

ProRail B.V. Jaarverslag 2018

Verbindt.
Verbetert.
Verduurzaamt.



ProRail

Inhoud

Kerncijfers 5

Het jaar 2018 6

Profiel van ProRail 11

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

Spoorprestaties 19

- Punctueel spoor 20
- Betrouwbaar spoor 23
- Capaciteit 32
- Innovaties en vernieuwingen 35
- Stations- en spoorvernieuwingen 39
- Veiligheid 41

Internationaal vergelijken 51

Maatschappelijke prestaties 53

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

Medewerkers 61

Financiën 71

- Financiële prestaties 72
- Effectieve bestedingen 72

Bericht van de RvC 74

- Terugblik en bijeenkomsten RvC 2018 74
- Bijeenkomsten commissies 77

Corporate governance 78

Risicomanagement 87

Stakeholders 99

- Onze stakeholders 100
- Betrokkenheid van onze stakeholders 102
- In contact met onze stakeholders 105
- In dialoog met onze stakeholders 105
- Materialiteitsanalyse 105

Maatschappelijk verslagleggingsbeleid 112

GRI-verslaglegging 114

- Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant 123

Jaarrekening 2018 127

- Balans per 31 december 2018 129
- Winst- en verliesrekening over 2018 130
- Kasstroomoverzicht 2018 131
- Toelichting op de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht 132
- Overige gegevens 165

Meerjarenoverzicht 172

Begrippenlijst 174

Kerncijfers

Kwantiteiten	2018	2017
Spoorlengte (km)	7.114	7.146
Wissels	6.795	6.922
Overwegen	2.316	2.369
Seinen	11.751	11.890
Stations	399	404
Tonkilometers (in miljarden)	55	54
Treinkilometers (in miljoenen)	164	160
Aantal spoorwegondernemingen	29	26
Prestatie-indicatoren	2018	Bodemwaarde *
Reizigerspunctualiteit HRN (5 minuten)	92,6%	88,9%
Reizigerspunctualiteit HRN (15 minuten)	97,7%	96,7%
Reizigerspunctualiteit HSL (5 minuten)	82,5%	82,1%
Punctualiteit reizigersverkeer (3 minuten)	91,5%	86,8%
Punctualiteit regionale series (3 minuten)	94,6%	92,4%
Transitotijd goederenvervoer	3,6%	7,5%
Geleverde treinpaden	98,2%	97,5%
Impactvolle storingen op de infra	579	610
Financieel (bedragen in miljoenen euro's)	2018	2017
Bedrijfsopbrengsten	1.263	1.286
Balans totaal	19.065	18.710
Materiële vaste activa	18.260	17.957
Investeringen**	957	929
Medewerkers	2018	2017
Aantal medewerkers (gemiddeld fte)	4.304	4.175

* Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator. In het geval van de prestatie-indicator Transitotijd goederenvervoer geldt een maximum.

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

Het jaar 2018

Investeren in de mobiliteit van Nederland

2018 was een jaar van goede prestaties, waarin we ook samen met partijen in de spoorsector mooie resultaten hebben bereikt. Meer reizigerstreinen dan ooit reden op tijd, terwijl de drukte op het spoor opnieuw is toegenomen. De prestaties van het goederenvervoer zijn verbeterd, ondanks de omleidingen wegens werkzaamheden in Duitsland. In de tweede helft van het jaar kregen we te maken met meer incidenten, maar desondanks lagen alle prestaties boven de afspraken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Met deze resultaten staan we in de wereldwijde top 3 van spoorlanden, met Japan en Zwitserland. Ook de punctualiteit op de HSL voldeed aan de afspraken met het ministerie ondanks diverse treinstrandingen die zich in de loop van 2018 voordeden. Vanwege de druk op de reizigerspunctualiteit hebben de verbeterteams HSL van ProRail en NS continu aandacht voor de prestaties.

Wij zijn trots op onze prestaties. Nog mooier is dat de reizigers de verbeteringen zien en waarderen. Onze reputatie is verder verbeterd, naar een niveau dat we nooit eerder haalden. Dat is een groot compliment waard aan onze mensen én onze partners.

We hebben weer een forse hoeveelheid werkzaamheden verricht en een groot aantal stationsprojecten en -verbouwingen door het hele land met succes opgeleverd. Sinds 2018 rijdt de Eurostar tussen Amsterdam en Londen, waarvoor we station Rotterdam Centraal hebben aangepast.

Vanaf dienstregeling 2018 rijdt er elke tien minuten een trein tussen Eindhoven en Amsterdam, de introductie ervan verliep soepel. Een aantal stations is ingrijpend vernieuwd, waaronder Assen en Eindhoven. In Eemshaven is een nieuw station gebouwd, er zijn nieuwe treinverbindingen tussen Nederland en Duitsland gelegd. Op heel drukke stations zoals Schiphol Airport bieden we de reizigers voortaan extra service en begeleiding.

Naast het werk aan stations hebben we ook nieuwe bruggen, ecoducten en faunapassages gerealiseerd. Technische hoogstandjes waren de nieuwe extra spoorbrug in Utrecht, ingepast tussen de wegbrug en de oude spoorbrug, en de onderdoorgang bij station Driebergen Zeist. We hebben ook de hefbruggen in Gouda en in Doetinchem vernieuwd. Natuurbrug Duinpoort, de derde natuurbrug over het spoor tussen Haarlem en Zandvoort, werd feestelijk geopend en in Noord-Brabant startten we met de bouw van ecoduct de Mortelen over de spoorlijn Boxtel-Eindhoven. Op de Veluwe zijn voorbereidingen getroffen voor natuurbrug Asselsche Heide.

We staan nu voor de volgende fase: investeren in de toekomst van het spoor en de mobiliteit van Nederland. De verwachting is dat in 2040 de totale vraag naar reizigers- en goederenvervoer met 30% is gegroeid en dat het spoorgebruik de komende 10 jaar met zo'n 40% zal groeien. Daar moeten we op anticiperen. We zien veel landen om ons heen flink investeren in personen- en goederenvervoer. Het aandeel van de trein in de totale mobiliteit in Nederland is 10%, dus daar is nog ruimte voor verbetering. Mobiliteit draagt bij aan ontwikkeling van mensen, steden en regio's, en die kansen moeten we niet laten liggen. Bovendien draagt mobiliteit per spoor aanzienlijk bij aan de duurzaamheidsopgave van Nederland. Het is belangrijk dat we het urgentiegevoel vasthouden en nog beter samenwerken en meer financiële ruimte zoeken. Om de Randstad in beweging te houden, hebben we een netwerk nodig waar veel mensen snel mee vervoerd kunnen worden. Het is al moeilijk om in grote steden met de auto in het centrum te komen: de trein kan een uitstekend, duurzaam alternatief zijn.

De Nederlandse spoorinfrastructuur presteert op dit moment naar tevredenheid, maar we stuiten op technische grenzen. Je kunt een verouderende infrastructuur niet eindeloos blijven opknappen. Willen we hoogfrequent gaan rijden en de verdere groei in reizigers en goederen goed op kunnen vangen, dan moet de infrastructuur tijdig onder handen worden genomen. We zijn daarover in gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Snelle langeafstandstreinen tussen de Randstad en Maastricht, Vlissingen, Middelburg en Groningen zullen helpen om verdere dichtslibbing van het westen tegen te gaan. Bovendien zouden die nieuwe verbindingen goed nieuws zijn voor het Nederlandse wegverkeer, omdat we met die extra capaciteit veel goederencontainers van de wegen kunnen halen. Begin 2019 hadden we de eerste proef voor een snellere reis tussen Den Haag en Groningen.

Er is nog ruimte om meer energie te steken in betere verbindingen met Europese steden. In 2018 hebben de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor vliegverkeer binnen Europa mede op de kaart gezet. Nederland heeft zichzelf ambitieuze vergroeningsdoelen gesteld. De trein is niet alleen duurzamer, maar binnen Europa ook sneller. Waar wachten we op?

Op gebied van goederenvervoer wil ProRail - samen met de vervoerders en verladers, havenbedrijven en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - de positie van de sector in vergelijking met de ons omringende landen én met het vervoer via weg en water verbeteren. De ambitie is om het goederenvervoer per spoor te laten groeien; in 2016 werd 42 miljoen ton getransporteerd, voor 2030 ligt de ambitie op 54-61 miljoen ton. Groei van het vervoer per spoor is duurzaam, goed voor de mobiliteit op de weg én goed voor de economie van ons land. De sectorpartijen hebben inmiddels afspraken gemaakt over een Maatregelenpakket. Eind 2018 deed ProRail een succesvolle proef met een extra lange goederentrein van 740 meter. Daar zullen de vervoerders veel baat bij hebben. Want door meer wagons te koppelen, kunnen vervoerders beter concurreren met het vervoer via de weg.

In de zomer van 2018 vond op het goederenemplacement Kijfhoek een aantal veiligheidsincidenten plaats. Deze waren aanleiding voor ProRail om de veiligheid op Kijfhoek te verbeteren en voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) om verscherpt toezicht in te stellen op het werk aan de infrastructuur op Kijfhoek. Er is een integraal verbeterprogramma Kijfhoek opgericht dat zich inzet voor een veilig Kijfhoek. Er wordt gewerkt aan verbetering van de ketenoperatie, het veiligheidsdenken en de cultuur. Vervoerders, aannemers, toezichthouders, Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid en omliggende gemeenten worden bij de ontwikkelingen van Kijfhoek betrokken.

We moeten ons met meer durf druk maken over de toekomst. Bijvoorbeeld door ruim baan te maken voor vernieuwing. Waarbij het Europese veiligheidssysteem ERTMS een cruciale rol vervult. Dat systeem zal een nieuwe wereld openen. Het geeft veel beter zicht op posities van treinen en op het gebruik van sporen en emplacementen. Er kunnen meer treinen sneller en korter op elkaar rijden. We kunnen storingen op afstand herkennen en met digitale technieken oplossen. ERTMS is een geweldige, digitale stap vooruit die ons ook gaat helpen om meer balans te brengen tussen onderhoud en vernieuwing, want de schaal slaat te veel naar onderhoud door.

We maken werk van een snellere afhandeling van incidenten, technische storingen en ongevallen en van storingen door het weer. Preventief alle mogelijke storingen voorkomen is onmogelijk; wat we wel kunnen is sneller en scherper incidenten afhandelen. Ook het grote aantal spoorwissels zorgt voor te veel verstoring. Dat stelt ons voor een grote opgave, omdat de ruimte voor verdere verbetering klein is. Door technische verbeteringen is dit type storingen weliswaar gedaald, maar hier geldt vooral dat verdere verbetering afhankelijk is van vernieuwing van het spoor. En die is van groot belang om op de toekomst voorbereid te zijn.

Innovatie is ontzettend belangrijk, voor de reizigers, voor de vervoerders en voor ons. Wij werken aan tal van vernieuwingen die hard nodig zijn om de toekomstbestendigheid van het spoor en het reizigerscomfort te verbeteren. Zo werken we aan vernieuwende oplossingen voor meer spoorcapaciteit, betere prestaties en een duurzamer en kostenefficiënter spoor. We zijn bezig met innovaties die bijdragen aan stipter, energiezuiniger rijden, meer veiligheid op overwegen, slimmere en meer betrouwbare informatievoorziening, nieuwe methodes om storingen te voorspellen en innovatieve geluidsschermen. En we voeren proeven uit. We testen o.m. de verdubbeling van de bovenleidingspanning naar 3kV zodat treinen dichter op elkaar kunnen rijden en sneller kunnen vertrekken, duurzamere brandstoffen voor de regionale trein en er vinden experimenten plaats met zelfrijdende goederen- en reizigerstreinen in Groningen en op de Betuweroute.

Wij willen af van alle gevaarlijke beveiligde en onbeveiligde spoorwegovergangen in Nederland. Daarom juichen we het kabinetsplan om binnen vijf jaar alle onbewaakte spoorwegen op te heffen van harte toe. Wij willen ook alle overige betrokken partijen, nationaal, provinciaal en gemeentelijk, oproepen daaraan mee te werken. Het ernstige ongeval op een overweg in Oss, dat een onvoorstelbare impact had op nabestaanden en de inwoners van Oss en ons diep geraakt heeft, toont aan dat ook beveiligde overwegen een gevaarpunt zijn en blijven voor het weg- en spoorwegverkeer. Afschaffing en de aanleg van bijvoorbeeld tunnels of viaducten kosten veel geld, maar is gezien de enorme verbetering in veiligheid en de betere doorstroming van het wegverkeer gerechtvaardigd. De beste overweg is geen overweg.

Onze mensen hebben vorig jaar goed werk afgeleverd, zeker ook in de samenwerking met onze vele partners. We hebben diverse vraagstukken op ons bord, waar we gezamenlijk aan moeten gaan staan om tijdig tot echt duurzame oplossingen te komen. Laten we met z'n allen het oog op de bal blijven houden: er is nog genoeg werk aan de winkel om het Nederlandse spoor in alle opzichten toekomstbestendig te maken. We gaan ervoor.

Namens de Raad van Bestuur van ProRail B.V., Utrecht, 12 april 2019

Pier Eringa

Voorzitter Raad van Bestuur





Profiel van ProRail

ProRail is verantwoordelijk voor het spoorwegnet van Nederland. Onze mensen maken mogelijk dat op een gemiddelde werkdag ruim 1.000.000 mensen en naar schatting ruim 100.000 ton goederenvervoer over ruim 7.000 kilometer spoor veilig en op tijd op hun bestemming kunnen komen. Samen met vervoerders zetten wij ons hier 24/7 voor in. Dit hebben generaties voor ons in de afgelopen 180 jaar opgebouwd, daar zijn we goed in en daar zijn we trots op.

Organisatie en activiteiten

Wat wij doen

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

Hiernaast is ProRail ook 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 met ons spoorweginet op duurzame wijze 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 willen helpen in te vullen. We werken efficiënt en kostenbewust aan een spoorweginet waarop het aangenaam reizen is en goederen onbelemmerd kunnen worden vervoerd.

Uitdagingen op capaciteit, betrouwbaarheid en duurzaamheid leiden tot 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.

Met meer dan 300 mensen uit de hele organisatie hebben wij deze ambities uitgewerkt in een visie. Hierin staat hoe ProRail er in 2040 uitziet en wat we moeten doen om daar te komen. Zo maken we ProRail klaar voor de toekomst.

Deze uitwerking heeft gezorgd voor enthousiasme in de organisatie en heeft geleid tot verschillende initiatieven. Onze ambities, visie voor 2040 en uitgewerkte initiatieven sluiten goed aan bij de taken en ambities uit de Spoorwegwet, de Lange Termijn Spooragenda, Beheerconcessie 2015-2025 en het Toekomstbeeld OV.

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 aanleg van spoor, zoals geluid en trillingen, wordt zoveel als mogelijk beperkt. We voeren energiezuinige technologieën in, gebruiken grondstoffen die het milieu zo min mogelijk belasten en scheiden en recyclen ons afval. Ook zetten we ons in voor natuurbehoud. Met het beheer van 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 efficiency en lagere kosten, in de bedrijfsvoering én in het werk aan het spoor. In onze bedrijfsbeslissingen maken we een afweging tussen sociale, milieu- en (bedrijfs)economische elementen. We doen dit zo transparant mogelijk en betrekken onze stakeholders bij deze processen.

Werkgebied

Ons werkgebied is het spoor in Nederland en de aansluitingen op het spoor naar het buitenland. We werken vanuit vier regio's: Randstad-Noord, Randstad-Zuid, Noordoost en Zuid. Ons hoofdkantoor staat in Utrecht. Daarnaast zijn er vier regiokantoren: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle en Eindhoven. Verspreid over het land hebben we dertien verkeersleidingposten van waaruit het treinverkeer wordt bestuurd. Er zijn zes uitruklocaties voor incidentenbestrijding. In Utrecht zit het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR), waar ProRail samenwerkt met vervoerders en 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 het kabinet-Rutte II besloten ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo). De omvorming moet in 2021 rond zijn en leidt tot een directere en eenvoudigere sturingsrelatie tussen het ministerie en ProRail. Dit versterkt de publieke verantwoording aan de Tweede Kamer. ProRail valt dan onder de directe verantwoordelijkheid van het ministerie van IenW. De omvorming biedt nieuwe kansen om de positie van ProRail als publieke uitvoerder en deskundig adviseur van de minister te versterken. De belangen van medewerkers, reizigers, vervoerders en verladers krijgen alle aandacht bij de omvorming. Het ministerie en ProRail trekken gezamenlijk op om de nieuwe relatie vorm te geven.

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 en aan het toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op naleving van de Spoorwegwet met een focus op veiligheid. Daarnaast wil ProRail claims van aannemers, opdrachtgevers en de omgeving zoveel mogelijk voorkomen door onder andere extra aandacht te geven aan contracten en contractmanagement gedurende de uitvoering van projecten.

Beheerconcessie

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

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

Beheerplan

Jaarlijks stelt ProRail in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een beheerplan op met doelstellingen voor het desbetreffende jaar. Input hiervoor is onder meer de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief waarin het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 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



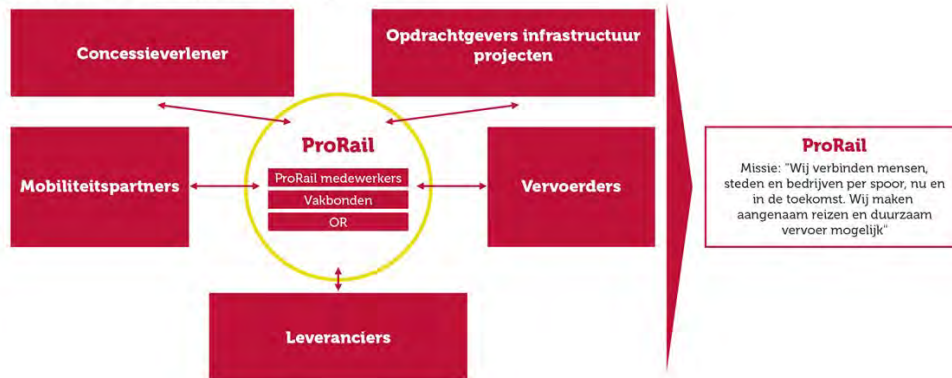
Onze waardeketen

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

ProRail is onderdeel van het '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 dialoog met de diverse stakeholders en laten jaarlijks onderzoeken, zie ook 'In contact met onze stakeholders' hoe tevreden ze zijn over onze dienstverlening en prestaties.

ProRail kan het niet alleen: wij realiseren onze missie voor reizigers en verladers samen met onze partners



Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Ambities

Het klimaat verandert. We zijn ons bewust van onze maatschappelijke functie en van de verantwoordelijkheid die dat met zich meebrengt en vinden het belangrijk dat het spoor één van de meest duurzame vormen van vervoer blijft. Voor ProRail is duurzaamheid een vanzelfsprekend onderdeel van de bedrijfsprocessen. Hier werken we intensief aan, ook met andere partijen in de sector: vervoerders, overheden, leveranciers, aannemers en ingenieursbureaus. Deze ambities willen we langs twee sporen bereiken:

1. Door de infrastructuur te verbeteren en de vervoerders te helpen hun klanten (reizigers en verladers) een aantrekkelijk product te leveren bevorderen we de 'modal shift'. Zo willen we het aandeel van de trein in de totale mobiliteit vergroten.
2. De spoorsector zelf nog duurzamer maken, vrij van emissie in 2050. Hiertoe zetten we in op:
 - Terugdringen van energieverbruik;
 - Verlagen van de CO₂-uitstoot, o.a. door circulair materiaalgebruik en opwekking van energie;
 - Verminderen van overlast door geluid en trillingen;
 - Behoud en ontwikkeling van biodiversiteit.

Ambities en doelstellingen voor deze thema's liggen vast in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016–2030. Deze zijn in lijn met de nationale klimaatdoelstellingen en ambities van de OV-sector.

Sturing en beheersing

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

Duurzaamheid in de strategie

In de Lange Termijn Spooragenda stelt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat het spoor, in vergelijking met andere modaliteiten, zijn leidende positie als duurzaam transportmiddel moet behouden en voorop moet blijven lopen op het gebied van duurzame innovaties. We hebben daarom duurzaamheid expliciet opgenomen in onze drie strategische ambities Verbindt, Verbetert en Verduurzaamt.

'Verbindt' en 'Vebetert' moet leiden tot:

- *Meer vervoer per trein* - Door groei op het spoor te stimuleren, levert ProRail haar bijdrage aan de wereldwijde klimaatdoelstellingen en reduceren we de CO₂-voetafdruk in Nederland.
- Onder '**Verduurzaamt**' verstaan we:
 - *Energie besparen en opwekken* - We geven zelf het goede voorbeeld door energie te besparen en zelf op te wekken met zonnestroominstallaties op onze infra en gebouwen. We willen altijd eerst energie besparen voordat we het zelf opwekken. Uiteraard is onze elektriciteit al volledig groen en werken we toe naar volledig groen gas in 2020.
 - *Circulair materiaalgebruik* - Wij stimuleren onze opdrachtnemers tot duurzaam werken. Dit doen we onder andere via de aanbestedingstrajecten met onze aannemers en leveranciers van materialen.
 - *Goede buur* - We pakken onze verantwoordelijkheid voor de samenleving door een goede buur te zijn voor omwonenden van het spoor. We streven ernaar door met inpassingsmaatregelen te voorkomen dat groei op het spoor niet tot meer overlast door geluid en trillingen leidt. Daarnaast blijven we onze bijdrage leveren aan het behoud en de ontwikkeling van de natuur rondom het spoor.

Internationaal vergelijken

De beheerconcessie schrijft voor dat ProRail iedere vier jaar een internationale benchmark uitvoert waarin de prestaties van ProRail worden vergeleken met een selectie van vergelijkbare inframanagers in het buitenland (peer group). Eind 2017 heeft ProRail samen met NS de resultaten van de internationale benchmark over de periode 2011 - 2015 aangeboden en besproken met het ministerie van IenW. In 2019 wordt weer een nieuwe internationale benchmark uitgevoerd met data tot en met 2018. De resultaten hiervan worden begin 2020 aangeboden en besproken met het ministerie van IenW.

ProRail blijft onverminderd inzetten op internationale samenwerking. Dit doen we onder meer via deelname in verschillende internationale werkgroepen om prestaties en 'best practices' uit te wisselen.





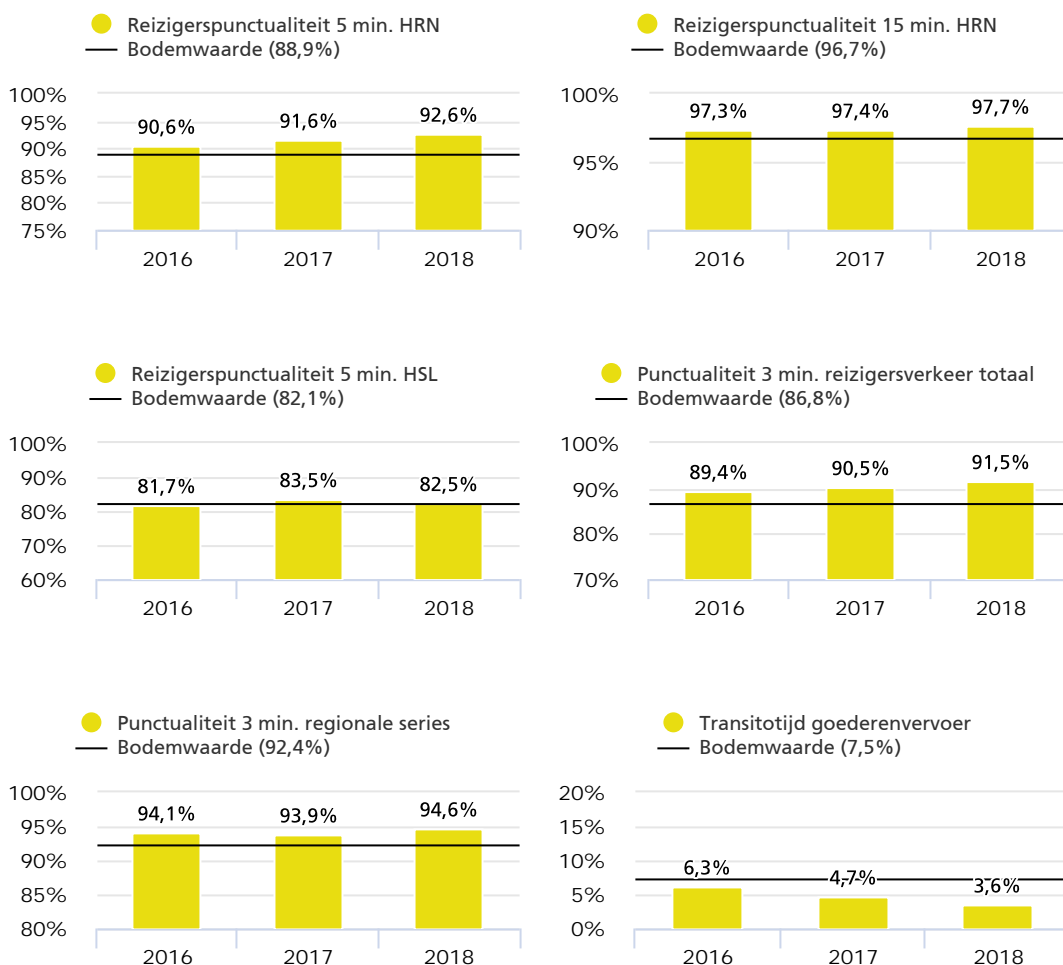
Spoorprestaties

In 2018 leverden we goede prestaties en bereikten we daarnaast samen met partijen in de spoorsector mooie resultaten. Meer reizigerstreinen reden op tijd, terwijl de drukte op het **spoor** opnieuw toenam. De prestaties van het goederenvervoer zijn verbeterd, ondanks de omleidingen wegens werkzaamheden in Duitsland. In de tweede helft van het jaar kregen we te maken met meer incidenten, maar desondanks lagen alle prestaties boven de afspraken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. We hebben veel werkzaamheden aan het **spoor** verricht, veel stationsprojecten en -verbouwingen door het hele land met succes opgeleverd en nieuwe bruggen, ecoducten en faunapassages gerealiseerd

Punctueel spoor

Alle prestatiecijfers komen uit aan de bovenkant van de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen bodemwaarden. Nog nooit eerder reden de treinen zo punctueel als in 2018. In vergelijking met 2017 is er sprake van een verbetering op het hoofdrailnet, in de regio en bij het goederenvervoer. Op de HSL bereiken we deze zeer goede waarden niet, maar ook daar blijft de reizigerspunctualiteit boven de bodemwaarde.

▬ Prestatie-indicatoren Punctueel spoor



- 1 Reizigerspunctualiteit wordt sinds 2017 op een nieuwe manier berekend. Om een betere vergelijking met voorgaande jaren mogelijk te maken, zijn de hier getoonde cijfers voor 2016 conform de huidige definitie opnieuw berekend. Deze cijfers kunnen daarom afwijken van de destijds gepubliceerde cijfers.
- 2 Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator. In het geval van de prestatie-indicator Transitotijd goederenvervoer geldt een maximum.

Reizigerspunctualiteit hoofdrailnet (HRN) opnieuw verbeterd

Reizigerspunctualiteit (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.

In 2018 kwam een recordaantal treinreizigers op tijd aan op hun bestemming. De bodemwaarden van de prestatie-indicatoren Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN en Reizigerspunctualiteit 15 minuten HRN zijn ruimschoots gehaald. De huidige prestatielijn vindt zijn oorsprong in de compleet herontworpen dienstregeling van 2017. Na een destijds wat moeizame start stegen de prestaties in 2017 structureel tot boven het niveau van de voorgaande dienstregeling. In 2018 hebben we die verbetering kunnen voortzetten, vooral door het inzetten van feedbackloops en door het werken met meer standaard afhandelsscenario's en leidraden in de keten.

De reizigerspunctualiteit wordt vooral bepaald door de punctualiteit van treinen, aansluitingen tussen treinen en uitval van treinen, maar ook door de wijze waarop verkeersleiding bijstuurt bij vertragingen en versperringen. 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. De frequentieverhoging tussen Eindhoven en Amsterdam was hierbij een uitdaging, maar mede dankzij de zorgvuldige voorbereiding met NS in het programma Beter en Meer (Verbeteraanpak Trein A2) verliep de introductie hiervan soepel.

Het weer heeft het spoor in 2018 meerdere keren parten gespeeld, wat een aanpassing van de dienstregeling vereiste om onder meer de veiligheid van reizigers te kunnen blijven garanderen. Van mei tot augustus zorgden perioden van zeer warm weer voor meer storingen aan treinen en infrastructuur dan gebruikelijk. Daar staat tegenover dat de gebruikelijke daling van de punctualiteit in de herfst dit jaar beperkt was.



Hogere punctualiteit reizigersverkeer totaal

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

Door de verbeteringen op zowel het hoofdrailnet als in de regio, zien we ook een verbetering van de treinpunctualiteit op 3 minuten van het totale reizigersverkeer. Deze is met 91,5% ruim hoger dan de bodemwaarde 2018 van 86,8% en ook hoger dan de realisatie 2017 (90,5%). Voornaamste redenen van deze hogere punctualiteitscore zijn de relatieve ongevoeligheid voor kleine vertragingen en een goede intrinsieke punctualiteit in de dienstregeling.

Reizigerspunctualiteit HSL 5 min

De reizigerspunctualiteit op de HSL is onderdeel van de reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet en is tevens een aparte prestatie-indicator.

In de eerste drie maanden van 2018 zag de reizigerspunctualiteit op de HSL er goed uit; in de maand januari is zelfs de hoogste score sinds 2015 bereikt (88,5%). Na de introductie van de IC Brussel en Eurostar op de HSL in april nam de reizigerspunctualiteit conform verwachting af. In juli werd een dieptepunt bereikt (79,8%), door een opeenstapeling van incidenten: uitloop van werkzaamheden, aanrijdingen met grote impact en objecten op het spoor. De extreme hitte in juli veroorzaakte meer wisselstoringen en materieeldefecten. Bovendien ontstond druk op de materieelbeschikbaarheid door een software-update van de TRAXX-locomotieven. Dit type locomotief is zonder deze software niet geschikt voor de HSL. Hoewel de reizigerspunctualiteit zich in de maanden daarna enigszins herstelde en rond de 80-82% schommelde, werd in december met 77,6% een nieuw dieptepunt bereikt. De belangrijkste oorzaak daarvan was strandingen door materieeldefecten. Een fout in de nieuwe TRAXX-software-update zorgt voor plotselinge stilstanden van de trein. NS werkt met de leverancier aan een oplossing.

Vanwege de druk op de reizigerspunctualiteit hebben de verbeterteams HSL van ProRail en NS in 2018 hieraan extra aandacht gegeven. Er is een prestatiedashboard HSL ontwikkeld dat inzicht geeft in de treinpunctualiteit, het aantal strandingen en opgeheven treinen, inclusief de oorzaken daarvan.

Om de uitval te verminderen is ook in 2018 gewerkt aan verbetering van de strandingsafhandeling - het proces, strandingsduur en de rolvastheid van medewerkers - en is aansluiting gezocht bij het programma Klantthinder. Zo maken we meer werk van het voorkomen, sneller verhelpen en verzachten van infraverstoringen.

Voorbeelden van in 2018 getroffen fysieke verbetermaatregelen zijn inspectiecamera's in spanningsluizen om op afstand verstoringen sneller af te handelen en de verhoging van de maximale stroomsterkte van de bovenleiding bij de spanningsluis bij Zevenbergschen Hoek om uitval van de energievoorziening te voorkomen. Ook zijn op een aantal strategische plekken geurpalen geplaatst, zodat reeën niet meer op het spoor komen.

Over heel 2018 bedraagt de reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten 82,5%, waarmee de bodemwaarde van 82,1% is gehaald. Vanzelfsprekend blijven we actief om de betrouwbaarheid van het binnenlandse vervoer over de hogesnelheidslijn te vergroten.

Treinpunctualiteit regionale series

Voor de regionale series meten we treinpunctualiteit, geen reizigerspunctualiteit. Treinpunctualiteit is het percentage treinaankomsten op een representatieve selectie stations, waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend.

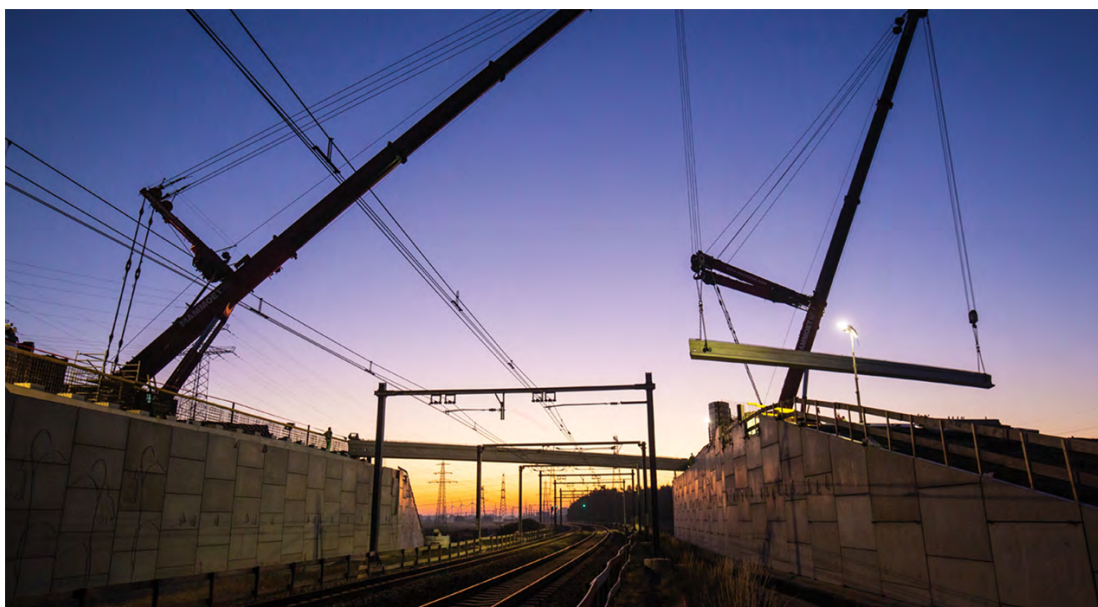
De punctualiteit van de regionale series was in 2017 gedaald naar 93,9%, met name door de nieuwe concessie in Limburg en de daaraan gelieerde gewenningsproblemen. Deze zijn in de loop van 2017 grotendeels opgelost in samenwerking met de regionale vervoerders, waardoor de prestatie in 2018 sterk is verbeterd tot 94,6%.

Prestaties goederenvervoer verbeterd

Nieuw in 2018 is 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 de geplande transitotijd (totale verblijfstijd van een goederentrein tussen zijn eerste en laatste geplande Nederlandse meetpunt) op het Nederlandse deel van hun traject. In 2017 werden, bij het vaststellen van de bodem- en progressiewaarden, voor het jaar 2018 nog grote aantallen goederenomleidingen verwacht ten gevolge van werkzaamheden aan het Duitse verlengde van de Betuweroute. Rekening houdend met de score van 6,3% die we uit 2016 kenden, is de bodemwaarde destijds op maximaal 7,5% gesteld. Sindsdien is de prestatie verbeterd en vonden diverse werkzaamheden in Duitsland geen doorgang. Daardoor is het prestatiecijfer nu ruim beter dan de bodemwaarde. In 2018 kwam de score uit op 3,6%.

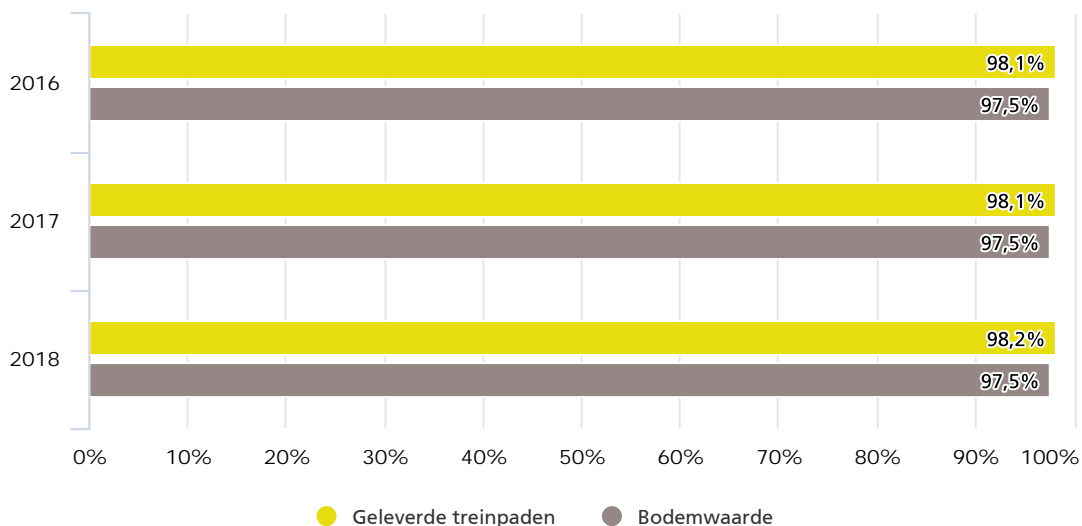
Hoewel transitotijd goederenvervoer een goede weergave is van de mate waarin ProRail de kwaliteit van het aan de goederenvervoerders geleverde pad weet te borgen, geeft deze prestatie-indicator geen volledig beeld van de door verladers beleefde kwaliteit van ons product. Samen met de vervoerders wordt in 2019 gezocht naar aanvullende stuurindicatoren waarmee deze totale kwaliteit beter inzichtelijk wordt gemaakt.

Betrouwbaar spoor



Beide prestatiecijfers op het gebied van Betrouwbaar spoor, te weten 'Geleverde treinpaden' en 'Klanthinder', komen uit aan de goede kant van de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen bodemwaarden. In vergelijking met 2017 zijn meer treinpaden geleverd en is het aantal incidenten met (zeer) veel klanthinder afgenomen.

▄▄ Prestatie-indicatoren Betrouwbaar spoor



Geleverde treinpaden stabiel

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 voor het reizigersverkeer was in 2018 met 98,2% hoger dan de prestatie in 2017 en ligt op koers voor de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken streefwaarde voor 2019 (ook 98,2%).

Impactvolle storingen op de infra (Klanthinder)

Sinds 2017 is klanthinder, door middel van de prestatie-indicator 'Impactvolle storingen op de Infra' onderdeel van de prestatieafspraken tussen ProRail en IenW. 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 2018 zijn we gestart met het 'programma Klanthinder' waarin we werken aan een sterkere gezamenlijke focus binnen de spoorsector op het reduceren van klanthinder bij impactvolle storingen. Dit doen we door op een effectieve manier alle disciplines die bij een verstoring een rol spelen samen te laten werken. We verbinden activiteiten op het gebied van assetmanagement en logistiek management en zorgen ervoor dat de activiteiten van de calamiteitenorganisatie hier naadloos op aansluiten. Ook hebben we vanaf medio 2018 actief gewerkt aan het verbeteren van de kwaliteit van onze storingsregistratie en de betrouwbaarheid van (bron)data, zodat we beter in staat zijn maatregelen te formuleren die de klanthinder helpen terugdringen.

De maatregelen in het programma Klanthinder richten zich op 3 themagebieden:

- Voorkomen: De preventie van storingen.
- Versnellen: Het versnellen van het herstel.
- Verzachten: Adequate bijsturing en snelle opstart van de treindienst na een verstoring.

Voorbeelden van getroffen maatregelen in 2018 zijn het alerteren van dreigende verstoringen, het invoeren van het Motorkapoverleg (in een gezamenlijk overleg stellen experts in de operatie de beperking op het spoor nauwkeurig vast en onderzoeken welke mogelijkheden er nog wel zijn voor treinverkeer), het optimaliseren van versperringsmaatregelen, het voorkomen van verstoringen van kritische assets en het actief monitoren van kritische faalvormen van deze assets.

In 2018 hebben zich 579 impactvolle infrastoringen voorgedaan. Dit aantal ligt onder de doelstelling voor 2018 (600) en bodemwaarde (610).

Inclusief de correcties, voortgekomen uit de kwaliteitsverbetering van de storingsregistratie, komt de score in 2018 uit op 542 impactvolle infrastoringen. In analyses wordt uitgegaan van deze data.

De prestaties in de eerste helft van 2018 waren dusdanig dat het behalen van de doelstelling in 2018 een uitdaging leek te worden, mede vanwege de toename van het gebruik van het spoor (bijv. A2-corridor +20%). Tegelijkertijd was de verwachting dat in de tweede helft van het jaar de effecten van de extra focus en toewijding als gevolg van het programma Klanthinder zichtbaar zouden worden. Dat effect is ook opgetreden.

Oorzaken van infrastoringen zijn te verdelen in vier categorieën: (1) Derden, (2) Techniek, (3) Processen en (4) Weer. De meeste verstoringen werden in 2018 - net als in 2017 - gevonden in de categorie derden (44%), op de voet gevolgd door de categorie techniek (40%), daarna processen (10%) en tenslotte weer (6%). Vertoonde het aantal derdenstoringen in de periode 2014-2017 nog een stijgende lijn, in 2018 is dit doorbroken en is het aantal derdenstoringen gedaald ten opzichte van 2017. Wat betreft het type derdenstoringen vormen aanrijdingen met een persoon de grootste groep (120, 22%) gevolgd door detectiestoringen (64, 12%).

Het totaal aantal infraverstoringen zijnde het totaal van de klanthinderklassen (1) zeer veel hinder, (2) veel hinder, (3) hinder en (4) beperkte hinder, is in 2018 gedaald ten opzichte van 2017. Deze daling van het totaal aantal infraverstoringen is in voorgaande jaren ook geconstateerd.

In 2019 blijven wij ons maximaal inzetten om impactvolle verstoringen in de treindienst terug te dringen en daarmee de hinder voor klanten te beperken.

Uitzonderlijk grote incidenten

Als landelijk de treinpunctualiteit 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 drie keer voor in 2018:

- Op 18 januari zouden we al een Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (LUD) rijden wegens de verwachte storm. Op de dag zelf bleek het al snel onverantwoord om nog treinen te rijden. Dit leidde tot 65,2% uitval.
- Op 30 april en 1 mei staakten de machinisten bij de regionale vervoerders. Dit zorgde voor een regionaal uitvalcijfer van 83,7% (landelijk 17,0%).

Toekomstbestendig werken aan het spoor

In 2017 heeft de Nederlandse spoorsector de handen ineengeslagen en samen de visie Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor (TWAS) ontwikkeld. Daar waren meerdere redenen voor:

- Groeiend treinverkeer: zowel reizigers- als goederenvervoerders vragen om meer spoorcapaciteit;
- Beperkingen in de financiële kaders voor het uitvoeren van beheer, onderhoud en vervanging van het spoor (BOV-reeksen);
- Toenemende werkzaamheden om de bestaande infrastructuur op peil te houden;
- Groeiende hinder door werkzaamheden;
- Aannemers vinden, vanwege de onregelmatige werktijden, steeds moeilijker personeel voor deze werkzaamheden.

In 2018 heeft ProRail het programma Toekomstbestendig werken aan het spoor ingericht om deze visie uit te voeren. Het doel is een werkwijze te introduceren die een optimale balans borgt tussen:

- hinder voor reizigers en verladers;
- noodzakelijke werkzaamheden voor een betrouwbaar en functioneel spoor;
- efficiënte omgang met financiële middelen.

Om verbeteringen en optimalisaties te borgen en het spoorstelsel voor de toekomst beschikbaar, betrouwbaar en betaalbaar te krijgen, gaan we binnen de spoorsector op een andere manier samenwerken. ProRail neemt het voortouw door de eigen werkwijze verregaand te verbeteren, waardoor we ook sectorpartijen in staat stellen om hun aandeel in dit traject door te voeren.

De ruggengraat van dit integrale werken is het Masterplanproces [plaat]. Onderdelen daarvan zijn:

- Middellange Termijn logistiek plan (MLT): een meerjarenoverzicht van alle voorgenomen productstappen in de dienstregeling van vervoerders;
- Rolling Forecasts (RF): een meerjarenoverzicht van alle spoorwerkzaamheden, behalve kleinschalig onderhoud, gekoppeld aan het MLT;
- Landelijke Maakbaarheidstoets (LMT): een toets op de benodigde middelen, zoals ruimte om te werken, geld, materiaal en in- en externe capaciteit.

In het Masterplanproces wordt een Masterplan vastgesteld dat twee tot zeven jaar vooruit kijkt. Dit Masterplan is een integrale, landelijke vaststelling van toekomstige vervoersproducten en het daarvoor benodigde werk.

We kunnen zo'n meerjarenoverzicht niet in één keer opbouwen, dat doen we stapsgewijs. In juni 2018 werd het Masterplan 2020 opgeleverd en goedgekeurd. Een eerste, grote stap voorwaarts in de optimalisatie van de bundeling van het functiehandhaving-, functiewijziging- en omgevingswerk. ProRail heeft tevens een proces ontwikkeld om het werk voor volgende jaren steeds beter te kunnen doen.

Het landelijk dekkende, uit negen Rolling Forecasts opgebouwde, Masterplan 2021 met een doorkijk tot 2023 is begin 2019 opgeleverd. Het Masterplan 2022 met een doorkijk tot 2026 wordt in 2019 opgesteld en begin 2020 vastgesteld.

Beter samenwerken met onze spoorpartners is hard nodig. Aannemers moeten vroeg in het proces worden betrokken en we kunnen elkaars kennis beter gebruiken. De aannemers kunnen aangeven onder welke voorwaarden ze tegen minder kosten meer werk kunnen verrichten of een hogere kwaliteit kunnen bieden. We houden hierbij rekening met de gewenste balans bij de inzet van personeel door de aannemers (overdag versus 's nachts). Daarvoor is nodig:

- Een betrouwbare meerjarenplanning met een voldoende stabiel werkpakket;
- Spreiding van geplande werkzaamheden over dag, nacht, week en jaren;

- Spreiding van het aantal aanbestedingen over het jaar om pieken in de commerciële inspanningen te voorkomen.

Met de spooraanneemers die voor ProRail het onderhoud uitvoeren hebben we in 2018 het Operationeel Platform Overleg (OPO) als formele TWAS-overlegtafel ingericht, op het niveau van de operationeel directeurs. ProRail wil de relatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer stapsgewijs meer gaan richten op het voorkomen van hinder voor reizigers en verladers. Concreet hebben we in 2018 'hinder' als gunningscriterium geïntroduceerd in de bovenbouwvernieuwing Wadden. Begin 2019 zetten we een volgende stap door in de regio Randstad-Noord meerjarig contracteren te introduceren.

Vorig jaar hebben we ook de TWAS-incubator geïntroduceerd. Anders dan het veelal bilaterale overleg in het verleden gaan we nu uit van het sectorbrede gesprek. In de TWAS-incubator voeren we overleg met vervoerders, belangenorganisaties voor de reizigers, aannemers, provincies en ministerie om in korte tijd tot geoptimaliseerde aanbestedingen te komen.

Met nieuwe simulatietools ontwerpen we slimmere methodieken om beter te plannen, samen te werken en te verdelen. In 2018 hebben we met diverse pilots aangetoond dat de inzet van slimme tooling minder hinder en lagere kosten in vergelijking met de handmatige planning oplevert. De invoering van deze nieuwe tools ronden we af in de loop van 2020.

Voor de capaciteitsverdeling werken we binnen bestaande regelgeving aan een betere verdeling om aan vervoersvragen te voldoen en zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over de ruimte die nodig is voor het werken aan het spoor. In 2018 hebben we het verdeelproces aangepast aan de nieuwe Europese regelgeving (Annex VII) en hebben we doorlopende consultatie van buitendienststellingen in de sector ingevoerd. In 2019 bouwen we dit verder uit, waarbij we veel eerder ruimte om te werken - treinvrije periodes - koppelen aan werkzaamheden. Zo weten aannemer en vervoerder eerder waar ze aan toe zijn en kunnen ze beter anticiperen en optimaliseren. De jaardienstverdeling zal dan ook in 2019 worden afgeschaft.

Toegang tot actuele informatie en helder inzicht in onze data zijn essentieel voor deze omslag, en de eerste stappen zijn inmiddels gezet. In 2018 is een begin gemaakt met de centrale opslag van projectinformatie en begin 2019 zal een uitgewerkt (investerings)plan beschikbaar zijn.

Verbeterprogramma HSL-Zuid

Ook in 2018 zijn de verbeterteams HSL van ProRail en NS actief geweest om de prestaties rond uitval en punctualiteit op de HSL-Zuid te verbeteren. De maatregelen zijn gericht op minder uitval, betere treinpunctualiteit en snellere afhandeling van strandingen. De NS richt zich met name op materieel, personeel en het logistieke plan. ProRail focust op de verkeersleiding, de infrastructuur (wissels, tunnels), externe factoren (wind, spoorlopers, dieren) en de afhandeling van strandingen.

We hebben twee dashboards geïntroduceerd: het dashboard Strandingen voor een diepgaandere analyse van stilstanden en strandingen op de HSL, en het dashboard HSL om inzicht te geven in de treinpunctualiteit, hinder en opgeheven treinen. Deze dashboards zorgen tevens voor de borging van het sturen op prestaties in de lijnorganisatie. Om de uitval te verminderen en de treinpunctualiteit te verbeteren werkt het verbeterteam van ProRail ook samen met het programma Klanthinder. Dat richt zich op het voorkomen, versnellen en verzachten van impactvolle infraverstoringen op de twaalf meest intensief bereden baanvakken, waaronder de HSL-corridor. Veel initiatieven die zijn gestart voor de HSL, worden nu vanuit het programma Klanthinder omarmd en uitgewerkt.

ProRail heeft in 2018 diverse voorstellen uitgewerkt voor infrastructuurverbeteringen op de middellange termijn. Hieruit zijn investeringsvoorstellen voortgekomen die aanspraak maken op het investeringsbudget van € 60 miljoen dat het kabinet ter beschikking heeft gesteld voor

verbetering van de prestaties op de HSL. Onderstaande infrastructuurverbeteringen zijn in voorbereiding of inmiddels gerealiseerd:

- Windschermen Brug Hollandsch Diep: door windschermen op de brug te plaatsen, kunnen de treinen bij hogere windsnelheden veilig blijven rijden. (in voorbereiding)
- HD-inspectiecamera's in spanningsluizen in Hoofddorp en Zevenbergschen Hoek: met deze inspectiecamera's kan op afstand schade aan de bovenleiding worden vastgesteld. (gerealiseerd)
- Schakeling ter voorkoming van het maken van spanning-aarde: de extra schakeling moet voorkomen dat treinen spanning-aarde kunnen maken in de spanningsluizen. (in voorbereiding)
- Preventieve maatregelen om de hinder door zwanen tegen te gaan: een proefproject met aanvullende maatregelen om te voorkomen dat zwanen op de HSL-Zuid terecht komen en de treinenloop verstoren. (gerealiseerd)
- Windmaatregelen op twee hotspots op de HSL, te weten Bleiswijk en de brug over de Mark. (in voorbereiding)
- De realisatie van een ERTMS testlaboratorium voor de HSL-Zuid om de introductie van nieuw en aangepast materieel te versnellen. (in realisatie)

Naar aanleiding van de prestaties op de HSL-Zuid en de reizigersgroei hebben NS en ProRail een langetermijnvisie op de HSL-corridor opgesteld en in mei 2018 aangeboden aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze visie bevat investeringsopties om de complexiteit van de HSL-corridor terug te dringen. Daarmee moet op de lange termijn een vergelijkbaar prestatieniveau als op het Hoofdrailnet (HRN) mogelijk worden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangegeven dat het vooralsnog ontbreekt aan budgettaire ruimte om de voorgestelde maatregelen uit te voeren en dat het ERTMS deel van de plannen vooralsnog niet aansluit bij de uitrolstrategie van landelijk ERTMS zoals aan de Kamer gemeld.

ERTMS

Veilig vooruit naar het spoor van de toekomst

Met ERTMS (European Rail Traffic Management System) heeft Europa straks één standaard voor treinbeveiliging. Daardoor kunnen reizigers- en goederentreinen makkelijker grenzen overgaan. Het ERTMS-systeem brengt tal van verbeteringen in vergelijking met het huidige ATB (automatische treinbeïnvloeding) dat uit de jaren zestig stamt. Met ERTMS wordt het spoor gedigitaliseerd. De machinist ziet straks in de trein op een scherm wat hij of zij wel en niet kan of mag doen. Omdat de trein via ICT 'communiceert' met de spoorbaan, kan bijvoorbeeld de remweg veel nauwkeuriger worden berekend. Digitalisering van het spoor maakt het mogelijk dat treinen straks sneller, veilig en betrouwbaar dichter op elkaar kunnen rijden.

We hebben al veel werk verzet, maar er is ook de komende jaren veel werk aan de winkel, voor ProRail en haar partners: de opleiding van duizenden spoorcollega's, het ombouwen van treinen, de aanleg en inrichting van ICT-systemen, aanpassing van werkinstructies en de invoering van het systeem in de infrastructuur zelf.

Van planuitwerking naar realisatie: uitgebreid plannen toetsen

2018 stond vooral in het teken van het opleveren en toetsen van het programmadossier met bovengenoemde plannen. Eind februari vond een eerste beoordeling van het volledige dossier plaats. Reviews van collega's uit de spoorsector, twee externe toetsen door CIO en Gate Review, en een BCG-rapport leverden aanbevelingen op die in de zomer zijn verwerkt in het finale dossier. De staatsecretaris heeft het dossier in oktober vrijgegeven voor een belangrijke externe toets, de zogenoemde BIT-toets, door het Bureau ICT-toetsing van de rijksoverheid. Deze toets loopt tot eind eerste kwartaal 2019 en is een belangrijke laatste stap richting een kabinetsbesluit. Daarna wordt het dossier aan het kabinet aangeboden.

Sleutelrol voor ProRail bij invoering ERTMS

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in oktober 2018 de opdracht verstrekt de programmadirectie ERTMS binnen de juridische entiteit ProRail te plaatsen teneinde de planuitwerking te voltooien en de realisatiefase voor te breiden. Na het kabinetsbesluit krijgt ProRail een aanvullende opdracht om regie te voeren voor de realisatiefase. Om hieraan invulling te geven zijn de afdeling Implementatie ERTMS en de programmadirectie ERTMS opgericht. De programmadirectie zal de regie voeren over de invoering van ERTMS met onder andere het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, vervoerders, verladers en materieeleigenaren.

De nieuwe afdeling Implementatie ERTMS is verantwoordelijk voor de regie over het aanpassen van de infrastructuur, de ICT-omgeving, de beheerorganisatie en het opleiden van gebruikers (onder andere monteurs, machinisten en verkeersleiders). Dit team bereidt zich voor op de realisatiefase die bij een positief kabinetsbesluit van start gaat. Een aantal realisatieprojecten zijn inmiddels, in overleg met het ministerie, gestart. Bijvoorbeeld het project PEIL (besturing van de treindienst) en de voorbereiding van de aanbesteding voor een systeemleverancier.

Beter en Meer

Met ingang van de dienstregeling 2018 rijdt er tussen Amsterdam en Eindhoven elke tien minuten een intercity. Tussen Utrecht en Houten Castellum rijdt elke tien minuten een sprinter in de spitsrichting. Hiermee kan het onder de vervoerconcessie uitgevoerde verbeterprogramma 'Beter en Meer', onderdeel 'Verbeteraanpak Trein A2' als onderdeel van de reguliere operatie worden beschouwd. Ook alle andere onderdelen van 'Beter en Meer', Be- en Bijsturing van de Toekomst (BBT), Verbeteraanpak Stations (VAS) en Behandelen en Opstellen zijn inmiddels in de reguliere operatie opgenomen of afgerond. De scope van 'Beter en Meer' wordt nu de volgende PHS-corridor: Schiphol-Utrecht-Nijmegen (SUN). NS zal samen met ProRail een plan uitwerken en in 2019 de eerste maatregelen op deze corridor implementeren.



ICT beschikbaarheid

Het aantal ICT-verstoringen met impact op de treindienst blijft de laatste jaren stabiel laag. Van de ongeveer 5.000 TAO's (treindienst aantastende onregelmatigheid) die ProRail als gevolg van Techniek en procesfouten in 2018 had, zijn er 49 aan ICT toegewezen. Wel was er één zeer ernstige storing op 21 augustus in de avondspits van Amsterdam. Het betrof een softwarefout die optrad na een ongelukkige samenloop van omstandigheden waar het systeem niet op was voorbereid. De fout kon die nacht worden achterhaald en hersteld. Een uitgebreide rapportage over de achtergronden en het herstel is gepubliceerd. De 1.205 TVTA's (te verklaren

treinafwijkingen) die aan deze verstoring zijn toegewezen, onderstrepen de omvangrijke impact van dit incident. Het incident is daarmee op de tweede plaats gekomen van hinderlijke storingen in 2018. Alle overige ICT-storingen in 2018 hadden gezamenlijk 485 TVTA's tot gevolg.

Ontwikkelingen in 2018 afgerond

Hieronder beschrijven we de omvangrijke projecten die in 2018 zijn gestart of in uitvoering waren. In enkele gevallen wordt nog doorontwikkeld.

Geïntegreerd inwinnen

Naiade, een systeem waarin objecten schematisch en geografisch worden vastgelegd, is in productie gegaan. Het systeem moet op termijn twee van de bestaande bronregistraties van objecten vervangen - de Infra-Atlas en de Basis Beheer Kaart (BBK) - en leidt daarmee tot één basisregistratie met veel minder registratieverschillen. Voortaan staan alle objecttypen in een eenduidige taal beschreven en vindt de informatie-uitwisseling met ingenieursbureaus en aannemers eenduidig elektronisch plaats.

Monitoringplatform

De aanbesteding van een nieuw monitoringplatform voor de infrastructuur is in 2018 afgerond. Daarmee verwachten we onze ambitie waar te maken om de staat van onze infrastructuur constant te kunnen monitoren. Zo worden satellietgegevens gebruikt, zijn helikoptervluchten ingezet om opnames te maken en is een eerste reizigerstrein als meettrein ingezet.

Datalab

Voor de verwerking en snelle analyse van grote hoeveelheden data is een nieuwe datalab-omgeving aanbesteed en operationeel gemaakt. Nieuwe dashboards bieden meer transparantie over de prestaties, een actueler inzicht en uitgebreidere mogelijkheden tot bijsturing.

Datacenters

Voor de centrale plaatsing van onze infrastructuur en ter voorbereiding op de komst van ERTMS is een nieuw contract gesloten voor uitbreiding van het aantal landelijke datacenters. Als eerste komen er twee datacenters bij.

Planningstool inzet meet- en slijptreinen

Er is een nieuw planningstool in gebruik genomen: met behulp van algoritmes kunnen meet- en slijptreinen veel efficiënter worden ingezet. Een eerste actie leverde een besparing op van twee inzetten van een slijptrein met 15 uur naar één inzet van 10 uur.

ORBIT

In 2018 is het project ORBIT afgerond en vond de invoering in treinen van NS plaats. ORBIT is een systeem dat de machinist waarschuwt als de trein door rood dreigt te rijden. Het systeem werkt bij alle snelheden en bij vertrek van de trein. ORBIT zet de trein niet zelf stil, maar waarschuwt; de machinist moet handelen. De doorontwikkeling om ORBIT op OBIS, het IT-platform in de trein, te krijgen vindt nog plaats.

De doorontwikkeling om ORBIT, in opdracht van NS, op OBIS (het IT-platform in de trein) te krijgen vindt nog plaats.

Versperringsmaatregelen

Een verbeterde versie van de versperringsmaatregelen is in productie genomen (VSM 2.0). Daarmee kunnen bij een verstoring voortaan sneller betere versperringsmaatregelen in meer situaties worden gekozen.

Doorlopende grote programma's en projecten in 2018

Een aantal projecten van omvangrijke softwaresystemen en ICT-netwerken loopt meerdere jaren en zal naar verwachting in 2020 worden afgerond. Hieronder volgt een korte beschrijving.

Fivat

Met dit meerjarige project wordt het landelijk vaste netwerk volledig vernieuwd en de capaciteit vertienvoudigd. Extra glasvezelkabels worden aangelegd, een nieuwe netwerktechnologie wordt geïntroduceerd en alle systemen die nu nog met het oude netwerk zijn verbonden, worden omgebouwd om te kunnen communiceren met het nieuwe netwerk. Dit project wordt naar verwachting in 2020 voltooid. In 2018 is de uitbreiding in de glasvezelinfrastructuur grotendeels gerealiseerd en is ruim 250 kilometer glasvezel extra aangelegd. De aanbestedingen voor de aanleg van het MPLS (Multiprotocol Label Switching) netwerk zijn afgerond; de werkzaamheden starten in 2019 en migraties van objecten volgen in dat jaar en in 2020.

GSM-R Life Cycle Management

Het GSM-R netwerk is het mobiele netwerk voor mobiele communicatie tussen machinist en treindienstleider, noodoproepen en communicatie naar reisinformatieborden, en verstrekt tevens ERTMS-communicatie. Het mobiele netwerk is qua technologie een verplichte Europese standaard voor de spoorsector. Het netwerk wordt volledig vernieuwd en voorbereid op de verdere invoering van het beveiligingssysteem ERTMS. De inmiddels dubbel uitgevoerde landelijke centrale is eerder al vernieuwd. De volgende fase draait om de apparatuur in de ongeveer 350 zendmasten en in tunnels. Dit omvangrijke project loopt tot na 2020. In 2018 zijn alle testen volledig afgerond en is de radioplanning gemaakt voor het eerste tracé in noord dat GSM-R ook voorbereidt voor de aanleg van het eerste ERTMS-baanvak aldaar.

ASTRIS

ASTRIS is de nieuw ontwikkelde interface tussen het systeem van de treinverkeersleider en de beveiligingssysteem in het spoor die de seinen en wissels aansturen. Alle bestaande en verschillende interfaces worden vervangen door één nieuwe ASTRIS-interface. In 2018 is ASTRIS op alle verkeersleidingsposten in gebruik genomen en in 2019 wordt de verdere invoering bij alle soorten beveiligingen op de posten voltooid.

Procesleiding

Het systeem waarmee alle treinverkeersleiders de treinbesturing regelen – Procesleiding – is een van de grote softwaresystemen in Nederland. Dit systeem wordt nu gerenoveerd en van een ander besturingssysteem voorzien. Het systeem wordt eenvoudiger qua opzet en zorgt er ook voor dat slimme standaardsoftware gemakkelijker gekoppeld kan worden: daardoor krijgen treinverkeersleiders betere adviezen voor het oplossen van conflicten en machinisten voor de beste snelheid. De overzetting van de nieuwe software naar het nieuwe platform verwachten we in 2020 af te kunnen ronden.

Uitwijkoefeningen ICT

In 2018 hebben we vanwege de druk op het team van netwerken twee in plaats van de gebruikelijke drie ICT-uitwijkoefeningen met verkeersleidingsposten uitgevoerd. Wel vond een eerste uitwijkoefening van het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) plaats. Alle uitwijkoefeningen zijn geslaagd. In 2019 zullen opnieuw drie uitwijkoefeningen plaatsvinden.

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 worden tot eind 2019 aanbesteed in negen tranches. In 2016 en 2017 zijn de eerste drie tranches gegund en gestart. In 2018 zijn de volgende tranches aanbesteed c.q. gestart:

- Tranche 4, PGO Kennemerland en Amstelse Poort zijn aanbesteed en gestart.
- Tranche 5, PGO Dordrecht is aanbesteed en is gestart, PGO Zee-Zevenaar is in aanbesteding waarbij de termijn is verlengd tot medio 2019.
- Tranche 6, PGO Limburg is gegund en wordt opgestart, PGO Brabant is voorlopig gegund.
- Tranche 7, PGO Neerlands-Midden (laatste OPC-gebieden) en PGO Eemland zijn in aanbesteding.

De belangrijkste ontwikkelingen bij de overige deelprojecten:

- Voor de situatie na de transitie naar PGO wordt gekeken naar de doorontwikkeling van contractmanagement en contractering (onderhoud 4.0).
- De vier huidige PGO-pilotcontracten (tranches 8 en 9) zijn formeel opgezegd en aanbesteding zal in 2019 plaatsvinden. Het marktconformiteitsonderzoek naar de vergoedingen in deze contracten loopt (Kamerstuk 29984 nr. 787).
- Voor de laatste stappen in het overgangproject is de programmasturing versterkt.
- In 2018 is de laatste e-learning module afgerond. De contractbeheersingsmodellen krijgen een update.

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 verdeelt jaarlijks de spoorcapaciteit onder alle vervoerders. In augustus 2018 hebben we de capaciteitsverdeling voor de dienstregeling van 2019 bekendgemaakt.

Meer capaciteit: recordaantal treinkilometers in nieuwe dienstregeling 2019

Verdeling van de capaciteit op het spoor

Ieder jaar in december gaat een nieuwe dienstregeling in. ProRail verdeelt de ruimte op het spoor onder tientallen vervoerders. Hoe gaat dat in zijn werk?

Basisdienstregeling

Al 1,5 jaar voor de nieuwe dienstregeling stellen ProRail en vervoerders al een 'basisdienstregeling' op. Zodat vervoerders weten hoeveel treinen er per uur op een traject kunnen rijden.



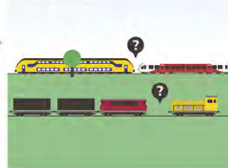
Capaciteitsaanvragen indienen

Aanvraag voor het rijden van treinen en ruimte voor werk aan het spoor bij ProRail.



ProRail gaat puzzelen

Alle wensen worden naast elkaar gelegd en ProRail verdeelt de ruimte op het spoor. Als twee partijen tegelijk het spoor willen gebruiken, wordt er overlegd over een oplossing.



Concept dienstregeling

ProRail maakt de concept dienstregeling bekend.



Reacties op concept dienstregeling

Vervoerders kunnen nog één keer reageren op de concept dienstregeling.



Definitieve capaciteitsverdeling

ProRail maakt bekend hoe de capaciteit op het spoor is verdeeld. Vervoerders maken hun dienstregeling definitief en het onderhoud wordt ingepland.



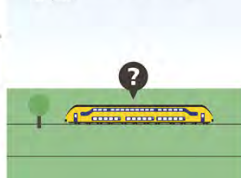
Start nieuwe dienstregeling

Treinen gaan volgens de nieuwe dienstregeling rijden.



Nog wijzigingen nodig?

Dat kan. Vervoerders kunnen in een lopende dienstregeling aanpassingen doen. Maar alleen als er ruimte is op het spoor.



Elk jaar is het een uitdaging om de dienstregeling voor alle vervoerders en reizigers verder te optimaliseren. Voor 2019 voorzien we een aantal ontwikkelingen, waaronder:

- Naar verwachting zullen in 2019 meer dan 2,2 miljoen reizigerstreinen rijden. Die rijden opgeteld een recordaantal van ruim 165 miljoen treinkilometers. Voor 2019 staan circa 8% meer goederentreinen ingepland dan voorgaand jaar.
- Er zijn in 2019 minder werkzaamheden gepland dan in 2018.
- Er is extra rijmogelijkheid op de hogesnelheidslijn, waar de Intercity direct van de NS gebruik van kan maken. Daardoor ontstaat er meer ruimte op het reguliere spoor.
- De ICE naar Duitsland zal binnen Nederland sneller kunnen rijden. Dit levert tussen Amsterdam en Utrecht 3 minuten tijdswinst op.
- ProRail verwelkomt Qbuzz als nieuwe reizigersvervoerder op het spoor. Zij zullen gaan rijden op de Merwedelinglijn.

Ontwikkelingen spoorgoederenvervoer

Om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te verbeteren, is in samenwerking met de sector en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een maatregelenpakket opgesteld. Het doel van de maatregelen is het faciliteren van de groei van het spoorgoederenvervoer van de huidige 42 miljoen ton naar 54-61 miljoen ton in 2030. De staatssecretaris heeft dit pakket in juni aangeboden aan de Tweede Kamer. Binnen het programma is een zestal clusters gedefinieerd. ProRail is vertegenwoordigd in alle clusters en is trekker van het cluster Capaciteit & infra.

Naast dit cluster omvat het maatregelenpakket de clusters Kostenverlaging, Havenlogistiek, Duurzaamheid, Deregulering en Communicatie spoorgoederenvervoer.

Het cluster Capaciteit & infra richt zich onder andere op voldoende, kwalitatief goede paden, infrawaliteit en terugdringing van storingen, het faciliteren van 740 meter lange treinen en een aanpak voor geplande en ongeplande infra-onttrekkingen.

De maatregelen waarover eerder afspraken zijn gemaakt in het samenwerkingsprogramma met de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, die grotendeels in uitvoering zijn, worden geïntegreerd in het maatregelenpakket voor het spoorgoederenvervoer.

In het kader van dit samenwerkingsprogramma hebben in 2018 diverse acties plaatsgevonden:

- POS Waalhaven (Proces Optimalisatie Spoor, voorheen Lean Waalhaven) startte een samenwerking met de terminal Rail Service Center Rotterdam om operationele processen op de Waalhaven te verbeteren en een efficiëntere benutting van het emplacement te realiseren.
- Om treinen met een lengte van 740 meter mogelijk te maken, is een studie naar de benodigde infra-aanpassingen nagenoeg afgerond. Een testrit met zo'n trein, die veel meer volume kan transporteren, vond eind 2018 in nauwe samenwerking met DB Netz plaats over de Brabantroute.
- Er is een toekomstgerichte capaciteitsanalyse opgesteld, waarin de beschikbare integrale netto capaciteit voor goederen, in relatie met onder andere omgevingseffecten, PHS, Basisnet, versus de benodigde capaciteit op basis van de goederenprognoses inzichtelijk wordt gemaakt. Uit deze studie kwamen diverse knelpunten naar voren die de voorziene groei kunnen belemmeren. Hiervoor worden additionele maatregelen onderzocht.

In december heeft ProRail nieuwe voorgenomen tarieven voor het dienstregelingsjaar 2020 gepubliceerd in de Netverklaring 2020 voor de dienst treinpad en voor de dienst opstellen. De dienst treinpad is in overeenstemming met de nieuwe, door de ACM goedgekeurde systematiek. In de systematiek voor opstellen worden, in tegenstelling tot de huidige aanpak, de tarieven voor de opstel- en rangeersporen op de Betuweroute en het gemengde net gelijkgetrokken.

ProRail werkt met partners aan het vergroten van het aandeel spoorgoederenvervoer vooral via de EU-corridors Rijn-Alpen, Noordzee-Middellandse Zee en Noordzee-Balticum.

Zo is ProRail actief betrokken bij het project Time Table Redesign. Het doel is om de verdeling van de capaciteit voor reizigers- en goederenvervoerders eenvoudiger te maken. Een pilot tussen Rotterdam en Antwerpen is in 2018 van start gegaan. Een van de hoekstenen is de door de Europese Unie vastgestelde nieuwe Europese verordening "Annex VII". Deze verordening zal de komende jaren leiden tot een betere verdeling tussen het rijden van treinen en werken aan het spoor, zodat vervoerders meer zekerheid krijgen over het daadwerkelijk kunnen rijden van hun treinen.

Naar aanleiding van de zeer langdurige blokkade op de hoofdroute in Zuid-Duitsland naar Zwitserland bij Rastatt is internationaal door de Rail Freight Corridors samen met de internationale infrabeheerders tot een aantal handboeken gekomen om bij dergelijke calamiteiten soepel internationale omleidingen te regelen.

ProRails CEO, Pier Eringa, is voorzitter van de Europese branchevereniging EIM en vraagt nadrukkelijk om aandacht voor het goederenvervoer, onder meer tijdens de Global Rail Freight Conference van UIC en de jaarlijkse de Rail Freight Day in Wenen van de Europese Commissie en RailNetEurope (RNE).

Aanleg Derde Spoor Duitsland

In het kader van de European Railfreight Corridor Rhine-Alpine wordt een derde spoor aangelegd tussen Zevenaar en Oberhausen. In vergelijking met 2017 waren er in 2018 meer omleidingen vanwege werkzaamheden aan het Derde Spoor. Het merendeel van de treinen is omgeleid via de Brabantroute, een kleiner deel over Oldenzaal-Bentheim.

De omleidingen zijn over het algemeen goed verlopen. Wel was de capaciteit voor goederentreinen in de omleidingsperiodes krap, vooral in de periode vanaf augustus waarin als gevolg van de lage waterstanden een duidelijk toenemend volume goederentreinen te zien was. Tijdens de enkelsporige werkzaamheden Emmerich-Oberhausen, via de Betuweroute, waren de Abellio treinen, die sinds april 2017 doorrijden vanaf Emmerich tot Arnhem en vice versa, een extra beperkende en complicerende factor voor het spoorgoederenvervoer. Hierdoor moesten meer treinen worden omgeleid via Venlo en Oldenzaal.

De werkzaamheden in 2018 omvatten 58 dagen enkelsporige en 31 dagen dubbelsporige onttrekkingen, tegenover 36 dagen enkel- en 12 dagen dubbelsporige onttrekkingen in 2017.

ProRail geeft extra aandacht aan de voorziene onttrekkingen Derde Spoor in 2019, 2020 en met name 2021. In 2019 en 2020 is sprake van het Sperrpausen Konzept: elke maand is er gedurende één week een enkelsporige buitendienststelling en om de maand in het weekend een dubbelsporige buitendienststelling met in de maanden juli en augustus gedurende 6 weken een enkelsporige buitendienststelling. Voor 2021 is over de periode januari-augustus een grotendeels enkelsporige, maar ook enkele weken een dubbelsporige, buitendienststelling voorzien. De planning van de werkzaamheden is onder voorbehoud van het vrijkomen van de bouwvergunningen.

Het Nederlandse deel van het Derde Spoor is in november 2018 afgerond. De ontwikkelingen in Duitsland bepalen het moment van aansluiting.

Innovaties en vernieuwingen



Innovatieve oplossingen zijn nodig voor meer spoorcapaciteit, betere prestaties en een duurzamer en kostenefficiënter spoor. Samenwerking is cruciaal en we bundelen onze krachten dan ook met vervoerders, aannemers, ingenieursbureaus, infrastructuurbeheerders, universiteiten en kennisinstellingen. Met deze partners werkten we in 2018 aan tal van stapsgewijze verbeteringen en disruptieve innovaties. Tijdens de Dag van de Rail, InnoTrans (internationale vakbeurs voor transporttechnologie), Innovation Expo, de Dutch Design Week en het Innovatief Aanbesteden Congres was er veel aandacht voor de innovaties en de betreffende samenwerkingen.

Innovaties voor stipter rijden en halteren

De TimTim-tablet voor machinisten van NS met daarop het Dienstkaartje in Tienen en RouteLint - een weergave van de actuele situatie vóór en direct achter de trein - is in 2018 uitgebreid met een roltijdadvies. Deze uitgebreide versie wordt in het eerste halfjaar van 2019 op veiligheidsaspecten getest. De NS is bezig met de eerste stappen van een geconditioneerde uitrol van Smartwatch met 100 conducteurs uit het hele land, de aftellers en de instapzone 2.0. Deze hulpmiddelen hebben we samen met NS ontwikkeld.

Innovaties voor overwegen

De test met gele markering van de overwegbevoering in Baarn heeft verbeterpunten opgeleverd en we bereiden de besluitvorming voor eventuele verdere uitrol voor. De 'oversteekhulp' voor ouderen en mindervaliden is succesvol beproefd op een overweg bij Haarlem. Deze informatiezuil geeft aan of passanten rustig kunnen oversteken of dat er binnen korte tijd een trein aankomt. In mei is de oversteekhulp als wereldprimeur gepresenteerd op het International Level Crossing Awareness congres in Zagreb. De kosteneffectiviteit van deze maatregel is echter niet voldoende. Om die reden zal er op dit moment geen uitrol plaatsvinden. Wel wordt op dit moment bekeken of, en zo ja hoe, de kosten kunnen worden gereduceerd en worden hiervoor twee specifieke locaties nader bekeken. Deze slag is ook nodig om het vrijgave traject van deze maatregel in te zetten. Na vrijgave kunnen derden een verzoek doen om een oversteekhulp te laten plaatsen; hierbij moet de betreffende derde zelf zorgdragen voor het benodigde budget. In oktober is de samenwerking met Flitsmeister gestart voor het testen van een in-car waarschuwing voor

gevaarlijke overwegen. Tevens werken we samen met het programma Talking Traffic van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan proeven met intelligente verkeerslichten én overwegen voor betere doorstroming.

Duurzame perrontegel

Samen met een marktpartij is een duurzame perrontegel ontwikkeld, getest en gepresenteerd die lichter is dan de standaardtegel en voldoet aan de arboregels. Minder materiaal én goed voor de duurzame inzetbaarheid van de stratenmakers.

Digitaal inframanagement: voorkomen is beter dan genezen

In ons DataLab verkennen we nieuwe sensing- en Big Data-technieken. Hiermee kunnen verstoringen door spoorlopers, van wandelaars tot vandalen, en door degradatie van het spoor worden voorspeld. ProRail werkt onder andere samen met studenten en promovendi van diverse universiteiten en startups.

Speciale meettreinen meten ieder stukje spoor ongeveer twee keer per jaar. Bij dagelijkse monitoring van het spoor kunnen we problemen, zoals afgebroken wisselpuntstukken of spoorverzakkingen sneller constateren en mogelijke treinhinder voorkomen of beperken. Een optie is om sensoren te monteren op reizigerstreinen die tijdens hun dagelijkse ritten ook het spoor meten. Vorig jaar hebben NS en ProRail 14 sensoren aangebracht op een sprinter (SLT) en een dubbeldekker (VIRM). We kunnen nu realtime meekijken met deze metingen. Op basis hiervan is, als eerste stap, een dashboard gemaakt met de wekelijkse top 10 van onregelmatigheden. Meer toepassingen zullen volgen.

Treindetectiestoringen staan in de top 3 van infrastoringen met treinhinder. Als we de actuele conditie van treindetectiesystemen, spoorstroomlopen, beter kunnen volgen, worden problemen eerder herkenbaar en kunnen storingen mogelijk worden voorkomen. Op basis van data uit treinbeveiligingsystemen hebben we een indicator afgeleid voor de conditie van spoorstroomlopen. Deze 'TOBS' indicator (Ten Onrechte Bezet Spoor) laat zien op welke treindetectiesecties soms heel kort het sein onterecht op rood staat. Dat is een indicatie voor de werking van het systeem. Een dashboard laat zien waar TOBS'en zich voordoen en in welke mate. Dit is een gereedschap dat sinds 2018 wordt gebruikt door tracéteams en onderhoudsaannemers om preventief onderhoud te plegen. Op twee reizigerstreinen van NS (SLT en VIRM) zijn 14 sensoren gemonteerd. Een app is opgeleverd waarmee de mobiele telefoon functioneert als meetinstrument voor spoorligging.

Betrouwbaarder beeld gevaarlijke stoffen met camera's en sensoren

Om de informatievoorziening over gevaarlijke stoffen nog betrouwbaarder te maken, testen we diverse innovaties: smartcamera's voor de herkenning van goederenwagens met gevaarlijke stoffen, slimme sensoren in het spoor en GPS-sensoren op wagens. Na eerdere testen op emplacementen Kijfhoek en Botlek zijn in 2018 vervolgtesten gestart op emplacement Cartesiusweg bij Utrecht met meerdere leveranciers van wisselstand- en treinpassagesensoren. Het blijkt goed mogelijk de positie-informatie van de NS-treinen te verrijken met routeinformatie van de sensoren. Zo ontstaat een nauwkeurig beeld welke treinen waar op welk spoor zijn opgesteld. Met Havenbedrijf Moerdijk is een samenwerkingsovereenkomst gesloten om in 2019 vervolgstappen te zetten in de hiervoor bedoelde informatievoorziening met een smart camerasysteem voor de verificatie van de wagenlijsten en met smart sensoren op het emplacement voor de automatische lokalisatie van de goederenwagens.

Geluiddiffractor: een innovatief geluidsscherm

4Silence, een spin-off bedrijf van de Universiteit Twente, heeft de diffractor ontwikkeld, een innovatief product dat naast het spoor wordt geplaatst om geluid af te buigen. De diffractor bestaat uit verschillende 'kamers' met ongelijke diepte. In deze kamers ontstaat resonantie.

Hierdoor wordt geluid vanaf het spoor afgebogen waardoor een stillere zone achter de diffractor ontstaat. De test langs het spoor bij Susteren heeft positieve resultaten opgeleverd. Samen met Rijkswaterstaat wordt gewerkt aan het opnemen van deze resultaten in de meet- en rekenvoorschriften voor geluid.

Meer spanning op het spoor

Uit analyses en simulaties is gebleken dat verhoging van de bovenleidingspanning van 1.500 Volt naar 3.000 Volt (3kV) meer capaciteit voor reizigers en goederen kan betekenen; treinen kunnen sneller optrekken en voor het rijden is er minder energie nodig. Analyses geven ook aan dat 3kV een kosteneffectieve duurzaamheidsmaatregel kan zijn, omdat door minder transportverliezen en meer energierugwinning tot 20% van de energierekening kan worden bespaard. Daarnaast heeft 3kV de potentie om de snelheidsverschillen tussen de treinen te verkleinen, waardoor de infracapaciteit beter kan worden benut. In het voorjaar van 2018 is de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse door NS en ProRail aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangeboden. Eind 2018 zijn door het ministerie middelen toegezegd voor verder onderzoek ten behoeve van een concrete business case naar 3 kV in 2019, waarbij ook de markt wordt uitgedaagd om mee te denken en te ontwikkelen.

Duurzame brandstof op regionale lijnen: accu- en waterstofftreinen

In samenwerking met vervoerder Arriva en de provincies Groningen en Friesland worden de mogelijkheden van accutreinen - in combinatie met partiële bovenleiding - en waterstofftreinen verkend. Hiermee doen we ervaring op met duurzame brandstoffen en onderzoeken we de potentie hiervan, met name voor niet-geëlektrificeerde regionale lijnen waar met dieseltreinen wordt gereden. In Duitsland heeft de veiligheidsinspectie de waterstofftrein inmiddels toegelaten en in de deelstaat Niedersaksen zijn nu twee waterstofftreinen in de treindienst. Proeven in Nederland zijn mede afhankelijk van de beschikbaarheid van accu- en waterstofftreinen en goedkeuring door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De deelnemende partijen streven ernaar om de waterstofftrein in 2019 in Nederland te laten rijden. ProRail zit in de adviesraad van het Europese Shift2Rail-onderzoek van Roland Berger naar het marktpotentieel van waterstofftreinen. De resultaten van dit onderzoek zijn belangrijke input voor de discussies die in 2019 en de jaren daarna worden gevoerd over het reduceren van CO₂-uitstoot door dieseltreinen.

Stimuleren doorontwikkeling treinbeveiligingssysteem ERTMS

Samen met de Engelse spoorbeheerder Network Rail en systeemleveranciers is ERTMS Hybrid Level 3 ontwikkeld. Dit is een vervolg op ERTMS Level 2 waarbij spoordetectie in de infrastructuur kan worden beperkt en er mogelijkheden zijn om met minder infrastructurele aanpassingen de capaciteit te vergroten. Eind 2017 en medio 2018 zijn op testbaanvakken van Network Rail in Groot-Brittannië en van Deutsche Bahn in Duitsland operationele proeven met succes afgerond. We zien ook in andere landen de interesse toenemen in deze ontwikkeling. Daarom gaan we vanaf 2019 vervolgstappen nemen, opdat deze technologie ook toepasbaar wordt in de Nederlandse infrastructuur. We verwachten hiermee uiteindelijk de Railmap van ERTMS verder te kunnen versnellen. ERTMS Hybrid Level 3 is geen onderdeel van het programma ERTMS. Het programma wordt wel adaptief ingericht ten aanzien van ontwikkelingen, zoals Hybrid Level 3.

Proof-of-Concept Open Interlocking Network (EULYNX)

EULYNX is een samenwerkingsverband van twaalf Europese inframanagers. Standaardisering op basis van internetprotocollen van een uniforme, veilige communicatie tussen alle componenten in het spoor, zoals seinen, wissels, overwegen is het doel van deze samenwerking. Hiermee willen we een meer open en modulaire systeemarchitectuur creëren. Dat verhoogt de flexibiliteit, verlaagt de kosten en verstoringen kunnen sneller worden verholpen.

Momenteel werken leveranciers nog met aparte 'talen' voor de communicatie tussen componenten in het spoor. In 2018 is het echter gelukt om samen met marktpartijen deze open, modulaire systeemarchitectuur te demonstreren. De proefopstelling is in september 2018, samen met de Duitse infrabeheerder Deutsche Bahn, onder grote internationale belangstelling gedemonstreerd tijdens 's werelds grootste spoorbeurs, InnoTrans in Berlijn. In 2019 worden de vervolgstappen uitgewerkt om concrete invoering mogelijk te maken.

Nederland proeftuin voor zelfrijdende treinen

ProRail wil samen met marktpartijen proeven uitvoeren met het gedeeltelijk automatisch rijden van treinen. Automatic Train Operation (ATO) is een systeem dat op diverse automatiseringsniveaus de machinist ondersteunt of bepaalde taken overneemt. De eerste proef is in december 2018 met succes uitgevoerd op de Betuweroute samen met leverancier Alstom en goederenvervoerder Rotterdam Rail Feeding. De tweede proef vindt plaats in 2019 in de provincie Groningen en richt zich op personenvervoer. ProRail, provincie Groningen en regionale vervoerder Arriva werken samen aan het uitvoeren van een simulatie en een proef met geautomatiseerd rijden. Ook in andere landen zijn er veel ontwikkelingen op dit vlak. In Groot-Brittannië is op een traject van 7 kilometer in de nieuwe Thameslink-verbinding een automatische piloot voorzien.

Het doel is na te gaan welke effecten ATO kan hebben op uitbreiding van de capaciteit op het regionale spoornetwerk. Machinisten en treinverkeersleiders worden nauw betrokken bij de 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 zowel de trein als op en rond het spoor.

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 en monitoring van de onderdelen in het spoor. Ook ondersteunt deze samenwerking het onderwijsprogramma. ProRail investeert minimaal € 2,5 miljoen in research & development over railbouwkundig onderzoek bij TU Delft. In 2018 zijn twee nieuwe spoorhoogleraren geïnaugureerd aan de TU Delft: Zili Li en Rob Goverde.

ProRail wordt partner in het Europese onderzoeksproject IN2TRACK2. Dit project van ruim € 30 miljoen richt zich op de verbetering en optimalisering van een nieuwe generatie spoor-, wissel-, brug- en tunnelconstructies en is onderdeel van het Shift2Rail-programma van de Europese Unie. ProRail gaat het optimale wiel-rail-contact onderzoeken en hoe nieuwe smeermiddelen de grip tussen wiel en rail kunnen verbeteren.

Spoor van de toekomst

Het Hyperloop(concept voor vacuümtrein)-team van de TU Delft werd in de zomer van 2018 tweede bij de Hyperloop-challenge van Elon Musk in de VS. ProRail was partner van dit team. In 2018 is in opdracht van ProRail een design challenge uitgevoerd waarbij Delftse bouwkundestudenten een Hyperloopstation hebben ontworpen voor station Bijlmer Arena.

Stations- en spoorvernieuwingen



Het spoorvervoer is het afgelopen jaar opnieuw gegroeid. Meer treinen en meer reizigers vragen aanpassingen van sporen en stations. Een continu proces waarbij we plannen maken, nieuwe ontwikkelingen faciliteren en tegelijk aan het bouwen zijn. In 2018 hebben we in het hele land diverse projecten opgeleverd die nieuwe verbindingen mogelijk maken.

Zo rijdt sinds 2018 de Eurostar tussen Amsterdam en Londen. Hiervoor hebben we letterlijk ruimte gemaakt op station Rotterdam Centraal door het eerste perron fors te verbreden. Daarnaast hebben we een aantal stations ingrijpend vernieuwd.

Het station van Assen heeft een metamorfose ondergaan en is van een traditioneel bakstenen gebouw getransformeerd tot een modern stationscomplex met extra ruimte voor fietsers, snellere routes naar bus en binnenstad, en ruimte voor extra spitsreinen naar Groningen. In het tweede kwartaal is dit nieuwe futuristische station in gebruik genomen.

Verder naar het noorden hebben we het spoor tussen Roodeschool en Eemshaven geschikt gemaakt voor reizigerstreinen. De stad Groningen is voor vakantiegangers op het eiland Borkum nu snel en duurzaam bereikbaar per boot en trein. Om deze treindienst te kunnen bieden, hebben we station Eemshaven gebouwd, het goederenspoor naar Eemshaven veiliger gemaakt en station Roodeschool op een iets verschoven locatie compleet vernieuwd.

In het uiterste zuiden van ons land zijn met het project Elektrificatie Landgraaf de Duitse en Nederlandse bovenleidingsystemen met succes aan elkaar gekoppeld en is in december 2018 de nieuwe treinverbinding EurekaRail van Maastricht naar Aachen mogelijk gemaakt. Nadat de treinen van Arriva zijn goedgekeurd voor gebruik op het Duitse spoor is de treindienst in Q1 2019 gestart.

In het oosten is het Nederlandse deel van het Derde Spoor van de Betuweroute naar de Duitse grens opgeleverd. Daardoor zijn nu ERTMS en 25kV beschikbaar voor goederentreinen van de

Rotterdamse zeehaven tot aan de grens met Duitsland. In het uiterste westen is op de Maasvlakte de spoorinfra aangepast voor verdere groei van de havenlogistiek.

Met het programma PHS - elke tien minuten een trein - zijn na de start in 2017 met de eerste corridor Amsterdam-Eindhoven grote stappen gezet voor nieuwe corridors. Voor PHS Amsterdam heeft de staatssecretaris een besluit genomen over investeringen voor Amsterdam Centraal. Hiermee is € 150 miljoen extra beschikbaar voor de uitwerking van PHS Amsterdam met negen doorgaande perronsporen. Ook zijn de uitvoeringsprojecten in Geldermalsen, Rijswijk-Rotterdam gegund en op stoom gekomen.

Het groeiende treinverkeer vraagt ook om uitbreiding van het bovenleidingsstelsel. In Heerenveen is een nieuw onderstation gerealiseerd om een dienstregeling met een vierde trein op Meppel-Leeuwarden mogelijk te maken.

Het vernieuwde station Eindhoven is begin dit jaar feestelijk geopend. Met een hal die in oude luister is hersteld en een verruimde reizigerstunnel heeft Eindhoven nu een station dat de titel "centraal" waardig is. De waardering voor het station blijkt uit een hogere klantwaardering en heeft onder vakgenoten in de regio de aandacht getrokken. Op 30 november is de Van Abbeprijs toegekend voor het handhaven en herstellen van de karakteristieke architectuur van het station.

We zorgen ook voor betere verbindingen tussen regionaal vervoer en de trein. Het station Lansingerland – Zoetermeer is 9 december in gebruik genomen en vervult te zijner tijd een mooie knooppuntfunctie tussen fiets, RandstadRail, auto en natuurlijk de trein. In dezelfde regio ging begin 2018 het station Waddinxveen Triangel open. Een prachtig voorbeeld van een regionaal station dat herkenbaar is als treinstation maar door de eigenheid van de fietsenstalling ook karakter heeft.

Een spektakelstuk was de busbrug die we in Zwolle over het spoor hebben geplaatst. Een brug die met behulp van op afstand bestuurbare voertuigen aan weerszijden van het spoor, zonder de sporen te hoeven opbreken, is geplaatst.

Ook een hoogstandje was de ingebruikname van de onderdoorgang bij station Driebergen Zeist. Hiervoor is een brug voor de sporen geplaatst en daaronder is in heel korte tijd met een innovatief bouwsysteem een weg in gebruik genomen.

Op 16 april is in Utrecht de nieuwe extra spoorbrug, ingepast tussen de wegbrug en de oude spoorbrug, in gebruik genomen, zodat sprinters en intercity's elkaar niet meer hinderen.

Meer treinen vragen ook meer en betere opstelcapaciteit. In Amersfoort is in april het verbeterde NS opstel terrein geopend. Voor emplacement Eindhoven is het uitvoeringsbesluit genomen en voor het emplacement Den Haag is een voorkeursbesluit van kracht.

Beweegbare bruggen zijn van belang voor de scheepvaart maar kunnen het spoorverkeer hinderen. In 2018 zijn de hefbruggen in Gouda en in Doetinchem aangepakt. Voor de nieuwe Botlekbrug hebben Rijkswaterstaat en ProRail de ontwerpen van de boven- en onderbouw getekend.

Voor station Amsterdam Centraal zijn mooie stappen voorwaarts gezet. Daar bereiden we een station voor met een ruimere oosttunnel, 4 ruime eilandperrons en een verbeterde centrum-entree naar de westtunnel. Tussen Rijswijk en Rotterdam gaan we sporen aanpassen en bereiden we een vernieuwd station Delft Zuid voor, zodat we vanaf 2025 elke 5 minuten een trein tussen Den Haag en Rotterdam kunnen laten rijden.

Daarnaast werken we vanuit onze rol als eigenaar en beheerder van alle publieke delen van de stations continu aan verbeteringen voor een grotere klanttevredenheid. Op deze manier dragen we bij aan verduurzaming van het vervoer in Nederland. Ook op stations moeten de groeiende reizigersstromen in goede banen worden geleid. Op een aantal drukke stations is daarom 'crowd management' ingericht, waarbij we de drukke real time monitoren en onze medewerkers de reizigers begeleiden op het perron. Dit doen we bijvoorbeeld op station Schiphol Airport en station Amsterdam Zuid. Zo zorgen wij voor verspreiding van reizigers over het perron, een efficiënter in- en uitstapproces en voor een nog meer punctuele treindienst, met name op drukke momenten. Ook bouwen we op veel stations nieuwe liften voor een betere toegankelijkheid voor mindervaliden, die overigens ook geschikt zijn voor mensen met zware koffers of kinderwagens. Dit jaar werden o.a. liften op station Bloemendaal in gebruik genomen. Soms past een hellingbaan beter, zoals in Chevremont, waarmee ook een soepele route naar het perron wordt gecreëerd.

De inrichting van stations verandert ook. We vervangen de stalen banken met roosterzitting door nieuwe hedendaagse houten banken. Deze zijn op steeds meer plekken in het land te vinden. LED is de norm voor de verlichting, waarmee we perrons gelijkmatiger verlichten, zonder lichthinder voor de omgeving en met een veel lager stroomverbruik. Op station Rotterdam Blaak hebben we deze vernieuwing aangegrepen om samen met de gemeente het station 25 jaar na opening een flinke opfrisbeurt te geven. Verlichting, bewegwijzering, perronvloer en de bovengrondse kenmerkende schotel zijn opgefrist. Ook is er een vitrine met historische bodemschatten, gevonden bij de bouw van de Willemspoortunnel.

Op een aantal stations in Gelderland hebben we nieuwe toiletten gebouwd, ingepast in een gebouwtje waar ook de kaartautomaat en reisinformatie zijn te vinden. Als proef hebben we op de stations Tiel en Buitenpost een herkenningstuil met klok en reisinformatie geplaatst, omdat de ingang van kleinere stations, met name waar het stationsgebouw een andere bestemming krijgt, niet altijd gemakkelijk vindbaar is. Ook hebben we samen met regionale partners weer nieuwe stallingsplaatsen gebouwd, onder meer in Maastricht, Amsterdam Zuid en Utrecht.

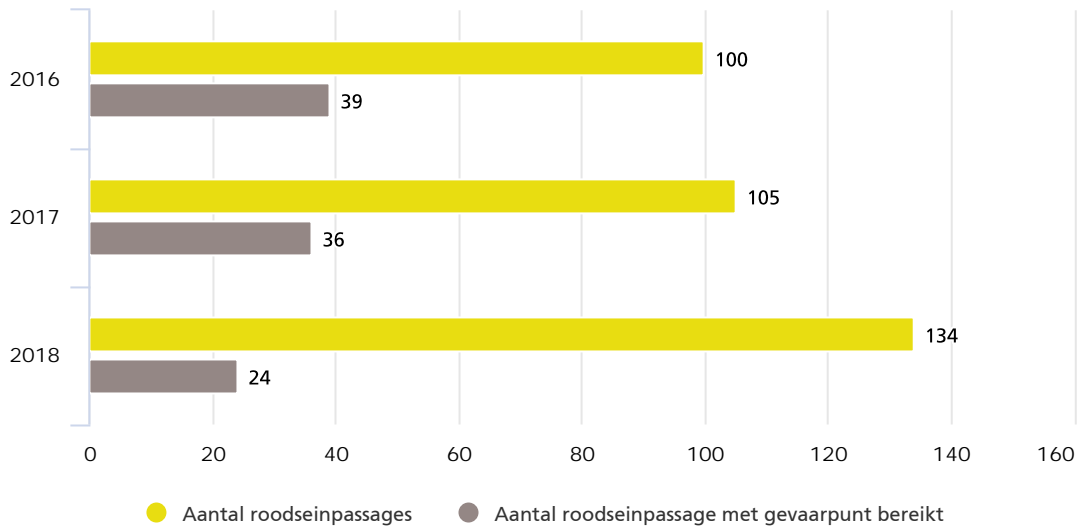
Veiligheid

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 2018 zijn opnieuw stappen gezet om de veiligheid te verbeteren en risico's in te perken.

Veilig reizen

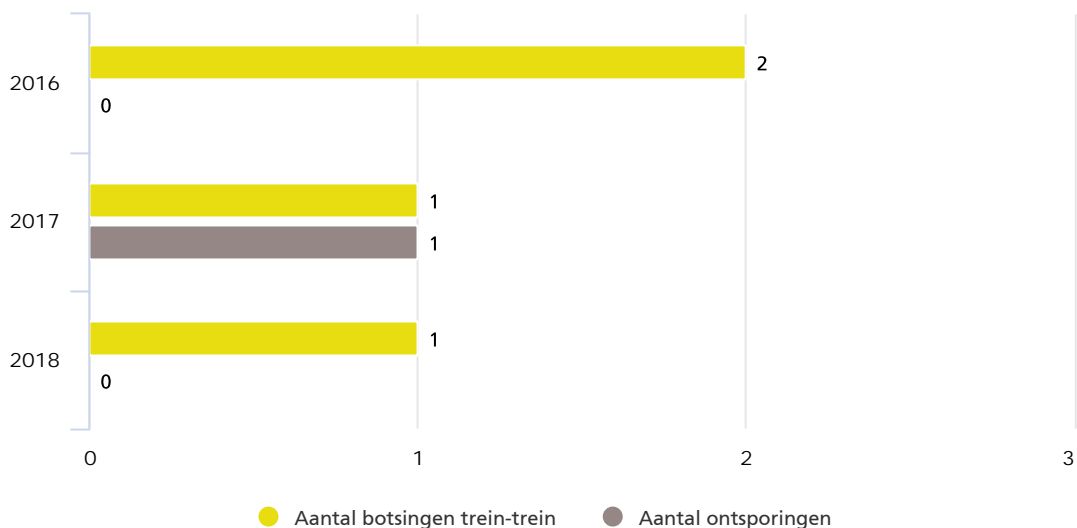
Om het risico op treinbotsingen zoveel mogelijk te beperken, werken ProRail en vervoerders samen. Daarbij wordt vooral gestuurd op reductie van het aantal Stop-Tonend Sein passages (roodseinpassages). Ook willen wij zoveel mogelijk zicht hebben op gevaarlijke stoffen en de hinder door verdachte situaties verminderen.

▮ STS-passages (roodseinpassages)*



- Rijden voorbij een Stop-Tonend Sein (STS) zonder toestemming. Ook: passeren S-bord op grens NCBG (niet-centraal bediend gebied) / CBG (centraal bediend gebied) zonder toestemming.
- Niet alle STS-passages leveren direct gevaar op. Het gevaarpunt is dat punt na een STS-passage waar de trein kan botsen en/of ontsporen.
- Definitieve aantallen worden door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vastgesteld in hun jaarverslag Spoorwegveiligheid. De aantallen voor 2016 en 2017 wijken daarmee (deels) af van de aantallen in het jaarverslag ProRail 2017. De aantallen voor 2018 zijn voorlopige aantallen en kunnen mogelijk nog wijzigen.

▮ Botsingen trein-trein en ontsporingen



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

Roodseinpassages gestegen

Na drie jaar van stabiele cijfers is het aantal roodseinpassages in 2018 gestegen tot 134 (2017: 105). Hoofdoorzaak is een ruime verdubbeling van het aantal roodseinpassages bij een herroepen sein. Deze toename is een direct gevolg van meer spoorlopers. In 2018 was er ook een toename in gereden treinkilometers. Omdat er meer treinen rijden, is ook de kans op een roodseinpassage hoger. Andere factoren die in 2018 een rol speelden, waren nieuwe concessiehouders op bepaalde baanvakken en het onterecht resetten van ATB-Vv (Automatische TreinBeïnvloeding, Verbeterde versie; beveiligingssysteem) door de machinist.

Niet alle STS-passages leveren direct gevaar op. Het gevaarpunt is dat punt na een STS-passage waar de trein kan botsen en/of ontsporen. Het bereiken van het gevaarpunt nam in 2018 af tot 24 keer (2017: 36) en het risico op treinbotsingen is niet toegenomen. De roodseinpassages als gevolg van herroepen seinen hebben een laag risico, omdat de rijweg nog 2 minuten blijft vastliggen. Daarnaast dragen ATB-Vv en ORBIT (systeem dat de machinist waarschuwt als de trein door rood dreigt te rijden) bij aan het tijdig stilzetten van de trein.

Eén botsing trein-trein, geen ontsporingen

In 2018 waren er geen ontsporingen. Er vond één botsing plaats, tussen twee goederentreinen op emplacement Venlo. Er was geen sprake van doden of zwaargewonden noch van het vrijkomen van lading.

Betere informatie over gevaarlijke stoffen op emplacementen

In 2018 heeft ProRail de overheidshulpdiensten op verzoek binnen de vereiste 15 minuten voorzien van beladingsgegevens. De ambitie om elk goederenemplacement waar met gevaarlijke stoffen mag worden gerangeerd 40 keer per jaar te controleren op correctheid van de registratie van de wagens is ook in 2018 gehaald.

Ter verdere verbetering van het systeem zijn in 2018 nieuwe technieken getest voor het automatiseren van de locatiebepaling van wagens op emplacementen. Medio 2018 was ProRail gereed om wagenlijsten (vertreksamenstellingen) via de Europese interface in TCM-format (Train Composition Message) te ontvangen. Voor 2019 staat de implementatie van het informatiesysteem WLIS 2.0. (WagenLading InformatieSysteem) ter vervanging van OVG5 (Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen) gepland.

Betrouwbaarder beeld gevaarlijke stoffen met smart camera's en sensoren

Om de informatievoorziening over gevaarlijke stoffen nog betrouwbaarder te maken, is in 2018 een proef op emplacement Botlek afgerond in samenwerking met de TU Delft. Het was een test met smartcamera's voor de herkenning van goederenwagens met gevaarlijke stoffen, slimme sensoren in het spoor die wagens volgen op emplacementen en GPS-sensoren op wagens. Na een uitgebreide marktconsultatie is een marktpartij geselecteerd die de gewenste beeldherkenning en smartcamera's kan leveren. Ook zijn testen uitgevoerd met andere, meer betrouwbare sensoren.

De proef wordt in 2019 vervolgd op emplacement Moerdijk in samenwerking met Havenbedrijf Moerdijk.

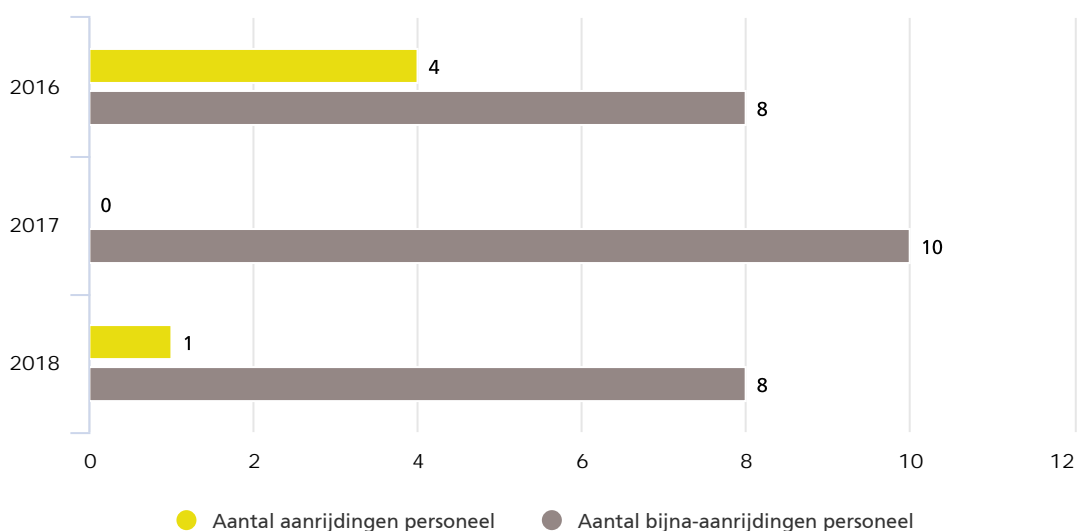
Minder hinder door verdachte situaties

In 2017 heeft ProRail samen met NS verbeteringen doorgevoerd in de afhandeling van meldingen van onbeheerde objecten of van personen die zich verdacht gedragen in de trein of op het station. Door een verbeterde onderzoeksprocedure kan een betere inschatting worden gemaakt of een situatie verdacht is en of de politie erbij moet komen. Het resultaat in 2018 is een reductie van het aantal gevallen waarin de politie ("onterecht") ter plaatse komt en maatregelen neemt die reizigershinder opleveren, zoals het ontruimen van een station of het stilzetten van een trein.

Veilig werken

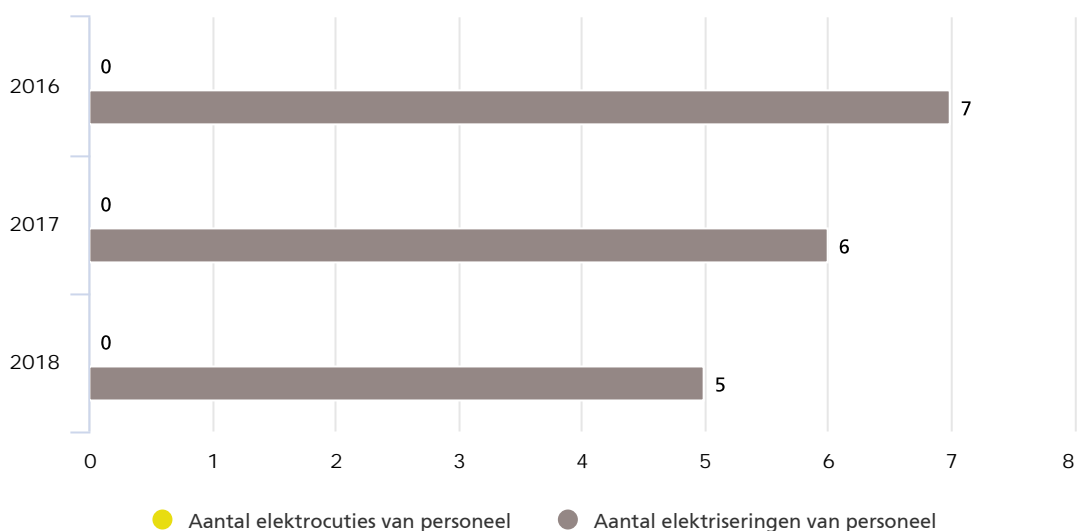
ProRail, vervoerders en aannemers maken zich samen sterk voor een veilige en gezonde werkomgeving voor hun medewerkers en spannen zich in om arbeidsrisico's zoveel mogelijk te beperken.

Aanrijdingen en bijna-aanrijdingen



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

▄ Elektrocuties en elektriseringen



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

Arbeidsveiligheid baanwerkers

In 2018 heeft één aanrijding plaatsgevonden. Op 12 augustus werd een monteur aangereden door een achteruitrijdende kraan op lorries - een krol - en raakte zwaargewond. Daarnaast waren er acht bijna-aanrijdingen. Dat is minder dan in 2017 en minder dan het gemiddelde van de afgelopen jaren. Het aantal arbeidsongevallen bij opdrachtnemers nam in 2018 af en komt uit op 81 (2017: 86).

ProRail werkt in railAlert-verband intensief samen met opdrachtnemers om de veiligheid verder te verhogen. Stichting railAlert en Stichting Arbeidsomstandigheden Spoor (SAS) zijn per 1 september 2018 gefuseerd tot een krachtige organisatie die zich richt op het verder terugdringen van het aanrijd- en elektrocutierisico en op verbetering van de arbeidsomstandigheden. Vanaf 2018 zijn vanuit railALert diverse inspecteurs fulltime bezig met controle op naleving van onze Life Saving Rules.

Om het veiligheidsbewustzijn van de sector nog meer te stimuleren, was in 2018 in een vernieuwing van het Voorschrift Veilig Werken (VVW) voorzien. Deze maakt het mogelijk om bij werkzaamheden beter toepasbare veiligheidsmiddelen in te zetten. Er is in 2018 echter nog geen akkoord bereikt met de toezichthouders om het nieuwe VVW in te voeren.

Samen met de opdrachtnemers is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om kwartsvrij te werken en er zijn beheersmaatregelen vastgesteld voor het werken aan objecten die in het verleden zijn behandeld met chroom 6. ProRail werkt samen met de Inspectie SZW, het ministerie van Defensie, Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf aan landelijke afspraken voor het werken aan objecten die behandeld zijn met chroom 6.

Elektrocutierisico: meer aandacht voor laagspanning

Het aantal gemelde elektriseringsincidenten met een schadelijke stroomdoorgang door het menselijk lichaam is met vijf incidenten, één incident minder dan in 2017.

Het project 'veilig werken aan laagspanningsinstallaties' is eind 2017 in samenwerking met de aannemers gestart en heeft in 2018 de eerste resultaten opgeleverd. De essentie is dat het werken aan laagspanningsinstallaties in de spoorbranche volgens de NEN-normen wordt uitgevoerd. Dat leidt tot minder gevaarlijke situaties tijdens het werk aan laagspanningsinstallaties.

Integraal verbeterprogramma Kijfhoek

In de zomer van 2018 vond op het goederenemplacement Kijfhoek een aantal veiligheidsincidenten plaats. Deze waren aanleiding voor ProRail om de veiligheid op Kijfhoek te verbeteren. Naar aanleiding van de incidenten heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verscherpt toezicht ingesteld op het werk aan de infrastructuur op Kijfhoek. In afstemming met ILT zijn de afspraken over het veilig uitvoeren van onderhouds- en herstelwerkzaamheden aangescherpt.

Er is een integraal verbeterprogramma Kijfhoek gestart dat zich ProRail-breed inzet voor een veilig Kijfhoek. Onder leiding van een integraal Manager Kijfhoek en in samenwerking met de betrokken afdelingen en externe stakeholders wordt gewerkt aan verbetering van de ketenoperatie, het veiligheidsdenken en de cultuur.

De veiligheidssituatie op Kijfhoek vroeg om directe beheersmaatregelen en diepgaande onderzoeken naar de incidenten zijn reeds uitgevoerd. Om te leren van de structurele patronen van de verschillende incidenten is ook een onafhankelijk veiligheidsonderzoek opgestart.

Vanuit het belang van transparantie en het betrekken van haar stakeholders bij de ontwikkelingen van Kijfhoek is ProRail hierover actief in gesprek met de vervoerders, aannemers, toezichthouders, Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid en omliggende gemeenten.

Meer duidelijkheid over regels op emplacementen

In 2018 is verder gewerkt aan de inventarisatie van bestaande (Arbo-)veiligheidsregels bij de verschillende gebruikers van emplacementen. 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.

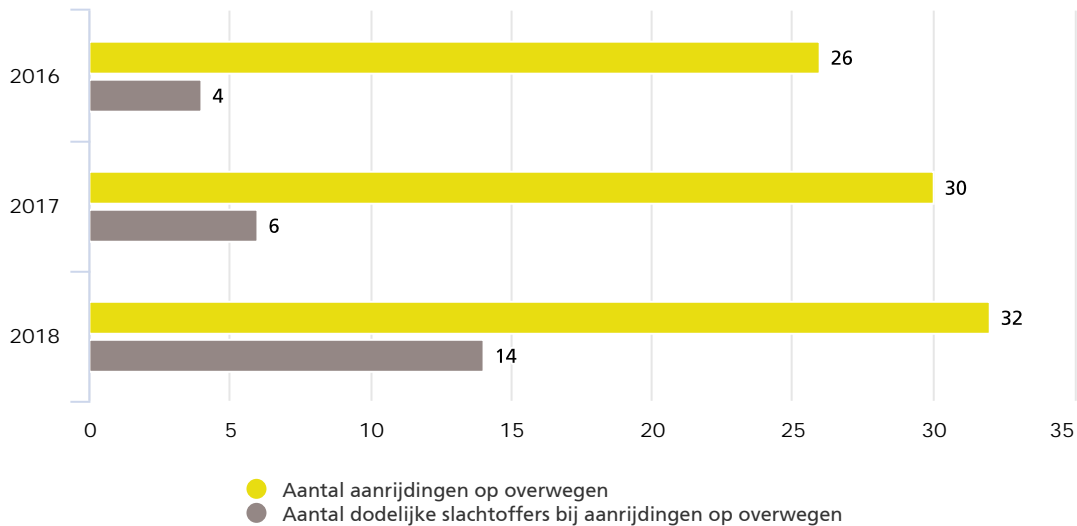
Alle regels en informatie van toepassing op spoorwegterreinen in beheer van ProRail zijn nu opgenomen in de richtlijn "Gedragsregels op het spoorwegterrein". Deze richtlijn vervangt het huisreglement en is vanaf eind 2018 voor alle gebruikers beschikbaar.

Ook de emplacement-specifieke documenten met lokale bijzonderheden zijn verbeterd. Er zijn afspraken gemaakt met gebruikers om een goed beeld te krijgen van de lokale bijzonderheden en toepassing van de relevante regels. In 2019 komt nieuwe emplacement-specifieke documentatie beschikbaar en worden nadere afspraken gemaakt over naleving van de landelijke en lokale regels.

Veilig leven

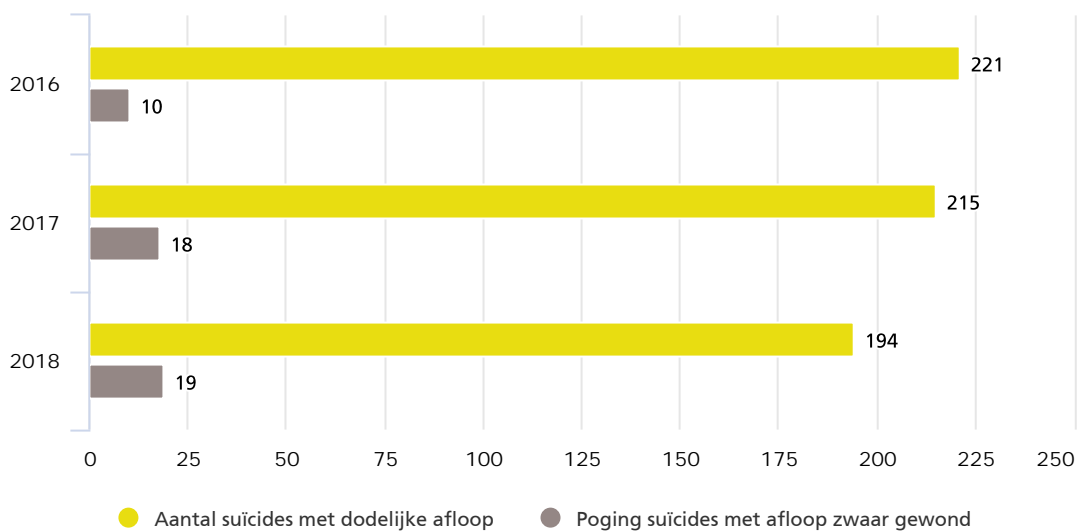
ProRail werkt continu aan de veiligheid op overwegen en trof in 2018 met name maatregelen voor niet actief beveiligde overwegen. Met NS en andere partners zijn stappen gezet om suïcides te voorkomen en de nazorg en afhandeling te verbeteren.

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 suicide op het spoor met zware verwondingen tot gevolg.

Overwegen in de belangstelling

In 2018 hebben overwegen volop in de belangstelling gestaan van overheid, politiek, media en omwonenden. Het besef groeit dat meer maatregelen nodig zijn om de overwegveiligheid te verhogen en dat partijen zoals lokale overheden, omwonenden en betrokkenen ook verantwoordelijkheid dragen. ProRail wil het aantal overwegen verder verminderen en, waar dit niet mogelijk is, de overwegen goed beveiligen. Ook willen we het gedrag van de overweggebruiker beïnvloeden, onder meer door verscherpte handhaving. Er waren in 2018 aanzienlijk meer incidenten op overwegen dan voorgaand jaar. Daarom zijn deze stappen hard nodig.

Ongeval overweg Braakstraat te Oss

In 2018 deed zich een ernstig ongeval voor op de overweg in de Braakstraat te Oss, waarbij een elektrische bakfiets – Stint – en een doorgaande trein met elkaar in botsing kwamen. Vier jonge kinderen zijn verongelukt en een kleuter en een begeleider raakten zwaargewond. Een onvoorstelbaar leed voor de nabestaanden, getuigen, betrokken hulpverleners, het trein- en spoorpersoneel en alle inwoners van Oss. Het ongeval heeft ons diep geraakt. De impact was groot en toont aan dat ook beveiligde overwegen een gevaarpunt zijn en blijven voor het weg- en spoorwegverkeer.

Landelijke aanpak Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO)

ProRail wil circa 180 niet actief beveiligde overwegen (NABO's) op het reizigersnet binnen 5 jaar (of zoveel eerder als mogelijk) opheffen. In die gevallen dat het opheffen van de overweg niet tot de mogelijkheden behoort, wil ProRail dat de overwegen minimaal worden voorzien van een actieve beveiliging. Met vijf gemeenten zijn inmiddels overeenkomsten gesloten waarin afspraken zijn gemaakt over de uitvoering en (co)financiering van een overwegplan (plan voor opheffen of beveiligen NABO). Eind 2018 zijn reeds 26 onbeveiligde openbaar toegankelijk overwegen opgeheven of beveiligd. In praktijk blijkt dat het komen tot een goed overwegplan meer tijd in beslag neemt dan aanvankelijk gedacht, doordat meerdere partijen (wegbeheerders, omwonenden, rechthebbenden, recreatieve belangenorganisaties) betrokken zijn en overeenstemming moeten vinden.

In 2018 zijn grote stappen gezet met het opheffen dan wel beveiligen van alle openbare onbewaakte overwegen. Voorbeelden zijn vier overwegen in Dalfsen en de overweg Sportlaan Raalte die zijn opgeheven. In Appingedam is een NABO beveiligd. ProRail heeft in 2018 bij een drietal overwegen betonblokken geplaatst. Hiermee willen we voorkomen dat een overweg onnodig lang een gevaarpunt blijft.

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

Met dit programma werken we aan verbetering van de veiligheid en de doorstroming van het spoor- en wegverkeer op overwegen door heel Nederland. Inmiddels zijn 28 projecten in voorbereiding. Verder hebben we in 2018 pilots uitgevoerd die gericht zijn op gedragsbeïnvloeding van overweggebruikers, waaronder de oversteekhulp en flicscamera's.

De groei van het treinverkeer leidt tot nog meer aandacht voor overwegen. In het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) zijn diverse overwegen aangepakt. Soms door het aanleggen van vrij liggende fietspaden (Oss), soms door de bouw van nieuwe onderdoorgangen

zoals in Nijkerk, Den Dolder, Deventer Colmschate, Driebergen-Zeist en Veenendaal. Daarnaast wordt een deel van het door het Rijk beschikbaar gestelde budget besteed aan het beperken van de dichtligtijd van overwegen, zodat de kans op onveilig gebruik van de overweg door weggebruikers afneemt.

Nieuwe stappen met suïcidepreventie en -afhandeling

In 2018 vonden 194 suïcides op het spoor plaats, een daling van 21 ten opzichte van 2017. Er waren 19 zwaargewonden als het gevolg van een suïcidepoging. Voor het spoor is vorig jaar het nieuwe programma 'Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017-2021' vastgesteld.

In 2018 zijn diverse initiatieven gelanceerd ter voorkoming van suïcides, waaronder de selectie van locaties waar toegangsbeperkende maatregelen zoals hekwerken en anti-loopmatten uitgevoerd kunnen worden. Deze maatregelen krijgen concreet beslag met ingang van 2019. Met de inzet van buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) onderzoeken we of surveillance bij suïcidepreventie een rol kan spelen.

Het eerder ontwikkelde opleidingsprogramma 'herkennen en aanspreken van mogelijk suïcidale personen' voor medewerkers van de spoorbedrijven is in 2018 voortgezet. De opleiding wordt vanaf 2019 aan een bredere groep aangeboden.

ProRail werkt nauw samen met vervoerders en 113 Zelfmoordpreventie om het aantal suïcides terug te dringen. Ook zijn regionale samenwerkingsverbanden aangegaan met GGD/GGZ en gemeenten. Dat levert nieuwe inzichten en maatregelen op.

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. Ook heeft ProRail Incidentenbestrijding geïnvesteerd in specialistisch reinigingsmateriaal om na incidenten de afhandeling effectiever en sneller uit te voeren.

PazzUp: onderwijsvoorlichting

ProRail biedt de onderbouw van middelbare scholen en de groepen 5 t/m 8 van basisscholen de mogelijkheid om te werken met het digitale lespakket PazzUp (www.pazzup.nl) over veiligheid rond het spoor. Voor middelbare scholen bieden we ook een bezoek van een gastdocent van ProRail aan. ProRail heeft 7 gastdocenten en in 2018 zijn er 2 nieuwe gestart. Deze docenten gaven gastlessen aan zo'n 4.000 leerlingen op 41 scholen, waarvan 39 middelbare scholen en twee basisscholen.

Communicatie met basisschoolleerlingen

ProRail neemt deel aan het NS-voorlichtingsprogramma Luisteris. Wij richten ons met digitaal lesmateriaal op de basisschoolleerlingen van de groepen 5 t/m 8 en de onderbouw van de middelbare school. NS Luisteris verzorgt gastlessen over veilig gedrag bij het spoor met name op basisscholen. Incidenteel vinden ook bij ROC's voorlichtingscampagnes plaats. In 2018 zijn voor de groepen 7 en 8 vier nieuwe animaties gemaakt van 'Simon de Spoorwachter'. In iedere animatie bespreekt Simon een aspect van veiligheid, waar een opdracht voor de leerlingen aan vastzit.

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

Campagne Pro/Anti

Onze Pro/Anti-campagnes laten zien wat ProRail doet. Hoe ver gaat onze maatschappelijke betrokkenheid en verantwoordelijkheid als werkgever, als verbinder van mensen, steden en bedrijven om duurzame mobiliteit mogelijk te maken. Met innovatieve oplossingen en aandacht voor natuur en omgeving. ProRail voert diverse campagnes op thema's als duurzaamheid, innovatie en mobiliteit, om nieuwe medewerkers te werven en de samenleving te informeren. Uiteraard hebben wij ook een belangrijke rol in het bewaken van de veiligheid op en rond het spoor. Daar geven wij vorm aan met bewustwordingscampagnes voor doelgroepen zoals senioren, jongeren, spoorlopers en beroepschauffeurs.

Internationaal vergelijken

De beheerconcessie schrijft voor dat ProRail iedere vier jaar een internationale benchmark uitvoert waarin de prestaties van ProRail worden vergeleken met een selectie van vergelijkbare inframanagers in het buitenland (peer group). Eind 2017 heeft ProRail samen met NS de resultaten van de internationale benchmark over de periode 2011 - 2015 aangeboden en besproken met het ministerie van IenW. In 2019 wordt weer een nieuwe internationale benchmark uitgevoerd met data tot en met 2018. De resultaten hiervan worden begin 2020 aangeboden en besproken met het ministerie van IenW.

ProRail blijft onverminderd inzetten op internationale samenwerking. Dit doen we onder meer via deelname in verschillende internationale werkgroepen om prestaties en 'best practices' uit te wisselen.





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, CO₂-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

ProRail heeft in 2018 opnieuw een deel van het gasverbruik verduurzaamd en onze plannen voor grootschalige opwekking van energie krijgen steeds meer vorm. Wij willen in 2030 ons elektriciteitsverbruik volledig opwekken via onze eigen activa. In 2018 hebben we ons vooral geconcentreerd op potentiële locaties voor energieopwekking en op verkenning van de randvoorwaarden. Op het gebied van circulair materiaalgebruik hebben we enkele besluiten genomen die de markt hebben gestimuleerd om met duurzamere uitvoeringsmethoden en materialen te komen. Daarbij ligt de nadruk op materialen waarmee ProRail, gelet op volumes en klimaatimpact, een wezenlijke bijdrage kan leveren aan een duurzamere omgeving.

Nadat we de afgelopen jaren vooral met de bouw van natuurbruggen en andere faunavoorzieningen hebben bijgedragen aan biodiversiteit, hebben we in 2018 de eerste stappen gezet om dit ook in het beheer en onderhoud te gaan doen. Bij de aanbesteding van het onderhoud in Limburg zijn voor het eerst groenbeheerspecificaties in het contract met de aannemer opgenomen die moeten leiden tot behoud en ontwikkeling van natuurwaarden in spoorbermen.

In 2018 hebben we duurzaamheid ook in onze kantooromgeving vormgegeven en de medewerkers meer bewust gemaakt van hun eigen rol en betrokkenheid bij onze strategische doelstelling 'Verduurzaamt'. Zo hebben we tijdens de nationale energieweek (8-12 oktober) diverse activiteiten georganiseerd voor collega's om aandacht te vragen voor energie besparen en opwekken (o.a. TED-talk, energiefietswedstrijd, workshop 'bouw je eigen zonnepaneel'). Ook hebben we gedurende het jaar via onze interne site gecommuniceerd over diverse duurzaamheidsinitiatieven, lunchlezingen verzorgd en interne workshops verzorgd.

Energie

Over 2018 verwachten we conform doelstelling onze energie-efficiency met circa 3% te verbeteren. Dit resultaat is vooral bereikt dankzij de invoering van RouteLint. Dit informatiesysteem biedt machinisten meer inzicht in de verkeerssituatie op het spoor, waardoor zij energiezuiniger kunnen rijden. Naar schatting is 60% van de NS-machinisten RouteLint gaan gebruiken.

De beperkte beschikbaarheid van financiële middelen heeft ertoe geleid dat keuzes gemaakt moesten worden in de energiebesparingsmaatregelen in onze eigen processen. Het betreft onder meer de verlichtingsprogramma's voor stations en emplacementen, de vervanging van InfoPlus-borden, verbeteringen in gebouwen en saneringen van wissels.

In Mantgum is wel nieuwe LED-verlichting in gebruik genomen die maximaal dimt op plaatsen waar verlichting overbodig is en versterkt als er reizigers elders op het perron zijn. Door deze slimme techniek en omdat de LED-verlichting beter wordt gericht, straalt het station veel minder licht uit naar de omgeving. Zo besparen we energie én komen we tegemoet aan de wens van omwonenden om lichtvervuiling tegen te gaan. Mantgum is het eerste station in Nederland waar de verlichting zo kan worden afgesteld.

CO₂-emissie

CO₂-voetafdruk

In november 2018 hebben we onze CO₂-voetafdruk over 2017 gepubliceerd. De CO₂-emissie als gevolg van ons energieverbruik is in 2017 gedaald naar 12 kiloton, vergelijkbaar met de uitstoot van circa 1.500 huishoudens. De prognose voor onze voetafdruk 2018 is ruim 13 kiloton. Door deze toename zullen we ons jaardoel van maximaal 12 kiloton niet halen. Oorzaak is een fors hoger gasverbruik bij wisselverwarming en een hoger gasverbruik bij stations door de lange

periode van kou begin 2018. Bovendien waren voor de aanleg van diverse elektrische wisselverwarmingssystemen de aansluitingen op het energienet niet op tijd klaar, waardoor tijdelijk dieselaggregaten nodig waren. Ook de energie-eisen in het nieuwe leasecontract voor het bedrijfs- en leasewagenpark gaan later dan verwacht bijdragen aan de beoogde CO₂-reductie, omdat de aanbesteding hiervoor is uitgesteld naar 2019. Het is nu een forse uitdaging om onze doelstelling van maximaal 10 kiloton in 2020 te halen.

Begin 2017 zijn NS en ProRail voor het verwarmen van stations, wachtruimtes, kantoorgebouwen en wissels overgestapt op groen gas van Essent. Samen dringen we daarmee de CO₂-uitstoot terug en stimuleren we de groei en ontwikkeling van de groen-gasproductie in Nederland. Inmiddels is 50% van het gas dat we verbruiken duurzaam geproduceerd, tegen 25% in 2017. Doel is om in 2020 uitsluitend duurzaam gas te verbruiken.

CO₂-vermindering in de keten

We zijn steeds beter in staat om te berekenen hoeveel kiloton CO₂ we in de materiaalketen voorkomen c.q. vermijden door de 'Aanpak Duurzaam Werken'. Met vijf afgeronde projecten hebben we in 2018 in totaal ruim 4 kiloton CO₂ gereduceerd. Daarmee hebben we ons doel voor 2018, een reductie van 4 kiloton, gehaald en liggen we op koers om onze doelstelling van 5 kiloton besparing in 2020 te halen.

Circulair materiaalgebruik

Onze ambitie is: we hergebruiken ons afval, gaan zuinig om met materialen en stimuleren de ontwikkeling van duurzamere alternatieven. Enkele praktijkvoorbeelden uit 2018:

- ProRail heeft op 7 juni de Green Deal Circulair Inkopen 2.0 getekend. Daarmee willen we kennis opdoen en delen, pilots uitvoeren en circulariteit borgen in ons inkoopbeleid.
- ProRail heeft op 10 juli het nationaal betonakkoord getekend; als grote civieltechnische opdrachtgever wil ProRail de markt stimuleren tot duurzamer gebruik van beton, dat voor 5% van de CO₂-uitstoot op aarde zorgt.
- Bij de aanleg van het Derde Spoor tussen Zevenaar en Oberhausen zijn over een afstand van drie kilometer de bestaande geluidschermen opnieuw gebruikt.
- Een tweede leven voor gebruikte spoormaterialen. Dat was het doel van de Rail Circular Design Challenge die op 9 november is gehouden bij RailPro. Zo'n 70 ontwerpers kwamen uiteenlopende materialen bekijken. In december hebben ze hun ideeën voor hoogwaardig (her)gebruik gepresenteerd. De ontwerpen variëren van tiny houses tot fietstassen en van straatmeubilair tot schommels, allemaal gemaakt van gebruikt spoormateriaal. Deze worden beoordeeld op o.a. de (hoogwaardige) inzet van gebruikt spoormateriaal, de nuttige toepassing daarvan en de opschaalbaarheid (potentie) van het ontwerp. Op 16 januari 2019, tijdens de werkconferentie Duurzame Leaders die we samen met Rijkswaterstaat organiseerden, zijn uit de 39 inzendingen vijf genomineerden geselecteerd. Daarvan hebben drie partijen van de ProRail Circular Design Challenge te horen gekregen dat zij alle drie de mogelijkheid krijgen om een prototype te maken van hun ontwerpen (vloertegels, speeltoestellen en bruggen van hergebruikt spoormateriaal).

Ook in onze kantooromgeving hebben we ons streven naar duurzaam materiaalgebruik in praktijk gebracht:

- Alle printers zijn vervangen door gereviseerde apparaten. Oude printers worden maximaal hergebruikt.
- In plaats nieuw meubilair aan te schaffen, kiezen we ervoor het bestaande meubilair zo veel mogelijk te renoveren voor hergebruik.

Natuur

Op 13 juli is natuurbrug Duinpoort, de derde natuurbrug over het spoor tussen Haarlem en Zandvoort, feestelijk geopend.

In Noord-Brabant zijn we gestart met de bouw van ecoduct de Mortelen over de spoorlijn Boxtel-Eindhoven. Op de Veluwe zijn voorbereidingen getroffen voor natuurbrug Asselsche Heide. Voorafgaand aan de bouw zijn veel dieren uit het gebied verhuisd.

De bouw van deze natuurbruggen vindt plaats in het kader van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Bij aanvang van het MJPO in 2005 zijn de locaties die 'ontsnipperd' moesten worden, vastgelegd. Veruit het grootste deel van alle knelpunten is in de afgelopen jaren opgelost door diverse soorten faunavoorzieningen aan te leggen. In 2018 is een aantal grote ecoducten en faunapassages opgeleverd, zoals Kootwijkerzand en de natuurbrug Duinpoort. Ook zijn de opdrachten gestart voor de laatste projecten, bijvoorbeeld de faunapassage Naardermeer. Het Meerjarenprogramma Ontsnippering is in 2018 feestelijk afgerond met een internationaal congres waar 38 nationaliteiten bijeen waren om over dit thema kennis te delen.

In 2018 zijn de eerste concrete stappen gezet richting duurzaam bermbeheer. We hebben voor circa 40% van onze bermen de natuurwaarden in kaart gebracht. Doel is om in 2020 volledig inzicht te hebben in de vegetatietypen van al onze bermen. Voor de aanbesteding van het onderhoudscontract 'Limburg' (PGO Limburg) hebben we duurzamere groenbeheer-specificaties opgesteld. Het contract is gegund en is begin 2019 ingegaan. Limburg is het eerste PGO-contract waar per landschapstype andere eisen worden gesteld aan de begroeiing en het onderhoud van de spoorbermen.

Duurzaam werken

Begin 2017 heeft ProRail, samen met partijen in de spoor-, grond-, weg- en waterbouwsector, de Green Deal Duurzaam GWW 2.0 ondertekend. Het doel is dat in 2020 alle relevante GWW-projecten één systematische werkwijze toepassen en een uniform instrumentarium gebruiken bij de verduurzaming van projecten. Uitdaging voor ProRail is om deze Aanpak Duurzaam Werken vanaf 2020 vast onderdeel te maken van al onze projecten. We zijn op de goede weg: steeds meer projecten passen de Aanpak Duurzaam Werken toe. Eind 2017 waren het er circa 100, in 2018 liep dat aantal op tot 175.

Reizen of goederenvervoer per trein is al één van de meest duurzame wijzen van transport over langere afstanden. In de realisatie van de infrastructuur en bij de inpassing in de omgeving maken we nu ook goede vorderingen. Voor de bouw van nieuwe onderdoorgangen of bij spoorvernieuwing maken we bij de gunningscriteria gebruik van de DuboCalc (Duurzaam Bouwen Calculator) waarmee we duurzaamheidswinst belonen in de aanbesteding. DuboCalc is een instrument om de duurzaamheid van een bouwproject te meten. Bij ruim 25 aanbestedingen hebben we dit instrument inmiddels ingezet. We kijken bij aanbestedingen behalve naar de prijs ook naar de impact van onze projecten op het milieu. En dat blijkt succesvol: aannemers en leveranciers stellen steeds vaker levenscyclusanalyses op voor spoormaterialen en ontwikkelen duurzame, onderscheidende producten. Bij de onderdoorgang Amersfoortseweg in Nijkerk leidde dit tot een 19% MKI-winst (Milieu Kosten Indicator) en een vermindering van de CO₂-uitstoot van circa 1,2 kiloton. Ook bij diverse bovenbouwvernieuwingsprojecten is gegund met DuboCalc-gunningscriteria. Het voordeel van het verwerken van milieudoelstellingen in de gunning is dat alle inschrijvende aannemers maximaal willen scoren op deze criteria terwijl tegelijk strak op kosten wordt gestuurd. Zo wordt duurzaam bouwen de norm.

In contact met het publiek

ProRail staat open voor vragen, wensen en klachten uit de samenleving en is via de afdeling Publiekscontacten bereikbaar op werkdagen tussen 08.00 en 18.30 uur via ons gratis telefoonnummer, per post, e-mail, contactformulier op de website en sociale media. Voor

noodgevallen, zoals onveilige situaties op het spoor en/of ernstige hinder is Publiekscontacten 24/7 telefonisch bereikbaar, dus ook in het weekend, 's avonds en 's nachts.

De medewerkers van Publiekscontacten krijgen maandelijks duizend tot twaalfhonderd vragen, klachten en tips binnen. Meldingen waarbij de veiligheid direct in het geding is, bijvoorbeeld meldingen over spoorlopers, worden direct opgevolgd.

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 trillinghinder ontstaat.

Steeds meer stillere goederentreinen

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

Naleving geluidproductieplafonds

ProRail heeft in 2018 het nalevingsverslag geluidproductieplafonds (gpp) over 2017 gepubliceerd. Het aantal locaties met een gpp-overschrijding is weer verder teruggedrongen. In 2018 zijn op verzoek van ProRail de gpp's van onder meer de baanvakken Zutphen-Winterswijk, Gouda-Alphen en Zwolle-Kampen gewijzigd. Tevens zijn geluidmaatregelen getroffen.

Meerjarenprogramma Geluidsanering

In het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Rijkswaterstaat en Mobiliteit) en ProRail samen aan het terugdringen van geluidsoverlast langs rijkswegen en hoofdspoorwegen. Nadat in 2017 alle akoestische onderzoeken zijn afgerond, heeft ProRail samen met RWS het totaal benodigd budget voor het MJPG inzichtelijk gemaakt. Op basis hiervan is in 2018 de Tweede Kamer geïnformeerd over de vermindering van de budgetspanning en de gefaseerde aanpak. Naar aanleiding hiervan heeft ProRail in de tweede helft van 2018 in kaart laten brengen wat de impact is van alle in 2017 doorgevoerde wijzigingen. Tevens hebben we voorbereidingen getroffen voor de akoestische onderzoeken voor de eerste fase. Deze onderzoeken gaan begin 2019 van start.

Onze doelstellingen voor meer en snellere treinen vragen om een zorgvuldige inpassing voor de omwonenden in verband met de geluidsproductie. In ieder nieuw project wordt dit standaard meegenomen. In het MJPG worden ook bestaande situaties aangepast. Na een zorgvuldige, landelijke inventarisatie en prioritering op weg- en spoorprojecten heeft het MJPG akkoord gekregen om, naast de reeds ontvangen subsidiebeschikkingen (circa € 23 miljoen), in circa 37 gemeenten de hoogst belaste locaties te onderzoeken en in procedure te brengen. De maatregelen, zowel raildempers, schermen, als gevelmaatregelen, worden ingeschat op maximaal € 102 miljoen.

Vorig jaar heeft ProRail de geluidschermen in Deurne opgeleverd en zijn op de Bentheimroute versneld raildempers aangelegd. De versnelde aanleg van deze dempers op de Brabantroute heeft in de aanbesteding vertraging opgelopen en de planning is om in de eerste helft van 2019 de raildempers aan te leggen. Ook zijn, op enkele huizen na, de woningen in de Hofstraat te Eindhoven voorzien van gevelmaatregelen.

Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen

Binnen het Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen (UPGE) worden bij circa honderd emplacementen maatregelen getroffen. In 2018 is de gevelsanering bij de resterende woningen naast het emplacement in Maastricht afgerond. Voor de emplacementen in Venlo, Heerlen en Dordrecht worden geluidmaatregelen onderzocht.

Aanpak booggeluid

ProRail heeft in 2018 op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op vier locaties spoorstaafconditioneringssystemen aangebracht en onderzoek gedaan naar een structurele aanpak van het fenomeen booggeluid, het piepende geluid van treinwielen in bochten. ProRail en NS hebben daarop besloten om een grootschalige proef te gaan uitvoeren met de inzet van wiel-railconditionering (WRC) op FLIRT-treinen (NS-sprinters) in 2019 in het zuiden van het land.

Innovatieve geluidmaatregelen

ProRail heeft in 2018 twee innovatieve proeven met geluidmaatregelen afgerond. In Hilversum is met financiering van de gemeente een lage afschermende constructie dichtbij het spoor geplaatst, te vergelijken met een perronrand zonder perron. Op het testterrein in Susteren heeft ProRail samen met het bedrijf 4Silence hun innovatieve geluiddiffractoren geplaatst. De akoestische effecten van beide innovaties zijn positief. ProRail werkt in 2019 verder aan de implementatie van de geluiddiffractor. Tevens vervolgen we ons onderzoek in hoeverre minischermen dicht bij het spoor breder toe gepast kunnen worden.

Aanpak van overlast vanwege spoortrillingen

Soms veroorzaakt het treinverkeer trillinghinder. De afgelopen jaren hebben we daar veel aandacht aan besteed. Begin 2018 kreeg ProRail van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opdracht een feitenonderzoek uit te voeren naar meldingen van overlast en naar de aanpak van ProRail. Die opdracht is uitgevoerd. Ook kregen we het verzoek om een innovatieagenda voor het terugdringen van spoortrillingen op te stellen. Het feitenonderzoek hebben we eind 2018 opgeleverd, de innovatieagenda wordt begin 2019 ingeleverd. Voor de afhandeling van claims voor gebouwschade door spoortrillingen heeft ProRail in 2018 met TNO afspraken gemaakt om hun protocol begin 2019 te actualiseren.

Voor meer informatie over deze thema's: www.prorail.nl/geluid en 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

Onze ruim 4.400 medewerkers werken aan de mobiliteit van Nederland. Zij staan voor een complexe, uitdagende opgave met oude en hypermoderne technologieën; in een werkomgeving waar op topniveau wordt gepresteerd en met aanzienlijk kapitaal wordt gewerkt. Onze medewerkers zijn betrokken collega's die de maatschappelijke relevantie van ProRail op handen dragen en excelleren in hun vak. ProRail biedt een warme plek en kent een grote diversiteit aan leeftijden. Uitgebreide kennis van ervaren collega's vindt de weg naar jongere collega's, die op hun beurt weer frisse ideeën inbrengen. Wij bieden onze medewerkers de mogelijkheid om zowel in hun vak als in hun competenties maximaal te groeien. Hieronder lichten we thema's uit ons personeelsbeleid toe; onze arbeidsmarktbenadering, het diversiteitsbeleid, de prestatie- en ontwikkelcultuur en nieuwe manieren om het werk te organiseren.

Vorig jaar is de medewerkersvisie van ProRail tot stand gekomen. Deze visie beschrijft de bijdrage van medewerkers aan de realisatie van de ProRail-strategie en daarmee ook de uitgangspunten voor ons huidige en toekomstige personeelsbeleid. Alles wat we doen moet bijdragen aan drie doelen: verbetering van onze prestaties, de ontwikkeling van onze medewerkers en de samenwerking onderling en in de keten. We hanteren vijf uitgangspunten: duurzame relatie, eigenaarschap en discipline, ontwikkelen is de norm, verschillen waarderen en onderscheidend belonen. We dragen deze punten uit, gedragen ons in deze geest en stroomlijnen bestaande processen en instrumenten. De medewerkersvisie zal stap voor stap werkelijkheid worden, mede op basis van de verdere vormgeving van onderstaande thema's.

Arbeidsmarkt

Arbeidsmarktcommunicatie

De situatie op de arbeidsmarkt wordt steeds nijpender, ook voor ProRail. Zeker als het gaat om technici en ICT'ers. Tegen de achtergrond van de toenemende concurrentie op de arbeidsmarkt laten wij continu zien waarom ProRail een aantrekkelijke werkgever is. Dat doen we met verfrissende campagnes, aanwezigheid op vele (campus) events en een veelzijdige recruitmentwebsite. Dit beleid werpt zijn vruchten af: in 2018 eindigden we op plaats 40 van meest favoriete werkgevers in het nationale onderzoek van Intermediair. In 2017 kwam ProRail nieuw binnen op plaats nummer 39. Hiermee is de score van 2017 geen eenmalige uitschieter, maar lijkt er een solide basis gelegd voor ons werkgeversmerk. Ook tijdens vacaturetrajecten is er veel aandacht voor het werkgeversimago. Bij vacatures voor nieuwe medewerkers is het doel om dergelijke trajecten binnen 60 dagen af te ronden. In 2018 voldeden vrijwel alle vacaturetrajecten aan dit criterium.

Recruitment / inhuur

In 2018 zijn nieuwe leveranciers en brokers gecontracteerd voor het leveren van inhuurpersoneel. Voor ICT en Techniek zijn leveranciers en brokers gecontracteerd en voor functies binnen de Bedrijfsvoering is een broker gecontracteerd. Dit vernieuwde inhuurlandschap levert ProRail voordelen op, waaronder een groter bereik voor onze inhuurbehoefte op de inhuurmarkt.

Stages

Ons streven is om elk jaar 100 stagiairs stage te laten lopen. In 2018 hebben we 93 stageplaatsen vervuld, een daling van 7% ten opzichte van voorgaand jaar. De meeste stagiairs waren afkomstig van de Hogeschool Utrecht en de TU Delft en liepen stage op de afdeling Duurzaamheid en Innovatie & Ontwikkeling. Voor 2019 staan initiatieven op de agenda om de kwaliteit van het stageproces te verbeteren. Dat betreft onder meer de ontwikkeling van een intranetpagina voor stagiairs, een inventarisatie van nieuwe wervingskanalen, meer ondersteuning bij de stagebegeleiding en intensievere samenwerking met hogescholen en universiteiten.

jaar	aantal stagiaires	delta in %
2016	72	-
2017	100	39
2018	93	-7

Diversiteit

ProRail staat voor verbinding en innovatie

ProRail streeft naar een medewerkersbestand dat een realistische afspiegeling van de samenleving is. Diversiteit naar culturele achtergrond, geslacht en leeftijd staat centraal. Voor mensen met een handicap of beperking willen we extra banen creëren. Daarnaast willen we deze mensen op basis van hun talenten vaker in aanmerking laten komen voor reguliere vacatures. Ook van onze relaties en samenwerkingspartners verwachten we deze visie op diversiteit en werken we samen op dit thema. In 2018 hebben we een algemeen diversiteitsbeleid opgesteld.

Inclusief werkgeverschap

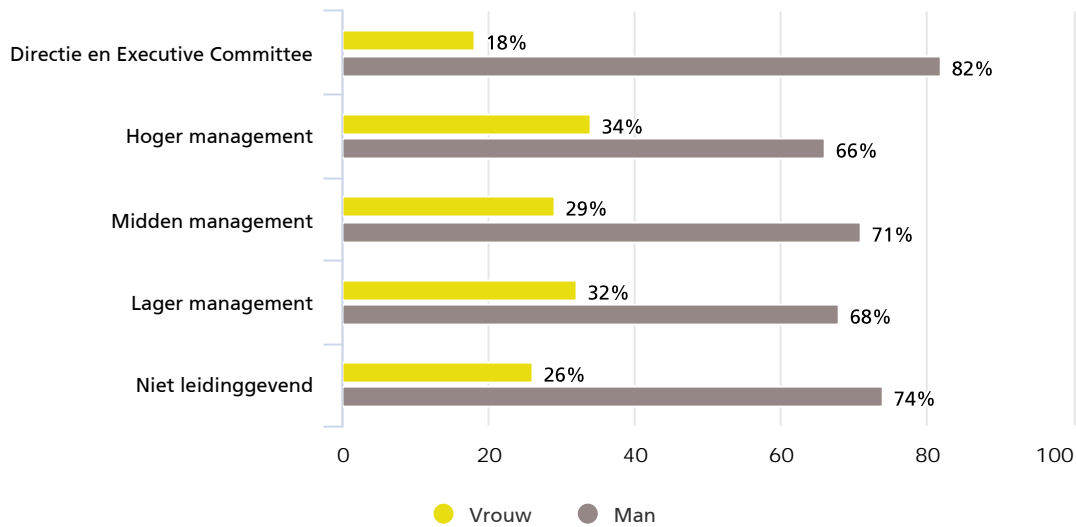
ProRail definieert diversiteit in brede zin: medewerkers met verschillende achtergronden brengen immers uiteenlopende perspectieven mee. Wij willen al het aanwezige talent op de arbeidsmarkt en de beste mensen binnenhalen, ongeacht geslacht, culturele achtergrond, geaardheid, arbeidsuitdaging of leeftijd. We hechten veel waarde aan een werkomgeving waar verschillen tussen mensen worden gewaardeerd en benut.

In 2018 lanceerde ProRail de waarde Ben uniek, Ben jezelf. Samen geven we kleur aan ProRail. Het was het jaar dat Trainbow ProRail van start ging, een roze netwerk dat zich hard maakt voor een groot goed: Jezelf kunnen zijn.

Vrouwen in de top van ProRail

Eind 2018 was 33% van het strategisch management van ProRail vrouw. Er is sprake van een stijging van 32% ten opzichte van 2017 toen 25% van het strategisch management vrouw was. Het strategisch management bestaat uit de directie, leden van de Executive Committee en het hoger management van ProRail. Het percentage vrouwelijke leden van de Raad van Commissarissen was eind 2018 33%. Eind 2018 is 100% van de RvB man. Aan de, in het kader van het diversiteitsbeleid, gewenste evenwichtige man/vrouw verdeling wordt binnen de RvB niet voldaan. Dit zal een aandachtspunt zijn bij komende (her)benoemingen.

Verdeling man-vrouw



Talenten met een arbeidsuitdaging

Het aantrekken van talenten met een arbeidsuitdaging door een handicap of beperking vergt veel aandacht. Hoewel we de afgelopen periode al de nodige ervaring hebben opgedaan, zullen we in 2019 meer aandacht en inspanning geven om mensen met een arbeidsuitdaging aan het werk te krijgen binnen ProRail.

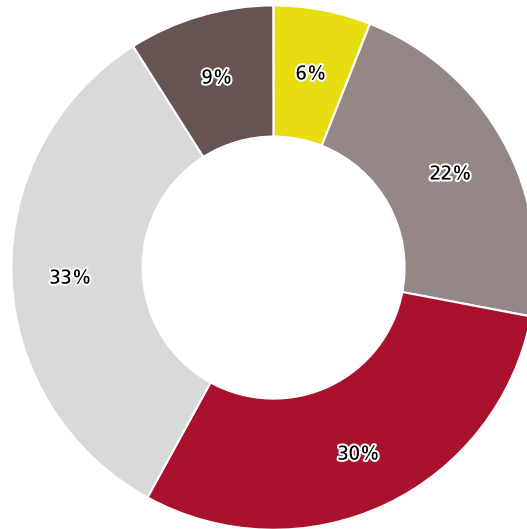
Talenten met culturele achtergronden

In 2018 zijn we met het programma Diversiteit & Inclusiviteit begonnen met de vorming van een cultureel netwerk om ProRail vanuit cultureel perspectief een meer diverse organisatie te maken. Om deze inspanningen te versterken, heeft ProRail zich aangesloten bij de Alliantie Culturele Diversiteit.

In 2018 begeleidde ProRail in samenwerking met NDC (New Dutch Connections) een groep statushouders bij hun kennismaking met het Nederlandse bedrijfsleven. Een positieve ervaring die tot een nieuwe samenwerking heeft geleid met de stichting voor Vluchteling-Studenten UAF. Vanaf 2019 wil ProRail samen met deze organisatie hieraan een vervolg geven.

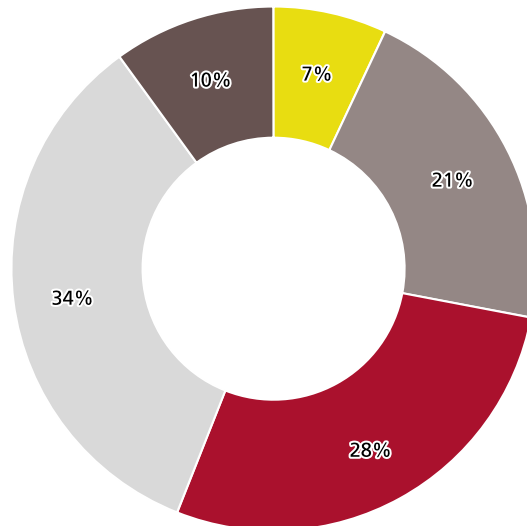
Leeftijdsopbouw

2016



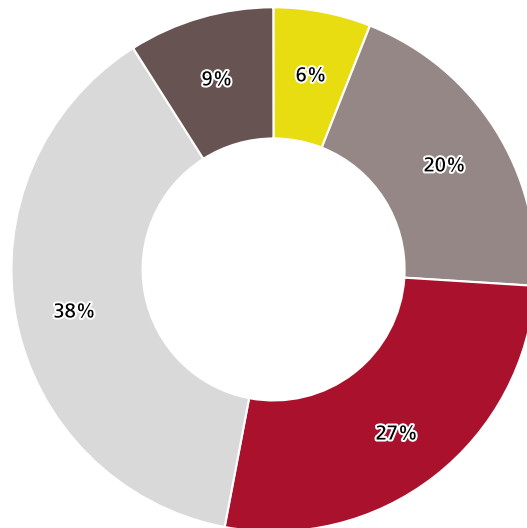
● 20-29 jaar ● 30-39 jaar ● 40-49 jaar ● 50-59 jaar ● > 59 jaar

2017



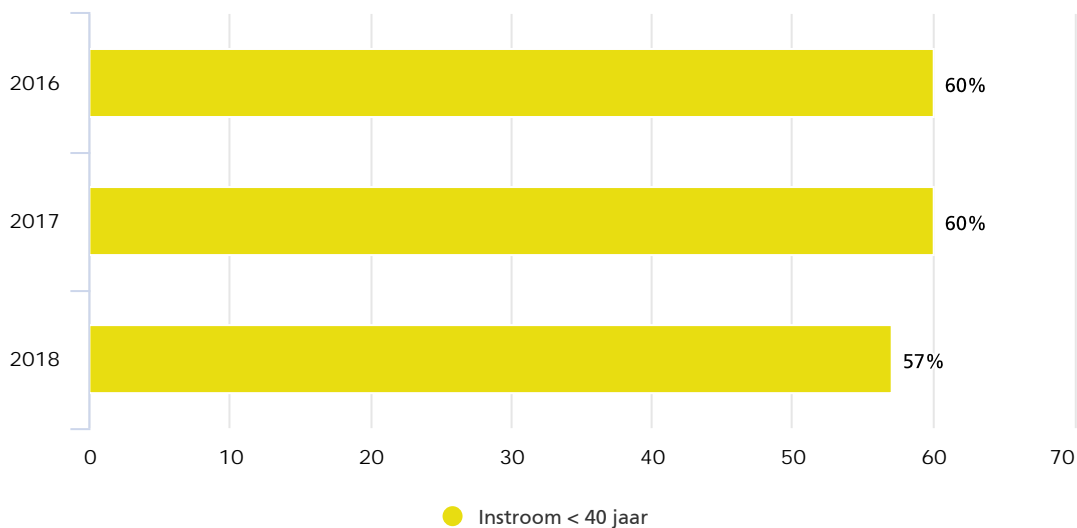
● 20-29 jaar ● 30-39 jaar ● 40-49 jaar ● 50-59 jaar ● > 59 jaar

2018



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

Instroom < 40 jaar



Prestatie- en ontwikkelcultuur

ProRail steekt veel energie in de ontwikkeling van een inspirerende prestatie- en ontwikkelcultuur. Wij moeten ervoor zorgen dat onze prestaties waarde toevoegen voor reizigers en verladers. We maken prestaties zichtbaar, om de cultuur te versterken en ervan te leren, en we

zijn voortdurend met elkaar in dialoog. Leidinggevend en vervullen daarbij een coachende, faciliterende rol. Het is een manier van samenwerken die om zelfdiscipline, vertrouwen en open feedback vraagt.

Om de veranderende vraag naar mobiliteit en het groeiende treinverkeer in goede banen te leiden, is het belangrijk dat we over voldoende goed gekwalificeerde medewerkers beschikken. In 2019 richten we ons op meer interne mobiliteit en diversiteit. ProRail focust ook op verjonging en biedt ruimte voor stages en traineeships. We versterken leiderschap en management en blijven de persoonlijke ontwikkeling van onze medewerkers stimuleren. De doorontwikkeling van onze organisatie en manieren van werken zijn cruciale voorwaarden om onze ambities waar te maken.

Leiderschap: leidinggeven aan en binnen het nieuwe ProRail

In 2018 heeft ProRail een hernieuwde Management Development (MD) aanpak ontwikkeld. De MD- strategie en verantwoordelijkheden zijn verhelderd, inclusief doel, doelgroep en dienstverlening, en de speerpunten zijn bepaald: versterking van het leiderschap, verbinding met onze strategie, versterking van de mobiliteit en professionalisering en uniformering van onze MD-processen.

Een aangescherpt leiderschapsprofiel is ontwikkeld als basis voor de werving, selectie, schouw, ontwikkeling en de beoordeling van medewerkers via 'In Gesprek'. Ook hebben we een nieuw instrument geïntroduceerd voor de beoordeling van potentieel, de Talent Matrix. Elke vier weken vindt een MD-beraad plaats om professioneel vorm te geven aan versterking van het leiderschap.

'In gesprek'

We hebben onze RGW-systematiek (plannings- en beoordelingscyclus) vervangen door een vrijer format van 'In gesprek gaan, zijn en blijven'. In 2018 hebben we de introductie van 'In Gesprek' succesvol afgerond en we zien dat deze nieuwe benadering bijdraagt aan een cultuur waarbij continu verbeteren, houding en gedrag, presteren en ontwikkeling centraal staan.

Leren en ontwikkelen

In ons werk hebben we de opdracht om kennis bij te houden, te delen en te innoveren. Ook leren we van en met elkaar. Regelmatig naar een nieuwe functie – mobiliteit – is een goede manier om jezelf te blijven uitdagen, te ontwikkelen en duurzaam inzetbaar te blijven.

ProRail faciliteert medewerkers door aandacht te besteden aan hun ontwikkeling -bijvoorbeeld via 'In gesprek' met de leidinggevende - en door opleidingen beschikbaar te stellen. We hebben een groot aanbod aan externe opleidingen, bij het Railcenter en bij andere opleidingsinstituten. Ook is er een aanbod aan interne opleidingen, bijvoorbeeld het oefenlab en de training feedback geven en ontvangen. Bovendien is er een groot aanbod e-learnings en een pool met coaches beschikbaar. Verder besteden we veel aandacht aan teamtrajecten en maatwerk leervraagstukken. Daar zijn onderwijskundig adviseurs voor beschikbaar.

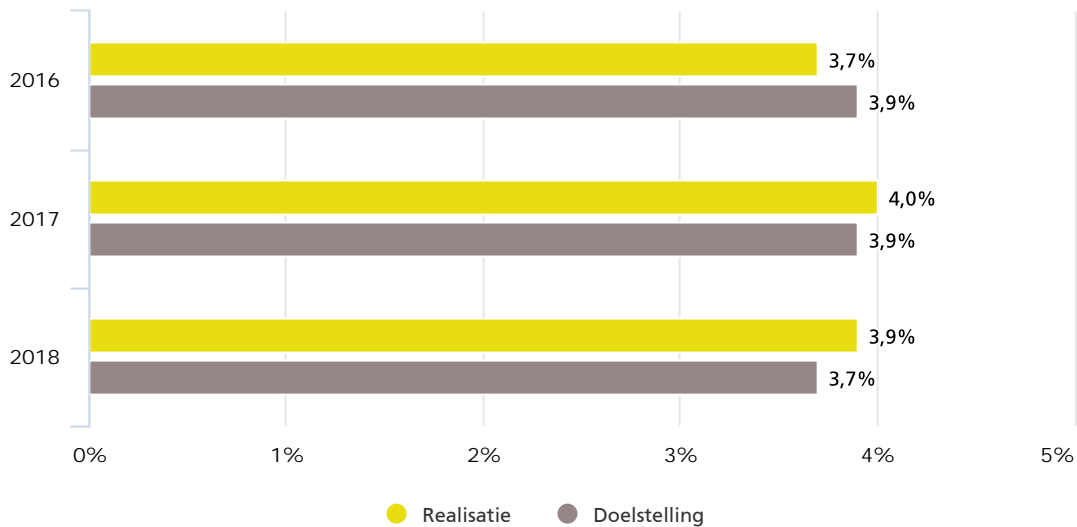
Persoonlijke ontwikkeling heeft ook met vitaliteit te maken. Wij willen een energieke organisatie zijn. ProRail ondersteunt vitaliteit actief en roept medewerkers op om bewust aan hun vitaliteit te blijven werken.

Anders organiseren

Personeelsplanning

In 2018 is een plan opgesteld om personeelsplanning vanaf 2019 structureel in te bedden in de organisatie en beter aan te sluiten bij de bestaande HR- en controleprocessen. De inrichtingsprincipes worden naar de organisatie vertaald.

Verzuim



ProRail heeft een nieuw geïntegreerd HR IT-landschap

Medewerkers en managers regelen meer en meer HR-zaken in het nieuwe Mijn Personeelszaken. Naast de dagelijkse HR-zaken is Mijn Personeelszaken ook de omgeving waar medewerkers alles over ontwikkeling en opleidingen kunnen vinden. Gemakkelijker voor de medewerkers en een stimulans voor de gewenste prestatie- en ontwikkelcultuur.

Overig

Meldingen vermoede misstand

ProRail heeft een regeling vermoede misstanden en doet onderzoek naar gemelde misstanden. Als de onderzoeksbevindingen daartoe aanleiding geven, worden arbeidsrechtelijke of organisatorische maatregelen getroffen. In 2018 zijn er drie meldingen vermoede misstand gedaan. De meldingen hebben voornamelijk betrekking op de overtreding van de interne regels op het gebied van integriteit en van inkoop. Daarnaast zijn er zes incidenten door leidinggevend gemeld, die door henzelf met assistentie van het compliance team zijn opgevolgd.

Gedragscode

Als publieke organisatie vervult ProRail een belangrijke rol in de samenleving. We werken met publieke middelen en gaan daar verantwoord mee om. Onze gedragscode, van kracht sinds 2017, beschrijft het gewenste gedrag binnen onze organisatie en biedt handvatten bij het omgaan met dilemma's. In 2018 hebben we onze code geëvalueerd en op punten aangepast. Ook is de code uitgebreid met een regeling voor pre-employment screening. De nieuw ontwikkelde e-learning module zal in 2019 beschikbaar zijn voor al onze medewerkers.

Melding vertrouwenspersonen

Begin 2018 vond de selectieprocedure plaats voor de nieuwe profielen van de vertrouwenspersonen en de coördinator van de vertrouwenspersonen. Per 1 april zijn vier collega's benoemd voor de functie Vertrouwenspersoon ongewenste omgangsvormen en integriteit, waarvan één tevens de rol van coördinator vervult. De vertrouwenspersonen hebben een onafhankelijke positie binnen de organisatie.

Het team vertrouwenspersonen is beschikbaar voor vertrouwelijke gesprekken of vragen over seksuele intimidatie, agressie en geweld, pesten, discriminatie of schending van integriteit. De vertrouwenspersonen bieden een luisterend oor, denken mee over een oplossing of verwijzen door.

Medezeggenschap

De OR steunt en versterkt de ProRail-visie: Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt. Samen met de OC's (onderdeelcommissie) houdt de OR de vinger aan de pols bij ontwikkelingen op het gebied van investeringsruimte en de gekozen aanpak om de apparaatskosten bij de stafafdelingen te verlagen. De OR wordt door het programmteam ProRail/ministerie periodiek geïnformeerd over de voortgang van het wetsvoorstel 'omvorming ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan' en heeft op het wetsvoorstel gereageerd.

In 2018 werkte de OR verder aan nauwere samenwerking met de Raad van Bestuur en Raad van Commissarissen. In september kwamen we samen in de artikel 24 WOR-vergadering en adviseerden wij om met behoud van zorgvuldigheid meer haast te maken met de implementatie van de strategie. In het najaar waren vertegenwoordigers van de OR en de OC's uitgenodigd voor een toelichting op het bedrijfsmodel. In 2018 zijn ook diverse advies- en instemmingstrajecten doorlopen, onder meer over de overname van de bedrijfsvoering van het programma ERTMS van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het inrichten van de programmadirectie en de afdeling Implementatie ERTMS, het gewijzigde rookbeleid, implementatie van het nieuwe ERP-pakket bij Finance, de herinrichting van Relatiemanagement en de vlootshouw, waarbij de competenties van de managers en medewerkers binnen de afdelingen in kaart zijn gebracht. De OR maakt zich bovendien sterk voor de verdere versteviging van 'In Gesprek' en de implementatie van strategische personeelsplanning.

Samenstelling OR

In april 2018 vonden de OR-verkiezingen plaats. Dat heeft geresulteerd in een (deels) gewijzigde samenstelling van de Ondernemingsraad en de Onderdeelcommissies.

Op 31 december 2018 was de OR als volgt samengesteld:

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

Cao

In 2018 zijn ProRail en de vakorganisaties FNV Spoor, CNV Vakmensen en VHS Railprofessionals gestart met de voorbereidingen voor een nieuw onderhandelingstraject. In augustus hebben ProRail en de vakorganisaties een gezamenlijke kick off gehad. Vervolgens is in september t/m december een aantal themasessies georganiseerd. In 2019 krijgt dit een vervolg en zullen de formele onderhandelingen starten.

De ProRail cao 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 2018

De productie voor beheer, onderhoud en vervanging van het landelijke spoorwegnet is in 2018 nagenoeg op budget uitgekomen. Dit is mede het resultaat van het sturen op kader naar aanleiding van de overbesteding die we hadden in 2017. Op het gebied van personeelskosten zien we hogere kosten, maar hier tegenover staat ook een hoger aantal uren dat activeerbaar is op investeringsprojecten. Dit is weer het gevolg van een hoger productievolume.

Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening kwam in 2018 uit op € 12 miljoen negatief (2017: €34 miljoen negatief). In 2018 werd via onder andere onze functiewijzigingsprojecten voor € 0,9 miljard (2017: € 1,0 miljard) geïnvesteerd in materiële vaste activa, waarvan € 790 miljoen (2017: €757 miljoen) is gefinancierd vanuit de Rijksoverheid en € 167 miljoen (2017: € 172 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 2018 8,4% (2017: 8,6%), de liquiditeit bedraagt ultimo 2018 0,76 (2017: 0,75).

Wat betreft het exploitatiegedeelte realiseerde ProRail in 2018 bedrijfsopbrengsten van € 1,3 miljard (2017: € 1,3 miljard) onderverdeeld naar:

- exploitatiebijdragen van de Rijksoverheid (€ 745 miljoen; 2017: € 796 miljoen);
- gebruiksvergoeding (€ 340 miljoen; 2017: € 332 miljoen);
- geactiveerde productie (€ 129 miljoen; 2017: € 111 miljoen);
- overige bedrijfsopbrengsten (€ 49 miljoen; 2017: € 47 miljoen).

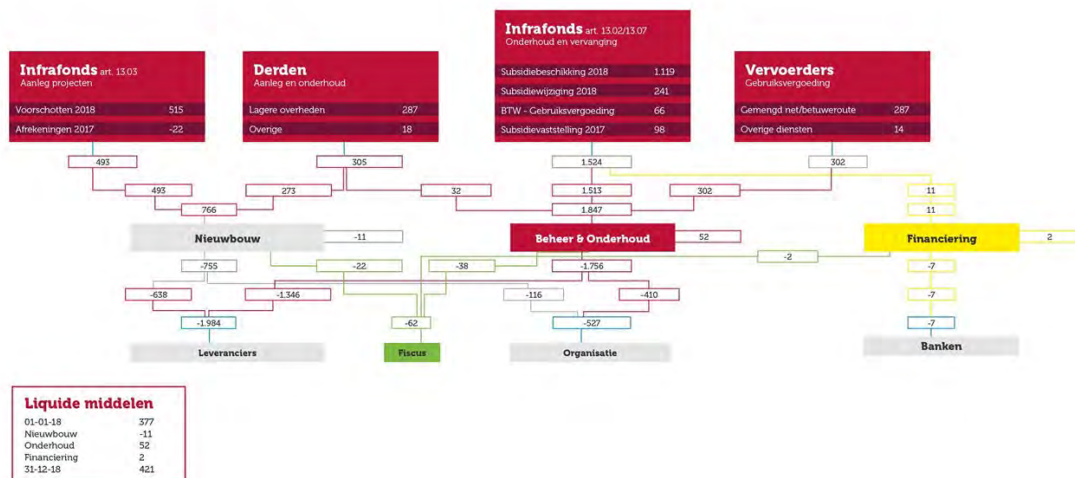
Efficiënter werken

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

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

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 2018 € 44 miljoen positief (2017: € 132 miljoen negatief). De relatief hoge negatieve kasstroom 2017 had een directe relatie met de aflossing op de lening van € 166 miljoen. De bestedingen van deze middelen aan onze bedrijfsactiviteiten worden hieronder verder toegelicht.



Investeringsprojecten

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

Onderhoud en beheer

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

Grootschalig onderhoud

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

Kleinschalig onderhoud

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

Onderhoud transfer en beheer

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

Bericht van de RvC



Met dit bericht doet de Raad van Commissarissen (RvC) verslag over zijn werkzaamheden, de bijeenkomsten van de RvC, de bijeenkomsten van de RvC-commissies, de samenstelling, de bezoldiging en het functioneren van de Raad van Bestuur in het boekjaar 2018.

Terugblik en bijeenkomsten RvC 2018

Prestaties

In 2018 heeft ProRail samen met haar ketenpartners de goede prestaties van vorige jaren kunnen handhaven. De RvC complimenteert ProRail met het behalen van alle KPI's in 2018. De nieuw geïntroduceerde KPI transitotijd goederenvervoer ontwikkelt zich positief.

ProRail is hiermee wederom één van de best presterende infrabeheerders in Europa. De RvC waardeert het dat de ExCo de prestaties niet alleen probeert te stabiliseren, maar daar waar mogelijk naar verbetering streeft. Ook de reputatie bleef zich in 2018 goed ontwikkelen. De RvC ziet dat het optreden van de ExCo, proactief en extern gericht, positief effect heeft op de medewerkers. Mensen werken graag bij en samen met ProRail. Dit is belangrijk aangezien ProRail afhankelijk is van samenwerking in de keten. De RvC heeft in dit kader, net als de ExCo, aandacht voor de goederenmarkt.

ERTMS

Het programma ERTMS is het samenwerkingsverband op vervoersysteemniveau waar de stuurgroep ERTMS verantwoordelijk voor is. In deze stuurgroep zijn IenW, ProRail en vervoerders vertegenwoordigd. Binnen het programma ERTMS voert de programmadirectie ERTMS de regie op vervoersysteemniveau. Deze programmadirectie is in oktober 2018 van IenW naar de juridische

entiteit ProRail B.V. overgedragen met als doel de fase voorafgaand aan de politieke besluitvorming af te ronden en de realisatie voor te bereiden. ProRail heeft een aparte afdeling die de implementatie van de infrastructuur voorbereidt.

Net als in andere Europese landen speelt in Nederland de infrabeheerder een cruciale rol bij de uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS). In 2018 zijn hierin samen met de sector en lenW goede stappen gezet. De grootschalige introductie van ERTMS in Nederland biedt volgens de RvC veel kansen voor de mobiliteit van Nederland, maar kent ook risico's voor ProRail. Daarom heeft de RvC veel aandacht voor ERTMS. ERTMS is regelmatig en uitgebreid in de RvC-vergaderingen aan de orde geweest. Het betrof onder andere de fasering van de landelijke uitrol, de technische interactie met het huidige beveiligingssysteem (ATB-Vv), de verhouding met de verschillende Europese landen en markten, het omgaan met onzekerheden die de introductie van een nieuw systeem met zich meebrengt, de overdracht van de programmadirectie ERTMS en de governance. De RvC is geïnformeerd over de CIO-toets en de Gateway Review.

De RvC heeft een bestuurlijke conferentie geïnitieerd waar ERTMS met de staatssecretaris van lenW, bestuurders en RvC-leden van NS en vertegenwoordigers van andere vervoerders is besproken.

In 2019 wordt de programmabeslissing verwacht en, bij positieve besluitvorming, gestart met de verdere uitrol.

Strategieontwikkeling

In 2018 is de nieuwe strategie van ProRail, met de ambities "ProRail Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt." verder uitgerold. De strategische richting is op 9 november 2018 door de RvC goedgekeurd en op 22 november 2018 goedgekeurd door de aandeelhouder. In aanloop naar deze goedkeuringen heeft ProRail stakeholderdiners georganiseerd, zodat de stakeholders hun visie op de strategie konden geven.

Deze strategie richt zich naast de inhoudelijke ambities op de ontwikkeling van de organisatie op het gebied van houding, cultuur en gedrag, omdat mensen een belangrijke succesfactor zijn voor het behalen van onze ambities. De drie focusgebieden op het gebied van organisatieontwikkeling zijn strategische duidelijkheid, rolduidelijkheid en een prestatie- en ontwikkelcultuur. De RvC waardeert de wijze waarop hij en de stakeholders zijn betrokken bij de ontwikkeling van de strategie. 2019 zal in het teken staan van verdere implementatie.

Omvorming ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (zbo)

In 2018 heeft lenW in samenwerking met ProRail verder gewerkt aan de omvorming van ProRail naar een publiekrechtelijke zbo met eigen rechtspersoonlijkheid. De Raad respecteert het besluit in het regeerakkoord en waardeert de samenwerking en het verzette werk. De RvC heeft het belang benadrukt van het goed in beeld brengen van de impact van eventuele gevolgen van de zbo-omvorming voor de stakeholders. De Raad heeft benadrukt dat het doorlopen van een zorgvuldig proces met aandacht voor alle stakeholders belangrijk is. De Raad ziet er dan ook op toe dat de belangen van de verschillende stakeholders in acht worden genomen. Het is voor het verdere traject van belang dat in de instellingswet geen besluiten worden genomen die later in de uitwerking gaan wringen. Het proces heeft naar het oordeel van de RvC zeker ook winstpunten opgeleverd, zoals de ontwikkeling van de adviesfunctie van ProRail in het spoorstelsel.

2019 en verder

2019 zal naar verwachting van de RvC in het teken staan van het handhaven van de goede prestaties, de omvorming, duurzaamheid, ERTMS en de verdere implementatie van de strategie. Daarnaast is het belangrijk aandacht te blijven besteden aan de oplopende spanning tussen de staat van de infrastructuur en beschikbare middelen en de benodigde middelen voor de ambities en innovaties, zoals verwoord in de mobiliteitsagenda en Toekomstbeeld OV. Op lange termijn

ziet de RvC verdere kansen voor de trein, omdat vervoersdruk binnen de grootstedelijke gebieden en tussen stedelijke magneten toeneemt. De trein maakt het vervoer van deze 'dikke stromen' op een duurzame manier mogelijk. Belangrijk hierbij is dat er goed flankerend beleid is en dat er nauwe aansluiting is op andere modaliteiten.

Bijeenkomsten

In 2018 kwam de RvC bijeen in zeven vergaderingen. Verder was er regelmatig contact tussen de voorzitter van de RvC en de voorzitter van de RvB en tussen de (overige) leden van de RvC en de RvB. De RvC-leden waren bijna altijd allemaal aanwezig. De RvC vergaderde tijdens de reguliere vergaderingen deels zonder de RvB. De besprekingen in de commissies van de RvB werden op reguliere basis teruggekoppeld tijdens de RvC-vergadering. Ook zijn deep-dives geweest over specifieke onderwerpen, zoals ERTMS, strategie en is het project Driebergen Zeist bezocht. De RvC sprak in 2018, naast de eerder genoemde onderwerpen, onder meer over:

- de jaarstukken 2017
- de organisatieontwikkeling
- de prestaties, de doorontwikkeling van KPI's transitotijd goederenvervoer en klanthinder
- het beheerplan 2019 en de subsidieaanvraag 2019
- halfjaarverslagen en auditrapporten en kwartaalrapporten
- prestatiegericht onderhoud (PGO)
- veiligheid
- leveranciersmarkt
- investeringsvoorstellen boven de € 35 miljoen, zoals FIVAT, Den Haag CS emplacement, ASTRIS, westelijke ontsluiting Amersfoort, Leiden Centraal bovenbouwvernieuwing en wisselsanering, programma toegankelijkheid 2018-2019 en uitvoeringsprogramma Niet Actief Beveiligde Overwegen.
- aankoop van een grondportefeuille
- operationele zaken, zoals Kijfhoek, Gouda-Alphen en Zwolle-Kampen
- de uitrol van het SAP-systeem
- de algemene profielschets RvB
- actualiteiten, zoals winterweer, mediaberichten, storingen en parlementaire aangelegenheden

Per vergadering worden ook documenten ter kennisname aan de RvC gezonden door de RvB. Het betrof onder andere informatie over juridische zaken en risico's, een regulier overzicht met issues, de aanbestedingskalender, compliance, de AVG (algemene verordening gegevensbescherming) en updates ten aanzien van PGO, ERTMS en omvorming ProRail.

Een aantal RvC-leden heeft in 2018 tweemaal een bijeenkomst met de OR bijgewoond. Tevens is een aantal RvC-leden aanwezig geweest bij bijeenkomsten met leidinggevenden.

Bespreken eigen functioneren

Begin 2018 is de zelfevaluatie van de RvC over het jaar 2017 afgerond. Eind 2018 is deze weer gestart voor 2018. In 2019 wordt deze afgerond.

Functioneren RvB(-leden)

Het functioneren van de RvB-leden is in november besproken.

Onafhankelijkheid

De RvC is van mening dat hij in 2018 onafhankelijk heeft kunnen functioneren. Omdat de heer Sondag het eerste deel van 2018 ook RvC-lid was van het Havenbedrijf Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam eigenaar is van Portshuttle zou hier mogelijk sprake kunnen zijn van een tegenstrijdig belang. Daarom was hij niet aanwezig bij de bespreking van bepaalde onderwerpen en de daarbij behorende informatie is niet aan hem ter beschikking gesteld. De heer Sondag heeft per 1 juni 2018 zijn RvC-lidmaatschap bij het Havenbedrijf Rotterdam beëindigd.

Bijeenkomsten commissies

Auditcommissie

In 2018 kwam de auditcommissie zes keer bijeen. De auditcommissie heeft o.a. kwartaalrapportages, de auditrapportages, (financiële) projectbeheersing, de ontwikkeling van de afdeling Procurement, bemensing finance, voortgang SAP en de jaarplannen voor 2019 besproken. De commissie heeft het auditjaarplan 2019 met een positief advies aan de RvC voorgelegd. De externe accountant was aanwezig bij de bespreking van de jaarrekening, het accountantsverslag en de managementletter. Voor het boekjaar 2018 is accountantskantoor Deloitte de accountant van ProRail B.V. en Railinfratrust B.V.

Selectie- en benoemingscommissie

In 2018 kwam de selectie- en benoemingscommissie 2 keer bijeen. Deze commissie heeft de selectie, benoeming en opvolging van commissarissen en RvB-leden voorbereid. Ook houdt de commissie een rooster van aftreden van commissarissen bij en doet zij voorstellen voor (her)benoeming van commissarissen en RvB-leden. In januari 2019 is de termijn van de heer Kooijman verlopen. In 2019 is een opvolger geselecteerd.

Remuneratiecommissie

In 2018 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 en gedeeld en besproken met de Remuneratiecommissie en de RvC. Het functioneren van de verschillende leden van de RvB is mede op basis van deze feedback beoordeeld. De Remuneratiecommissie heeft voorstellen aan de RvC over de bezoldiging van de RvB-leden gedaan. Verder heeft de commissie de targets, de strategie, de ontwikkeling van de organisatie, diversiteitsbeleid, fte's en het organisatieonderzoek OHI (Organizational Health Index) besproken.

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 meer gericht op de continuïteit van de vennootschap. Twee keer 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 een concessieoverleg ingericht. Daarnaast is er intensief contact om dossiers af te stemmen.

Raad van Commissarissen

ProRail heeft een RvC. De RvC houdt toezicht op het beleid van de RvB en de algemene gang van zaken bij ProRail. De RvC geeft ook advies aan de RvB. 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
De heer W.E. Kooijman, <i>vicevoorzitter</i>	21 februari 2007	10 mei 2017	31 januari 2019 AvA 2019,	Nee
Mevrouw J.G.H. Helthuis	13 april 2011	5 juni 2015	uiterlijk 29 juni 2019 AvA 2019,	Ja
De heer P.T.H. Timmermans	13 april 2011	4 juni 2015	uiterlijk 29 juni 2019 AvA 2019,	Ja
Mevrouw A.C.W. Sneller	1 maart 2015	n.v.t.	uiterlijk 29 juni 2019 AvA 2019,	Ja
De heer L.M. Sondag	1 maart 2015	n.v.t.	uiterlijk 29 juni 2019	Ja

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

In 2018 is de samenstelling van de RvC niet gewijzigd. 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. In de AvA van 18 mei 2018 is besloten tot herbenoeming van de voorzitter van de RvC, de heer Alders, voor een periode van vier jaar. De heer Alders heeft kennis en begrip van het publieke domein waarin ProRail verkeert en is naar mening van de RvC-leden, de RvB-leden en de aandeelhouder een zeer kundige voorzitter van de RvC.

Op 24 januari 2019 is de heer Timmermans tussentijds teruggetreden wegens zijn nieuwe functie (als CEO DB Cargo GmbH) die conflicterend kan zijn met zijn (neven)functie als RvC-lid bij ProRail en is er een vacature binnen de RvC voor een RvC-lid met een financieel profiel. Per 31 januari 2019 is de zittingstermijn van de heer Kooijman geëindigd. In zijn plaats wordt op 18 april 2019 een nieuwe commissaris benoemd, de heer Bercx, eveneens met een focus op HRM.

Nevenfuncties

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

Naam (Neven)functies ultimo 2018

	<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">• Bestuurder Stichting ondersteuning Omgevingsraad Schiphol (SOORS)• Voorzitter Alderstafels Lelystad (t/m 31 januari 2018)• Voorzitter Raad van Commissarissen, AOG Holding B.V.• Voorzitter bestuurlijk overleg mosseltransitie• Nationaal Coördinator, Nationaal Coördinator Groningen (t/m 31 mei 2018)
	<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">• Bestuurder Stichting PC Uitvaart Deposito• Bestuurder PC Uitvaartverzekeringen N.V.• Lid Raad van Commissarissen, Van Lanschot Kempen N.V.• Lid Raad van Commissarissen, Van Lanschot N.V.• Lid Raad van Commissarissen, Stichting Administratiekantoor Kempen Management Investeringsplan • Lid Raad van Advies, Stichting Netherlands Institute for New Technology, Economic and Social studies (NINTES)
	<i>Functie:</i> Partner, VOF Kooijman & Zwartelé
De heer W.E. Kooijman <i>Geboortejaar:</i> 1950	<i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none">• Lid Raad van Advies Nederlandse Vereniging Personeelsmanagement & Organisatieontwikkeling (NVP)• Lid Raad van Commissarissen B&A Groep Holding B.V.• Niet-uitvoerend bestuurder Appèl Holding B.V.• Bestuurder Stichting Administratiekantoor Aandelen Gebroeders Van Beek• Lid Raad van Advies Nederlandse Orde van Beroepscoaches (NOBCO)
	<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">• Lid Raad van Commissarissen, CCV Group B.V.• Lid Raad van Commissarissen, Achmea B.V.• Lid Raad van Commissarissen, Infomedics Groep B.V. (t/m 31 oktober 2018)• Lid Raad van Commissarissen, HAL Armstrong Beheer B.V. (per 1 november 2018)• Niet-uitvoerend bestuurder ORTEC International B.V.• Bestuurder en partner Bureau voor Management en ICT Coöperatie U.A.• Lid Raad van Advies Stichting Bits of Freedom
	<i>Functie:</i> CEO Eneco Groep N.V. (per 25 mei 2018)
De heer L.M. Sondag <i>Geboortejaar:</i> 1962	<i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none">• Bestuurder en aandeelhouder van diverse ondernemingen, waaronder Xunday Participaties B.V. en Circular One B.V.• Lid Raad van Commissarissen Faber Halbertsma Beheer B.V.• Voorzitter Raad van Commissarissen Vebego International N.V. (t/m 30 juni 2018)• Lid Raad van Commissarissen Havenbedrijf Rotterdam N.V. (t/m 30 mei 2018)• Voorzitter Raad van Toezicht Stichting Regionale Omroep Brabant (t/m 31 augustus 2018)• Adviseur Scelta Mushrooms B.V.
De heer P.T.H. Timmermans <i>Geboortejaar:</i> 1961	<i>Functie:</i> CEO, Stichting ECN <i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none">• CEO Nuclear Research and consultancy Group VOF

Commissies

De RvC kende in 2018 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	Remuneratie- commissie
De heer J.G.M. Alders	-	Voorzitter	Lid
Mevrouw J.G.H. Helthuis	Lid	Lid	Lid
De heer W.E. Kooijman	-	Lid	Voorzitter
Mevrouw A.C.W. Sneller	Lid	-	-
De heer L.M. Sondag	-	-	Lid
De heer P.T.H. Timmermans	Voorzitter	-	-

Aanwezigheid commissarissen

De aanwezigheidspercentages van de afzonderlijke commissarissen zijn als volgt:

Naam	RvC	Audit-commissie	Selectie- en benoemings- commissie	Remuneratie- commissie
De heer J.G.M. Alders	100%	-	100%	100%
Mevrouw J.G.H. Helthuis	83,33%	100%	50%	50%
De heer W.E. Kooijman	66,67%	-	100%	100%
Mevrouw A.C.W. Sneller	100%	100%	-	-
De heer L.M. Sondag	100%	-	-	-
De heer P.T.H. Timmermans	83,33%	100%	-	-

Bezoldiging

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

Functie	Vaste vergoeding	Vergoeding voor commissies*	Onkosten vergoeding
President-commissaris	€ 34.048,-	€ 8.353,-	€ 1.336,-
Lid	€ 21.649,-	€ 8.353,-	€ 1.336,-

* Bedrag per commissie, waarbij de selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie uitsluitend voor de vergoeding als één commissie worden aangemerkt, aangezien zij in 2018 gezamenlijk hebben vergaderd.

De hierboven genoemde bedragen zijn ten opzichte van 2017 geïndexeerd conform de cao van ProRail per 1 maart 2018. Het overzicht van de bezoldiging van de RvC is opgenomen in de jaarrekening.

Raad van Bestuur

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



Samenstelling

De RvB bestaat uit de volgende drie leden:

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

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

** Met dien verstande dat de heer Eringa is herbenoemd voor een beperkte periode in verband met de omvorming van ProRail tot een zbo. Het precieze tijdstip waarop de overdracht naar een nieuwe CEO, die mede gestalte geeft aan de omvorming, tot stand zal komen, wordt bepaald in overleg met de raad van commissarissen en de aandeelhouder.

De samenstelling van de RvB is in 2018 niet gewijzigd. Aan de evenwichtige verdeling man/vrouw wordt niet voldaan. Dit is een aandachtspunt in het kader van het diversiteitsbeleid en de komende (her)benoemingen. In 2018 heeft de RvC een algemene profielschets van de RvB vastgesteld.

Nevenfuncties

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

Naam	(Neven)functies ultimo 2018
De heer P. Eringa	<ul style="list-style-type: none"> • Voorzitter Raad van Toezicht, sectie amateurvoetbal Koninklijke Nederlandse Voetbalbond • Vicevoorzitter bondsbestuur, Koninklijke Nederlandse Voetbalbond (t/m 30 april 2018) • Voorzitter Raad van Toezicht, Stichting Aveleijn (t/m 31 mei 2018) • Vicevoorzitter, Commissie van toezicht beheer nationale politie (t/m 31 mei 2018) • Voorzitter Raad van Toezicht, Stichting Triade-Vitree (per 4 januari 2018) • Lid Raad van Commissarissen, Schouwburg en Congrescentrum Orpheus N.V. <p>Uit hoofde van zijn functie als CEO van ProRail:</p> <ul style="list-style-type: none"> • President, EIM European Rail Infrastructure Managers • Lid Raad van Toezicht, Stichting Nederlands Spoorwegmuseum
De heer J.J.A. van Leeuwen	<p>Uit hoofde van zijn functie als CFO van ProRail:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vicevoorzitter Raad van Bestuur, Stichting Fondsenbeheer Spoorwegmuseum (per 8 juni 2018)
De heer J. Voppen	<ul style="list-style-type: none"> • Lid Raad van Toezicht, Stichting voor Protestants-Christelijk Basisonderwijs voor Amersfoort • Lid Raad van Toezicht, Stichting Deventer Ziekenhuis (per 1 juli 2018) <p>Uit hoofde van zijn functie als COO van ProRail:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lid Raad van Bestuur, Railcenter • Lid Raad van Bestuur, Stichting Next Generation Infrastructures 2

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:

- 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 2018 is de norm vastgesteld op € 187.000.
- De vergoeding bij vertrek van een bestuurder; in 2018 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 nieuwe bezoldigingsbeleid is van toepassing op iedere bestuurder van ProRail die na vaststelling van het nieuwe bezoldigingsbeleid wordt benoemd dan wel wordt herbenoemd.

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

Executive Committee

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

Naam	Functie	Bedrijfseenheid
Karel van Gils	Directeur Assetmanagement	Assetmanagement
Inés Plasmans-Levert	Directeur Communicatie en Externe Betrekkingen	Communicatie
Raymond van Hattem	Directeur HRM	HRM
Henk Bothof	Directeur ICT	ICT
Dimitri Kruijck	Directeur Procurement	Procurement
Ans Rietstra	Directeur Projecten	Projecten
Roel Salden	Directeur Verkeersleiding	Verkeersleiding
Wouter van Dijk	Directeur Vervoer en Dienstregeling	Vervoer en Dienstregeling

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

Per 1 februari 2019 zijn de volgende wisselingen in werking getreden: de heer Van Gils is kwartiermaker lange termijn technologische ontwikkeling geworden, de heer Van Dijk heeft de heer Van Gils opgevolgd als Directeur Assetmanagement. De heer Kruijck heeft de heer Van Dijk opgevolgd als Directeur Vervoer en Dienstregeling.

Corporate Governance Code

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

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

De NCGC is geschreven voor beursgenoteerde vennootschappen. Daardoor is een aantal bepalingen niet op ProRail van toepassing. Zo bevat de NCGC een hoofdstuk over een one-tier bestuursstructuur, waar ProRail een two-tier bestuursstructuur 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 2018 geen lid van de RvC.
2.2.3 Tussentijds aftreden, voor zover toezien op het persbericht	ProRail is niet beursgenoteerd en brengt geen persbericht uit over het vertrek van een bestuurder of commissaris waarin de reden van vertrek wordt genoemd.
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 geschiedenis van ProRail nog geen overnamebod op ProRail gedaan. Mocht dit voorkomen zal ProRail dit principe van de Code als uitgangspunt nemen. Daarnaast heeft ProRail geen beschermingsmaatregelen die haar beschermen tegen een overname.
2.3.6 Voorzitter raad van commissarissen, sub xiii	
Principe 2.8, waaronder valt best practice:	
2.8.1 Betrekken raad van commissarissen	
2.8.2 Informeren raad van commissarissen over verzoek tot inzage door concurrerende bieder	
2.8.3 Standpunt bestuur ten aanzien van onderhands bod	
4.1.7 Inroepen responstijd	
4.2.6 Overzicht beschermingsmaatregelen	
2.3.8 Gedelegeerd commissaris	ProRail had in 2018 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	
3.4.2 Overeenkomst bestuurder	ProRail is niet beursgenoteerd en publiceert geen informatie over de overeenkomsten met bestuurders.
4.1.3 Agenda, sub vii	ProRail is niet beursgenoteerd en past de code toe voor zover relevant. Rapportage vindt hierover plaats in het jaarverslag.
4.1.4 Voorstel tot goedkeuring of machtiging	ProRail is niet beursgenoteerd.
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
Best practice artikelen die niet worden toegepast	Toelichting
1.5.2 Aanwezigheid bestuur, interne auditor en externe accountant bij overleg auditcommissie, voor zover toeziet op de externe accountant	Bij de vergaderingen van de auditcommissie zijn in ieder geval aanwezig; een of meer leden van het bestuur (in ieder geval de CFO) en (vertegenwoordigers van) de interne audit. De voorzitter van de auditcommissie kan de externe accountant uitnodigen voor de vergadering. De externe accountant is minimaal drie keer per jaar aanwezig.
1.6.2 Informeren externe accountant over functioneren	ProRail stelt geen rapportages op over het functioneren van de externe accountant.
1.6.3 Opdracht	De RvB van ProRail geeft de opdracht aan de externe accountant, in afstemming met de auditcommissie. Bij het formuleren van de opdracht is aandacht voor de reikwijdte van het onderzoek, de te hanteren materialiteit en het honorarium.
Voor zover toeziet op diversiteit:	ProRail heeft een algemeen diversiteitsbeleid opgesteld dat moet worden vertaald naar de samenstelling van de RvC, RvB en ExCo. Dit beleid is besproken in de remuneratiecommissie. De RvC gaat hieraan in 2019 verder aandacht besteden.
2.1.5 Diversiteitsbeleid	
2.1.6 Verantwoording over diversiteit	
2.2.2 Benoemings- en herbenoemingstermijnen commissarissen	In de statuten van ProRail staat dat een commissaris drie keer voor een periode van vier jaar 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.

Risicomanagement



Besturing en Beheersing

Risicomanagement draagt bij aan het op beheerste wijze realiseren van de (strategische) doelen van ProRail door proactief onzekerheden te benoemen en te analyseren op verschillende niveaus binnen de organisatie. Hoe eerder eventuele risico's worden geïdentificeerd hoe langer de tijd kan worden genomen om na zorgvuldige analyse belangen, strategieën en risico's tegen elkaar af te wegen.

ProRail benut het risicomanagement om proactief, effectief en zo efficiënt mogelijk de gewenste prestaties op het gebied van veiligheid, punctualiteit, beschikbaarheid en duurzaamheid te realiseren. Risicomanagement draagt hierdoor bij aan een goed bestuur van de organisatie.

Governance

De leden van de Raad van Bestuur en Executive Committee zijn eindverantwoordelijk voor het risicomanagement van de organisatie. Voor de inrichting van de beheersing hanteert ProRail het 'three lines of defense'-model. De Raad van Bestuur heeft de uitvoering van het risicomanagementproces (identificeren, analyseren, evalueren en managen van de belangrijkste risico's) gedelegeerd aan de directeur / het management van de bedrijfssonderdelen (eerste lijn). De eerste lijn wordt over diverse risicogebieden inhoudelijk in de uitvoering ondersteund door collega's van specialistische vakafdelingen. De afdeling Integriteit, Riskmanagement & Compliance draagt als tweedelijnsfunctie zorg voor beleid, monitoring en procesondersteuning (o.a. risk assessment en het beschikbaar stellen van tooling en training). Corporate Audit is de derde lijn en toetst periodiek -in opdracht van de Raad van Bestuur- onafhankelijk het risicomanagementsysteem.

Risicomanagementsysteem

Het systeem van risicomanagement is opgebouwd uit verschillende activiteiten en is gebaseerd op de internationale norm voor risicomanagement de ISO31000 en COSO ERM. Het enterprise riskmanagement (ERM) raamwerk omvat een systematische aanpak voor risico-inventarisatie, risicobeoordeling, respons, monitoring en bijsturing.

Risicomanagement is een iteratief en continu proces en is onderdeel van de reguliere planning & controlcyclus. De Raad van Bestuur stelt de voor ProRail belangrijkste risico's (zgn. toprisico's) vast. Toprisico's zijn risico's die vanwege aard en/of omvang monitoring op het hoogste bestuursniveau vereisen. Het management identificeert jaarlijks in teamverband (met eventueel aanvullende experts) de 'onderliggende' risico's en beoordeelt en monitort deze. Onderliggende risico's zijn risico's die de beheersing van het toprisico beïnvloeden.

Risicobereidheid

De Raad van Bestuur bepaalt de risicohouding van de organisatie. Dit wordt weergegeven in de ProRail risicomatrix. We beoordelen de risico's op de volgende impact-categorieën: strategisch, financieel, operationeel en compliance. Op de impact-categorieën zijn toleranties gedefinieerd. We gebruiken een kleurverdeling om de grootte (kans x impact) van het risico aan te geven. We onderkennen groen (laag), geel (midden), oranje (hoog) en rood (zeer hoog). De status en ontwikkeling van de (top)risico's wordt door projectie op de risicomatrix inzichtelijk gemaakt. Het bestuur streeft naar een situatie waarin geen zeer hoge risico's bestaan.

Ontwikkelingen 2018

Een aantal jaar geleden zijn we gestart met het meer structuur geven aan de wijze waarop we voor ProRail belangrijke risico's identificeren, bespreken en opvolgen. Dit heeft o.a. geleid tot het uitvoeren van RSA's (risk self assessments), het aanbieden van diverse trainingen en een geïntegreerde risicoparaagraaf in de kwartaalrapporten van de bedrijfseenheden. Dit heeft geleid tot het bewustzijn dat we in onze dagelijkse werkzaamheden continu te maken hebben met keuzes waar risico's een rol spelen en dat het helpt om een gezamenlijk beeld te hebben hoe om te gaan met deze risico's. We hebben na evaluatie geconcludeerd dat er een verscheidenheid aan risicomanagementactiviteiten plaatsvindt in de organisatie, maar dat we de verschillende activiteiten meer integraal onderdeel willen laten zijn van reguliere sturings- en afstemmingmomenten. Om de werking van het risicomanagementsysteem en het inzicht in de risico's verder te verbeteren zal worden gewerkt aan de herijking en verdere concretisering van het toprisicoprofiel. Doel is om o.a. het inzicht in de verbinding tussen de toprisico's en de operationele bedrijfsvoering te verbeteren en het inzicht in de externe risico's en de mate van beheersing te optimaliseren. Ook zal aandacht worden besteed aan het meer integraal managen en sturen op risico's en prestaties, worden verbeteringen doorgevoerd op het gebied van monitoring en analyse. Tot slot zal worden gewerkt aan de kennis en vaardigheden bij de bedrijfseenheden.

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

Het bestuur heeft op basis van internationale benchmarks en het interne risicomanagementproces de toprisico's bepaald. De toprisico's, de mate van beheersing en de belangrijkste maatregelen worden in onderstaand dashboard weergegeven en vervolgens toegelicht.

Risico categorie	Toprisico	Maatregelen	Laag	Midd en	Hoog	Zeer hoog
Strategisch	Stakeholder en klanttevredenheid (TR2)	<ul style="list-style-type: none"> Stakeholdertrends en -risico's op strategisch niveau worden opgenomen in de halfjaarlijkse scan aan de ExCo. Bij (dreigende) issues laagdrempelige escalaties naar ExCo en RvB. Reputatie en omgevingseffecten meenemen in besluitvorming inzake (strategische) mobiliteits- en veiligheidsvraagstukken, projecten, onderhoud en bij calamiteiten. Seizoensoverleg met vervoerders. 				
	Strategische programma's en projecten (TR4)	<ul style="list-style-type: none"> Projectbeheersing via regulier projectmanagement. Beheersing en verantwoording via planning&control-cyclus (P&C-cyclus). 	Beheersingsniveau enkel op individueel programmaniveau			
	Leveranciers risico (TR10)	<ul style="list-style-type: none"> Supply Chain Managementproject. Masterplanning en implementatie programma Toekomstgericht Werken Aan het Spoor (Twas). Vanuit erkenningen kijken naar het vergroten van de marktkritische capaciteit. 				
Operationeel	Veiligheid (TR1)	<ul style="list-style-type: none"> Adequate beheerssystematiek middels het veiligheidsmanagementsysteem (VMS). Bijsturing aan de hand van basisveiligheidsrisico's (BVR). Verbeterprogramma's, zoals 'suicidepreventie, afhandeling en nazorg', NABO (Niet Actief Beveiligde Overweg), Kijfhoek. Veiligheidscultuur (Kijfhoek). 				
	Gekwalificeerd personeel (TR6)	<ul style="list-style-type: none"> Training en ontwikkeling medewerkers (leerlijnen). Trainees en stagebureau. Arbeidsmarktcampagnes als onderdeel van de ProRail-brede campagne strategie; inzet op aantrekkelijke werkgever. Search functie ingericht binnen recruitment om actief kandidaten te "hunten". Diversiteitsprogramma. 				
	Operationeel risico (TR8)	<ul style="list-style-type: none"> Programma Twas. Oorzaak en patronen onderzoek na verstoring en inregelen bijsturing. Verbetersteams voor A2-goederencorridor en prestaties HSL en. Programmatische aanpak terugdringen klanthinder. Conditie monitoring van assets (Meldkamer Spoor). 				
	Projectbeheersing (TR 9)	<ul style="list-style-type: none"> (kwaliteit/zwaarte/risicoanalyses) resources en beheersing matchen met risicocategorie projecten. Managers projectbeheersing werken aan structureel verbeteren van de beheersing op high-projecten. Verbetering integraal projectmanagement: Masterplanning. 				
Financieel/Rapportage	Rapportage risico (TR5)	<ul style="list-style-type: none"> Aantoonbare betrouwbaarheid van de financiële verantwoording op niveau met deels handmatige controles achteraf. Project SAP 4/HANA: van handmatige naar zoveel mogelijk automatische controles en validatie van de financieel transactionele processen. 				
	Financiële planning (TR7)	<ul style="list-style-type: none"> Herontwerp strategische P&C-cyclus om te komen tot een ProRail meerjarenplan. 3-sporenbeleid gestart om met IenW financiële uitdagingen voor nu en in de toekomst af te stemmen en te classificeren inclusief aanpak per categorie. Update financiële richtlijnen (in termen van sturing op apparaat, prognoses, business cases). 				
Compliance	Compliance (TR3)	<ul style="list-style-type: none"> Open en transparante bedrijfscultuur: bespreken van dilemma's, aanspreekcultuur, leren van fouten. Duidelijk en helder kader: wat zijn de regels en normen (gedragscode en regelingen). Opleiding en training. Meldingen van integriteitsschendingen (vermoedens van misstanden) en onderzoeksproces. Aandacht voor compliance bij inkoop, informatieveiligheid. 				
Legenda		Risicostatus 2018 Risicostatus 2017 Gewenste risicostatus				

* Regels waaraan een bedrijf moet voldoen voordat het mag meedoen aan een aanbesteding. Bij de erkenningsregeling kijken we onder meer naar de financiële en economische draagkracht van het bedrijf, maar ook naar vakmanschap, bedrijfsvoering en maatschappelijk bewustzijn.

1. Veiligheid

Risicobeschrijving

Veilig reizen op het spoor, veilig wonen rond het spoor en veilig werken aan het spoor zijn topprioriteiten van de organisatie. Het toprisico veiligheid betreft het risico op een ernstig veiligheidsincident, waaronder het risico op cybercrime dat kan leiden tot letsel of schade aan de gezondheid. De identificatie en beheersing van deze risico's zijn noodzakelijke voorwaarden voor de 'license-to-operate'. De veiligheidsrisico's op en rondom het spoor zijn verdeeld in thema's, de zogeheten basisveiligheidsrisico's (BVR). We onderkennen de volgende BVR's: treinbotsing, ontsporing, suïcide, overwegongeval, arbeidsongeval, elektrocutie, gevaarlijke stoffen, transferongeval, managen van ongevallen en brand, security.

Toelichting beheersing

De identificatie, beheersing en monitoring van de veiligheidsrisico's is een continu proces dat gebeurt via het veiligheidsmanagementsysteem (VMS). Het niveau van beheersing voor het toprisico wordt bepaald door het beheersingsniveau van de onderliggende BVR's. Ook wordt een proactieve veiligheidscultuur nagestreefd. In 2018 is door een externe partij een audit uitgevoerd. Uit het rapport is gebleken dat het doel 'alle operationele afdelingen op trede 4 van de veiligheidsladder' is gerealiseerd.

Het toprisico beoordelen we als voldoende beheerst. In 2019 wordt aandacht besteed aan het verminderen van suïcides door middel van het programma voor suïcidepreventie, afhandeling en nazorg. We continueren het programma NABO, waarbij gefaseerd niet-actief beveiligde overwegen worden gesaneerd of worden opgeheven. In 2019 zal het nieuwe voorschrift 'veilig werken trein' worden geïmplementeerd. Het voorschrift is opgesteld om diverse ingewikkelde regels te verwijderen om de eigen verantwoordelijkheid en het veiligheidsbewustzijn centraal te stellen voor werkenden in, aan en nabij het spoor. Ook zal naar aanleiding van enkele incidenten op rangeerterrein Kijfhoek in 2019 het project 'renovatie heuvel' starten: het verbeteren van de veiligheid en het veiligheidsbewustzijn op Kijfhoek.

2. Stakeholder/klanttevredenheid

Risicobeschrijving

Voor het realiseren van onze ambities en doelstellingen werkt ProRail op verschillende vlakken nauw samen met andere partijen in de sector. Vraagstukken zijn soms complex en er spelen veel belangen en afhankelijkheden. Het toprisico stakeholder/klanttevredenheid betreft de relatie met goederen- en reizigersvervoerders, het ministerie van IenW in het bijzonder als aandeelhouder en concessieverlener, de centrale en decentrale overheden, omwonenden en toezichthouders.

Toelichting beheersing

We richten ons op een goede samenwerking en het verbeteren en intensiveren van de samenwerking. Dit betekent dat we transparant zijn en onze stakeholders proactief betrekken bij projecten en vraagstukken. Dit doen we door vragen zo goed mogelijk te beantwoorden, maar ook door structureel contact en proactief te informeren. Op bestuursniveau worden tweewekelijks de actuele reputatie en omgevingsrisico's besproken en worden stakeholdertrends en -risico's op strategisch niveau opgenomen in de halfjaarlijkse scan aan de Executive Committee.

De reputatie van ProRail (RepTrack@Pulse) bij overheden is de laatste jaren (meting sinds 2014) overall stabiel te noemen met een licht positieve ontwikkeling. In de Europese benchmark heeft ProRail een hele mooie score. Het toprisico beoordelen we als voldoende beheerst.

In 2019 worden de reguliere stakeholdermanagementactiviteiten voortgezet, blijven we in contact met onze omgeving (bewoners, provincies) en zal o.a. worden gewerkt aan een nog betere informatievoorziening naar vervoerders. Verder zal worden gestart met een seizoenoverleg met

alle regionale reizigersvervoerders. Daarnaast gaan we in gesprek op informatiebijeenkomsten, burendagen, voeren we campagnes over verschillende thema's, geven we gastlessen aan scholieren en ouderen, gaan we de dialoog aan via social media en maken we gebruik van RailTV op de stations.

3. Compliance

Risicobeschrijving

ProRail streeft naar een open en transparante bedrijfscultuur, waarbij haar doelstellingen worden gerealiseerd binnen de kaders van wet- en regelgeving. Het toprisico compliance betreft een overtreding van de wet, het niet naleven van interne regelgeving en het handelen in strijd met de waarden van ProRail. Met mogelijke gevolgen voor de reputatie, financiële schade in de vorm van claims, boetes en/of onderzoekskosten, sancties van toezichthouders of rechtszaken.

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- en compliance afdelingen van ProRail. Om de open en transparante bedrijfscultuur te bevorderen, de kennis over de naleving van wet- en regelgeving te delen en bewustzijn te verhogen, worden integriteit-workshops, trainingen, e-learnings en presentaties over relevante onderwerpen, zoals informatie delen en aanbestedingen, georganiseerd. Daarnaast kunnen ProRail'ers melding maken van integriteitshendingen – vermoedens van misstanden – conform de daarvoor geldende regeling.

In 2018 is de gedragscode met onderliggende regelingen geëvalueerd en is een e-refresher ontwikkeld. Deze zal in 2019 worden aangeboden aan alle ProRail'ers.

In 2018 is met behulp van een ProRail-brede campagne gewerkt aan de bewustwording en kennis van de medewerkers ten aanzien van het omgaan met vertrouwelijke informatie, security en de privacy wetgeving (AVG). Daarnaast is ook aandacht besteed aan hoe te handelen bij dilemma's op het gebied van compliance en integriteit.

De beheersing van het risico is verbeterd, maar is nog niet op het gewenste niveau. Ontwikkelingen in o.a. wetgeving maken dat het risico aanvullend aandacht behoeft in 2019 (o.a. ZBO, omgevingswet en marktspanning).

In 2019 zal worden gewerkt aan een leerplan om de gewenste cultuur, houding en gedrag te bevorderen. Ook zal wederom op verschillende manieren aandacht worden gegeven aan integriteit.

4. Strategische programma's en projecten

Risicobeschrijving

Het vervoer over het spoor is een nuttig en noodzakelijk alternatief voor andere vervoersvormen over de weg en het water. In Nederland waar ruimte schaars is en de behoefte aan mobiliteit nog steeds toeneemt, neemt het vervoer over het spoor een prominente plaats in.

Ter bevordering van de aantrekkingskracht van het spoor voor reizigers- en goederenvervoerders wordt de behoefte van gebruikers continu gemonitord en gewerkt aan (lange termijn) oplossingen van eventuele knelpunten. Het risico betreft een gebrekkige beheersing van de strategische programma's benoemd in de beheerconcessie met o.a. gevolgen voor de relatie en financiële schade. In 2018 ging het om de volgende programma's: Beter en Meer, prestatiegericht onderhoud (PGO), verbeterprogramma HSL-Zuid, verbeterprogramma Stop-Tonend Sein (STS) en Toekomstbestendig werken aan het spoor (TWAS).

Toelichting beheersing

Werken aan een betrouwbaar, toekomstbestendig spoor doen we samen met eigen medewerkers, maar ook met onze stakeholders. Deze samenwerking is onontbeerlijk voor het beste resultaat voor onze eindgebruikers, de reizigers en de verladers. Op de programma's TWAS en PGO vindt bijsturing plaats. Na een succesvolle frequentieverhoging op de A2-corridor met ingang van de dienstregeling 2018 zijn de activiteiten van het programma Beter en Meer: VerbeterAanpak Trein (VAT) - A2 gedechargeerd en/of ondergebracht bij de lijnorganisaties van NS en ProRail. In 2019 wordt de scope van VAT verlegd van de A2-corridor naar de SUN-corridor: Schiphol, Utrecht, Nijmegen.

De beheersing van de programma's wordt op individueel niveau gemonitord via de planning & controlcyclus. De beheersing van de risico's geschiedt via de reguliere projectbeheersing. In 2018 is dit top risico geëvalueerd. In 2019 wordt het top risico 'projectbeheersing' uitgebreid in scope en zal dit aparte top risico daarbij worden ondergebracht.

5. Rapportage

Risicobeschrijving

Het rapportagerisico heeft betrekking op de kwaliteit, betrouwbaarheid van de externe verslaggeving van ProRail, zijnde de jaarrekening, het jaarverslag (inclusief MVO-verslaggeving), de (financiële) (half)jaarrapportages en de subsidieverantwoordingen.

Toelichting beheersing

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

De beheersing van dit risico is in 2018 gelijk gebleven. Binnen Finance heeft de aanvullende aandacht voor de interne beheersing in de afgelopen jaren aantoonbaar bijgedragen aan de betrouwbaarheid van de financiële administratie en gerelateerde verantwoordingen. In 2018 is verder gewerkt aan de uitwerking van een nieuw financieel en contractregistratie systeem (SAP 4/ HANA). Dit systeem zal in 2019 worden geïmplementeerd. Binnen het project SAP FRIS is nadrukkelijk invulling gegeven aan geautomatiseerde controles en het doen van validaties vooraf in de financieel transactionele processen.

6. Gekwalificeerd personeel

Risicobeschrijving

Voor het leveren van prestaties is ProRail afhankelijk van de kwaliteit van haar medewerkers. Het top risico betreft het risico dat ProRail beschikt over onvoldoende gekwalificeerde medewerkers. Dit kan komen doordat medewerkers onvoldoende worden behouden, onvoldoende nieuw talent wordt aangetrokken, er onvoldoende aanbod is op de arbeidsmarkt of doordat kennis, competenties en vaardigheden van het huidige medewerkersbestand onvoldoende worden ontwikkeld in aansluiting met wat er in de (nabije) toekomst wordt gevraagd van onze medewerkers.

Toelichting beheersing

Om het risico te beheersen wordt – in samenwerking met universiteiten en hogescholen – een actief stagebeleid gevoerd en worden er meer trainees aangenomen. Tevens participeren we actief bij talrijke job events op universiteiten en hogescholen om ProRail als werkgever zichtbaar te maken. Daarnaast is de arbeidsmarkt campagne actief, wordt gewerkt aan het diversiteitsbeleid en wordt actief ingezet op het vergroten van het werkplezier en op training en (loopbaan)ontwikkeling van medewerkers.

Het risico is ten opzichte van vorig jaar toegenomen, maar is op dit moment voldoende beheerst. We zien dat in de gehele spoorsector op dit moment onvoldoende personeel beschikbaar is en dat de krapte op de arbeidsmarkt verder toeneemt. Gezien de positie van ProRail in de spoorsector wordt ook gekeken hoe we samen met de partners in de sector het risico kunnen beheersen.

Op het gebied van organisatie en ontwikkeling zijn het afgelopen jaar verbeteringen gedefinieerd o.a. rol- en ketenduidelijkheid en prestatie- en ontwikkelcultuur. Op alle vlakken zijn in het afgelopen jaar stappen gemaakt. Zo is er o.a. gewerkt aan het bevorderen van de feedbackcultuur en is een bedrijfsmodel ontwikkeld ter bevordering van de rolduidelijkheid. In 2019 zal worden gewerkt aan de verbeteringen en zal aandacht zijn voor meer interne mobiliteit en diversiteit.

7. Financiële planning

Risicobeschrijving

ProRail wil ook in de toekomst goede prestaties blijven leveren voor reizigers en vervoerders. Daarbij staan we voor de uitdaging om de toekomstige mobiliteitsgroei en productontwikkelingen van vervoerders te faciliteren, het huidige prestatieniveau op peil te houden bij een intensiever gebruik van de infrastructuur en onze overige ambities voor de toekomst te realiseren. Dit bij gelijkblijvende financiële middelen, een infrastructuur die qua gemiddelde leeftijd toeneemt en een hoger prijsniveau van materialen en arbeid (zogenoeten marktspanning). Dit risico betreft de betrouwbaarheid van de financiële planning voor alle activiteiten van ProRail. Het beheren van het spoor vergt, naast investeringen voor aanleg, structurele beschikbaarheid van financiële middelen voor onderhoud en vervangingen.

Toelichting beheersing

De bovenstaande uitdagingen zorgen voor druk op de beschikbare financiële middelen voor beheer, onderhoud en vervanging. Daarnaast zijn aanvullende financiële middelen nodig om de vervoersgroei te kunnen accommoderen. In 2019 bouwen we onze financiële reeksen voor BOV (beheer, onderhoud en vervangingen) opnieuw op, waarna deze in opdracht van het ministerie van IenW worden geaudit. Op basis daarvan gaan we met IenW in gesprek over de beschikbare – versus de benodigde financiële middelen voor de volgende meerjarenperiode 2022-2025, inclusief het beoordelen van eventuele consequenties voor de prestaties als er geen additionele middelen beschikbaar zijn. Over de uitdagingen ten aanzien van groei en overige ambities voor het spoorvervoer zijn we met IenW in gesprek in het kader van bredere afwegingen over investeringen in het spoor.

Verder is gestart aan het herontwerpen van de strategische planning & controlcyclus. Doel is om te komen tot een ProRail-meerjarenplan. Daarnaast heeft de Nederlandse spoorsector de visie Toekomstbestendig werken aan het spoor (TWAS) ontwikkeld. Het programma heeft als resultaat om een nieuwe werkwijze te ontwikkelen en te implementeren die zorgt voor integrale be-/bijsturing voor het plannen, contracteren en uitvoeren van werk aan het spoor. Dit leidt o.a. tot een integraal meerjarig (7 jaar) masterplan voor productie.

8. Operationeel risico

Risicobeschrijving

Dit risico betreft het risico op verstoring van de treindienstregeling. Het verzorgen van een betrouwbare en punctuele dienstregeling en beschikbaar spoor is een van de belangrijkste kernactiviteiten van ProRail. Verstoringen kunnen voortkomen uit o.a. een complexe dienstregeling of een gebrek aan capaciteit op het spoor, maar ook uit storende onderdelen van de spoorinfrastructuur, stroomvoorziening, ICT of door externe oorzaken (defecte treinen, spoorlopers, overstekend wild, weersinvloeden e.d.).

Toelichting beheersing

De beheersing van dit risico is afhankelijk van de mate van beheersing van bovengenoemde storingsbronnen. In 2018 is gewerkt met het programma Klantthinder aan het verder verminderen van verstoringen met een aanzienlijke klantthinder. Daarnaast wordt na ieder incident in hinderklasse 1 en na goederenincidenten een onderzoek gedaan naar achterliggende oorzaken

en patronen (OPOZ-onderzoeken). De centrale coördinatie voor het oplossen van verstoringen loopt via het CMBO (Centraal Monitoring en Beslisorgaan) van ProRail. We verwachten wel een toename van het risico. Dit doordat we o.a. een aantal uitdagingen op ons af zien komen ten aanzien van de staat van de infrastructuur in relatie tot een stijging van de vervoersprognose en de beschikbare financiële middelen. Ook verwachten we vanwege nieuwe productintroducties op de HSL-Zuid geen stabiele situatie.

In 2019 richten we ons verder op het verminderen van klanthinder als gevolg van impactvolle storingen en het verbeteren van de betrouwbaarheid op de HSL-Zuid. We continueren het strategisch programma 'Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor (TWAS)' en zoeken samen met lenW naar oplossingen voor bovengenoemde uitdagingen.

9. Projectbeheersing

Risicobeschrijving

De bouw van stations, spoorinfrastructuur, beveiliging en ICT-infrastructuur wordt binnen ProRail middels projecten georganiseerd. De beheersing van deze projecten betreft het binnen de kaders blijven van, tijd, scope en budget. Het risico betreft het niet realiseren van de doelstellingen van programma's en projecten (operationeel).

Toelichting beheersing

Onze projecten vereisen een relatief lange voorbereiding en kunnen complex zijn vanwege de grote maatschappelijke belangen, de technische aard en de veelheid van in- en externe stakeholders. Marktspanning en beschikbaarheid van materiaal, financiële middelen, in- en externe capaciteit en treinvrije periodes (TVP's) vormen een druk op de uitvoering van complexe projecten en programma's. Dit kan gevolgen hebben voor de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoor en kan hinder voor reizigers en verladers opleveren. Daarom is op deze projecten op individueel niveau projectbeheersing ingericht. Managers projectbeheersing, projectanalisten en projectcontrollers zijn actief om hoog-risicoprojecten meer beheerst te krijgen in samenhang met de projectbeheersing. Niet alleen op scope, kosten en planning, maar ook op de aspecten kwaliteit, informatie en organisatie. Deze afdelingen, gericht op beheersing, zijn naast de eigen vakgebieden ook in samenhang aan het doorontwikkelen. Aan de beheersing van het integraal projectmanagement levert het programma TWAS een bijdrage. We werken bij aan deze nieuwe werkwijze o.b.v. een meerjarig masterplan voor het spoor dat steeds een doorkijk geeft voor de komende zeven jaar in spoorse logistiek, infrastructuur en geplande werkzaamheden.

10. Leveranciers

Risicobeschrijving

ProRail besteedt onderhoud en aanleg van het spoor uit aan ingenieursbureaus 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 een compliance gerelateerd incident (belangenverstremgeling, fraude). Een ander voorbeeld is als de levering van onderdelen/ cruciale dienstverlening niet tot stand kan komen door belemmeringen in de "keten" (supply chain), door faillissement van een leverancier, door onvoldoende gekwalificeerd personeel of door gebrek aan kwaliteitsbewaking of risicobeheersing van een leverancier.

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 met onderhoudscontracten en backlogprogramma's op domeinen van assetmanagement en ICT die gericht zijn op een duurzame leveranciersrelatie.

Voor het komend jaar zijn er diverse uitdagingen bij het beheersen van dit risico. Op het moment is er onvoldoende gekwalificeerd personeel in de spoorsector, zien we dat het prijsniveau van materialen en arbeid stijgt en is er op de lange termijn spanning op onze financiële middelen.

Om de beheersing van het risico te verbeteren wordt o.a. vanuit de erkenning gekeken naar het vergroten en vereenvoudigen van de markt kritische capaciteit, is er een supply chain managementproject in het leven geroepen en werken we aan een kostenreductie op verschillende segmenten om het goed opdrachtgeverschap te bevorderen.

In 2019 zal onder andere aandacht zijn voor wanneer opdrachten in de markt worden gezet over een langere periode en zal tevens worden aangestuurd op een adequate kennisoverdracht aan ingenieursbureaus en aannemers. Dit doen we o.a. door aan te sluiten op de ontwikkelingen van TWAS (Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor), de masterplanning en het gebiedsgericht werken.





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, ingenieursbureaus	Gesprekken, relatiedag
Klanten	Vervoerders	Verdeling capaciteit, accountmanagement, speerpunten, relatiedag, tevredenheidsonderzoek, samenwerking NS, 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, ingenieursbureaus, inspecties, werkplekbeveiligingsbedrijven, kabelaanneemers en boorbedrijven. We maken prestatieafspraken, bijvoorbeeld over onderhoud en veiligheid. In de bouw gaan we allianties aan om kosten te besparen en risico's te delen. Ook op het gebied van duurzaamheid wordt nauw samengewerkt, bijvoorbeeld met de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO), NS, Rijkswaterstaat en het ministerie van IenW.

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

Samenwerking met havens en verladers

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

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

Reizigers denken mee

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

Kennisgrenzen verleggen

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

- Met TNO bundelen we de kennis van beide partijen en TNO treedt op als onafhankelijk adviseur en toetsers bij innovatietrajecten.
- In samenwerking met TU Delft zetten we wetenschappelijke kennis en onderzoek in voor strategische vraagstukken.
- Het Loket Marktinnovaties zet de deur open voor innovaties uit de markt. Voorbeelden zijn het plaatsen van smart sensoren en de start met het testen van een geluidsdiffractor op laag scherm langs het spoor.
- Binnen Next Generation Infrastructures 2 werken ProRail, RWS, Schiphol, Alliander, Vitens en Havenbedrijf Rotterdam aan de uitwisseling en opbouw van kennis.
- Coalitie Groene Netten: een samenwerking van MVO Nederland en de infrabedrijven ProRail, RWS, 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 2018 heeft ProRail het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor vliegverkeer binnen Europa mede op de kaart gezet. De speciale 'record'-NS trein naar de internationale vakbeurs InnoTrans in Berlijn is daar een voorbeeld van. 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.

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. De CEO van ProRail is sinds eind 2017 president van EIM en vervult 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 2018 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 2018 is ProRail gastheer geweest van een meerdaagse bijeenkomst van Europese spoorbeheerders en de Europese Commissie. ProRail heeft een specifieke internationale alliantie met Rijkswaterstaat en het Zweedse Trafikverket. Verder ontvangt ProRail regelmatig internationale delegaties. In 2018 waren er onder andere delegaties uit Japan, Taiwan, Zuid-Korea en Frankrijk. ProRail heeft deelgenomen aan het staatsbezoek van Zijne Majesteit de Koning aan de Baltische Staten. 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.

Omdat ProRail hecht aan een gezonde markt van leveranciers heeft het zich bij de Europese Commissie gemeld als belanghebbende bij de voorgenomen fusie tussen Siemens en Alstom en meegewerkt aan het onderzoek van DG COMP (Directorate-General Competition). Begin februari 2019 heeft de Europese Commissie de fusie tussen Siemens en Alstom verboden. ProRail heeft in 2018 ook 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 2018 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 de voorgaande twee jaren uitgevoerd door het onderzoeksbureau Kantar Public. De onderzoeksopzet is gelijk aan 2017.

Uitkomsten klanttevredenheidsonderzoek 2018

doelgroep	jaar	streefwaarde	bodemwaarde	KPI score	subjectief oordeel	objectief oordeel
Reizigersvervoerders	2018	6,9	6	6,8	6,6	6,9
	2017	6,8	6	6,7	6,5	6,9
Goederenvervoerders	2018	6,5	6	6,3	6,3	6,1
	2017	6	6	6,3	6,3	6,3
Ladingbelanghebbenden	2018	n.v.t.	n.v.t.	6,8	6,6	6,7
	2017	n.v.t.	n.v.t.	6,9	6,9	7,0

Voor de beide prestatie-indicatoren klantoordeel, namelijk die van reizigersvervoerders en goederenvervoerders, zijn de bodemwaarden behaald. De streefwaarden zijn in beide gevallen niet behaald. Het klantoordeel reizigersvervoerders in 2018 is 6,8 en is daarmee licht gestegen ten opzichte van de score van 2017 (6,7). Het klantoordeel goederenvervoerders is met 6,3 gelijk aan 2017. Het klantoordeel ladingbelanghebbenden is met een score van 6,8 gedaald ten opzichte van 2017 (6,9).

Reizigersvervoerders

ProRail als geheel, en de verschillende afdelingen en processen, krijgen van de reizigersvervoerders een gemiddeld cijfer variërend van een 5,5 tot een 7,6. Het proces functiewijzigingen scoort het laagst, met gemiddeld een 5,5. Het proces Afhandeling veiligheidsincidenten en de afdelingen Capaciteitsverdeling en Relatie-/Accountmanagement scoren het hoogst met een gemiddeld cijfer boven de 7.

Reizigersvervoerders vinden veelal dat er bij ProRail intern te weinig wordt afgestemd en samengewerkt. Hierdoor ervaren zij ProRail vaak als inefficiënt en niet-klantgericht. Er wordt opgemerkt dat ProRail bezig is met een transitie naar een klantgerichte organisatie. "Dat is een stap in de goede richting, die echter met horten en stoten gaat."

Het sluiten van onbewaakte spoorwegovergangen wordt door meerdere reizigersvervoerders toegejuicht. Zij zien graag dat dit wordt doorgezet.

Goederenvervoerders

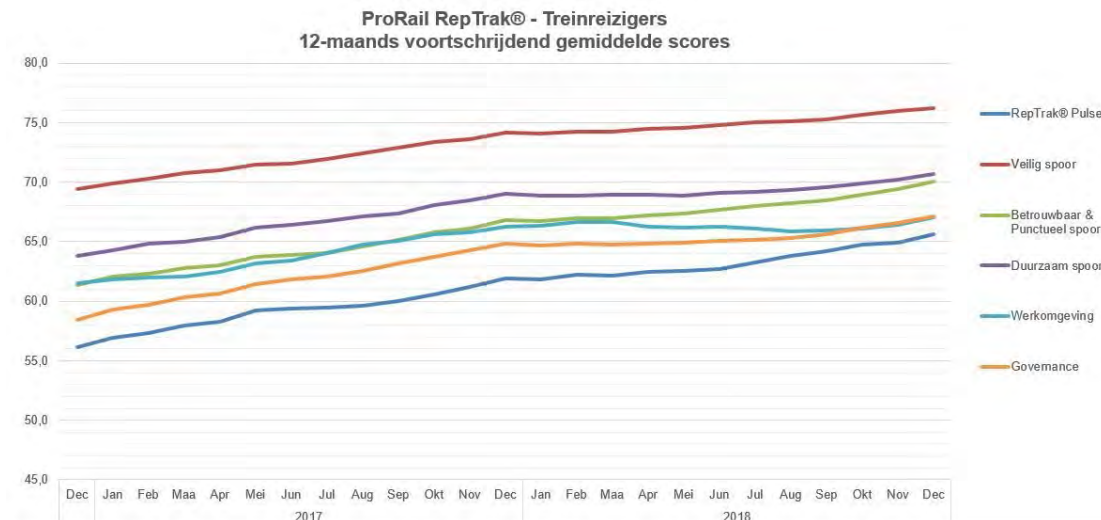
De ondervraagde goederenvervoerders beoordelen ProRail en de verschillende afdelingen en processen met een gemiddeld cijfer variërend tussen de 4,0 en 7,0. Evenals vorig jaar tonen de goederenvervoerders zich kritisch over de prestaties van ProRail. Dat heeft met name betrekking op de betrouwbaarheid van de infrastructuur. Functiehandhaving en functiewijziging van de infra scoren hierin een onvoldoende. De goederenvervoerders zijn verder teleurgesteld dat zij onvoldoende worden geconsulteerd als op korte termijn een buitendienststelling nodig is voor storingsherstel. Een verbetertraject op deze punten is inmiddels gestart. Daarnaast is er kritiek op de onderbezetting op de verkeersleidingspost Kijfhoek. Waardering is er voor de proactieve contacten vanuit de diverse afdelingen van ProRail en de deskundigheid van de medewerkers. De overall score van de goederenvervoerders komt uit op een 6,3 en blijft ondanks de vele uitdagingen daarmee op hetzelfde niveau als vorig jaar.

Ladingbelanghebbenden

In het oordeel van de ladingbelanghebbenden variëren de gemiddelde cijfers tussen de 5,3 en 7,4. De ladingbelanghebbenden geven ProRail een overall waardering van 6,8. Vooral de afdelingen Accountmanagement en Incidentenbestrijding krijgen een ruime voldoende. Het meest kritisch zijn de terminals en verladingsprocedures over het logistieke proces in de havens en het feit dat vervoerders vaak te laat komen. Positiever zijn ze over de informatie over buitendienststellingen, waardoor terminals in staat zijn hun planning tijdig aan te passen.

Reputatie volgens treinreizigers

De gemiddelde reputatiescore onder treinreizigers in 2018 is 65 (2017: 62) op een schaal van honderd blijkt uit de resultaten van de maandelijkse meting onder treinreizigers, waarvoor de reputatiemethodiek RepTrak van het Reputation Institute wordt gebruikt. Een score van 60 of hoger binnen de Europese transportsector kan worden gezien als (zeer) goed, een score tussen de 50 en 60 als gemiddeld en een score van 50 of lager als zwak.



De score vertoont sinds 2016 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.

Naast de sturing op operationele prestaties hebben we operationele thema's in 2018 in de media geagendeerd om ProRail op een maatschappelijk positieve wijze te presenteren. Dit hebben we gelijktijdig via alle kanalen van ProRail gedaan om onze boodschap te versterken: inzet van nieuwsberichten, Twitter, Instagram, Facebook, LinkedIn, YouTube, de wekelijkse nieuwsbrief en gerichte inzet van nieuwsmedia. 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

Net als in 2017 laat het jaarlijkse reputatieonderzoek, die door het Reputation Institute wordt uitgevoerd, onder de doelgroepen overheden, bouwsector en arbeidsmarkt laten een positief resultaat zien. In 2018 zet de opwaartse trend door bij overheden en de arbeidsmarkt. Bij bouwers blijft de reputatie stabiel. Onze reputatie is sterk (>65) onder bouwers (65,2) en de arbeidsmarkt (77,6), maar laat nog ruimte voor verbetering zien bij overheden (57,4).

Overheden zijn ondanks een gemiddelde reputatie zeer te spreken over onze prestaties op gebied van veiligheid, punctualiteit & betrouwbaarheid en duurzaamheid, we scoren daarop bovengemiddeld. Op governance is de score gemiddeld. De scores die de arbeidsmarkt en bouwsector zijn allen bovengemiddeld. Steunend gedrag is hoog onder alle onderzoeksgroepen en significant toegenomen bij de arbeidsmarkt.

Samenvattend is de beeldvorming over ProRail bovengemiddeld en positief in de context van de categorie openbaar vervoer. Sinds 2014 laat de reputatie van ProRail bij de Arbeidsmarkt een sterk

positieve beweging zien, de licht afbuigende beweging bij overheden en bouwers herstelt zich. Suggesties ter verbetering van onze reputatie worden in 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.

In 2018 hebben wij op centraal niveau twee hoofdactiviteiten uitgevoerd op het vlak van stakeholderconsultaties: dialoogdiners met onze stakeholders en een enquête over onze materiële thema's.

Materialiteitsanalyse

Stakeholderdiners

Op 1 en 14 mei 2018 heeft ProRail twee stakeholderbijeenkomsten georganiseerd. Het doel hiervan was om onze strategie verder te verdiepen, te onderbouwen en te laten aansluiten op de externe behoeften en verwachtingen ten aanzien van het spoor nu en in de toekomst. We stellen ons op als verbindende partner die zijn ambities gezamenlijk met de stakeholders wil verwezenlijken.

Op de bijeenkomst van 1 mei 2018 met het thema bereikbaarheid en verstedelijking hebben wij gasten ontvangen van provincies, gemeentes, openbaarvervoersbedrijven, aannemers, Rijkswaterstaat en reizigersorganisaties. Op de bijeenkomst van 14 mei 2018 met het thema regionale bereikbaarheid, economie en duurzaamheid hebben we gesproken met stakeholders vanuit kennisinstututen, regionale vervoerders, provincies, gemeentes, reizigersorganisaties en de goederensector.

Tijdens deze bijeenkomsten kwamen op hoofdlijnen acht thema's aan de orde. De stakeholders gaven aan dat:

- capaciteitsgroei voor goederen en reizigers essentieel is. Ze gaven aan dat we voor reizigers een nieuw model zouden kunnen introduceren waarbij eerst vervoer wordt gerealiseerd en daarna huizen worden gebouwd. Voor goederen gaven ze aan dat we nadrukkelijk over de grens moeten kijken;
- we creatief moeten meedenken over de financiering van het OV, met een scherp oog voor de onderhoudskosten;
- we de mogelijkheden voor meer flexibiliteit en differentiatie in het spoorstelsel moeten onderzoeken. Enerzijds betreft dat differentiatie in het gebruik van voorschriften, in het tijdstip van bouwen en in de besluitvorming. Anderzijds braken ze een lans voor flexibilisering van het stelsel naar lightrail, zodat rijtuigen van het station de stad in kunnen;
- we samen met (de)centrale overheden moeten investeren in capaciteit, vernieuwing en innovatie. De stakeholders gaven aan dat aanbod in de OV-sector vraag kan creëren en dat we daar bij onze beoordeling en advisering rekening mee moeten houden;
- we ons meer moeten richten op klantgerichtheid voor zowel de regionale vervoerders als voor de goederenvervoerders. De stakeholders gaven hierbij aan dat zij hier de afgelopen jaren een grote verbetering in hebben gezien;
- we ons moeten blijven richten op het verminderen van hinder door storingen, door noodzakelijke processen en door de behandeling en opstelling van treinen;
- we ons voor het goederenvervoer meer moeten richten op Europa. We zouden daar een financieel voordeel moeten halen.

Enquête

Naast de inhoudelijke stakeholderbijeenkomsten, hebben wij in 2018 een enquête over onze materiële thema's uitgezet onder vertegenwoordigers van belangrijke stakeholderorganisaties. De resultaten van de diners en de enquête hebben wij verwerkt in een materialiteitsmatrix en een materialiteitsanalyse. De matrix geeft een duidelijk overzicht van de mate van belang van de respectievelijke thema's voor de stakeholders (y-as), afgezet tegen het belang van deze thema's voor ProRail (x-as). In de materialiteitsanalyse geven wij de impact van de betreffende thema's op ProRail weer. Tot slot laten wij zien hoe ProRail de input van de stakeholders verwerkt in strategie, beleid en communicatie.

In 2015 hebben wij een eerdere materialiteitsanalyse uitgevoerd. Die gaf ons een dieper inzicht in waar ProRail positieve en negatieve impact maakt en hoe dat onze stakeholders beïnvloedt. Wij hebben hier vervolgens rekening mee gehouden in ons beleid en zijn hierover de afgelopen jaren met onze stakeholders in dialoog gegaan. Na drie jaar hebben wij onze materialiteitsmatrix en de bijbehorende analyse herijkt op basis van de dialogen met onze in- en externe stakeholders en de enquête van eind 2018. Wij vroegen onze stakeholders om het relatieve belang van de materiële thema's aan te geven (op een schaal van 1-onbelangrijk tot 5-zeer belangrijk) en om eventueel ook eigen thema's toe te voegen. Deze enquête heeft de meest materiële, relevante thema's voor onze stakeholders verhelderd en geeft aan waar ProRail prioriteit aan zou moeten geven.

Materialiteitsmatrix en de thema's van 2018

Ten opzichte van de vorige materialiteitsanalyse in 2015, hebben we 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 CO₂-uitstoot').

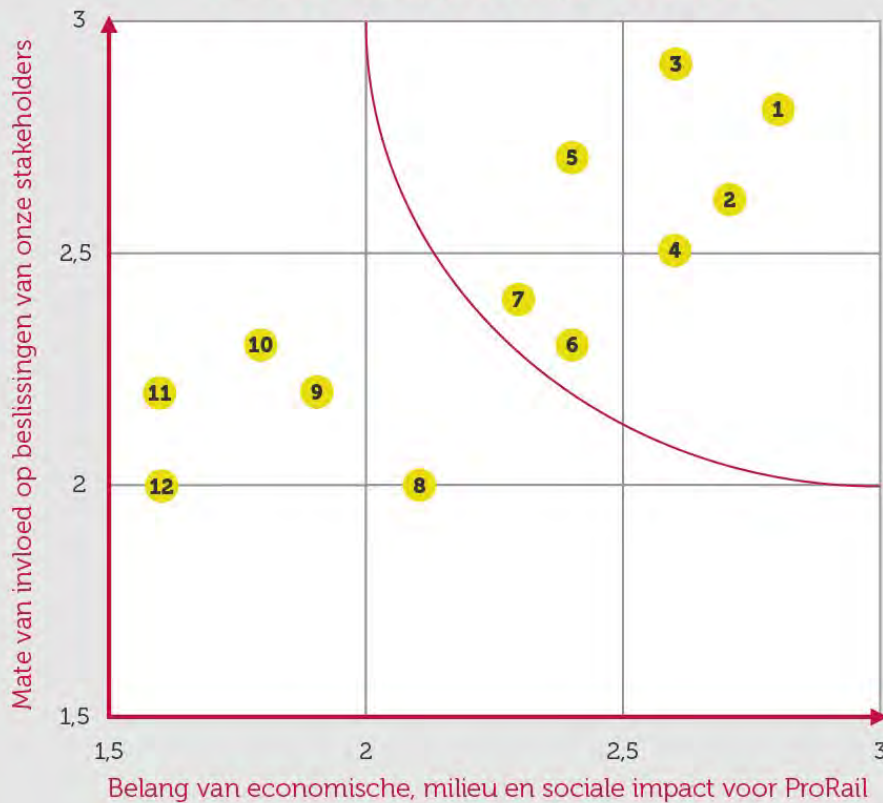
De 'scores' van de respondenten hebben wij in een vergadering van de Executive Committee afgezet tegen het belang dat ProRail hecht aan de diverse thema's, waarbij de Executive Committee het gehele belang van ProRail vertegenwoordigt (inclusief medewerkers). Wij hebben

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 met de matrix 2015-2017 valt op dat onze stakeholders op vrijwel alle terugkerende thema's in 2018 hoger scoren 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. 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.

Materialiteitsmatrix 2018



- 1 Punctueel en betrouwbaar spoor
- 2 Spoorveiligheid
- 3 Capaciteit
- 4 Energieverbruik en CO₂ uitstoot
- 5 Innovaties en ontwikkeling
- 6 Klanttevredenheid
- 7 Financiële prestaties
- 8 Duurzame inzetbaarheid
- 9 Diversiteit en gelijke kansen
- 10 Geluid en trillingen
- 11 Afval
- 12 Biodiversiteit en natuurwaarden

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 informatiebehoeften 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 CO₂-uitstoot

Het thema energieverbruik en CO₂-uitstoot is onder te verdelen naar drie sub-thema's:

- *Duurzame energie*
Klimaatverandering is een wereldwijd probleem. ProRail draagt bij aan verlaging van CO₂-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 CO₂-uitstoot.
- *Duurzaam/circulair materiaalgebruik*
ProRail stimuleert duurzaam/circulair materiaalgebruik bij aanbestedingen en draagt hiermee bij aan verlaging van de CO₂-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.

Vertaling van de materialiteitsmatrix in beleid van ProRail

De materialiteitsmatrix en -analyse zijn in lijn met onze strategie die in 2018 is goedgekeurd door de aandeelhouder. De vier belangrijkste thema's zijn:

1. Punctueel en betrouwbaar spoor (Verbeterd)
2. Veiligheid
3. Capaciteit (Verbindt)
4. Energieverbruik en CO₂-uitstoot (Verduurzaamt)

Zowel de uitkomsten van de stakeholderbijeenkomsten als de resultaten van de enquête hebben we meegenomen in de ontwikkeling van onze strategie.

De resultaten van de enquête komen voor het grootste deel al terug in de strategie Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt. Ook nieuwe thema's t.o.v. 2015 hebben volop onze aandacht. Thema's, zoals cybersecurity en innovatie maken onderdeel uit van onze reguliere bedrijfsvoering. Daarnaast heeft ook het thema financiële prestaties onze aandacht in het strategische focusgebied investeringsruimte. Verder wordt er gewerkt aan innovatieve oplossingen voor overlast door geluid en trillingen.

Met de aanstelling van de programmamanager diversiteit en de ontwikkeling van een diversiteitsbeleid staat ook dit thema in de schijnwerpers. Daarnaast zal de materialiteitsanalyse worden gedeeld met de strategisch duurzaamheidsmanager die half februari 2019 start, zodat de relatie met en impact op het beleid ook vanuit duurzaamheid nog sterker wordt opgepakt.

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 2018 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 2018.

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 sinds 2018 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 2018 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 'Profiel', 'Spoorprestaties', 'Maatschappelijke prestaties', 'Medewerkers', 'Stakeholders', 'Maatschappelijk verslagleggingsbeleid' en 'GRI-verslaglegging' in het jaarverslag 2018 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
GRI 102: Algemene indicatoren 2016			
Organisatieprofiel			
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)	<p>In het huidige boekjaar rapporteren wij bij deze indicator over de man/vrouw verdeling binnen de verschillende lagen van de organisatie.</p> <p>ProRail is actief in Nederland, een weergave naar regio is niet materieel.</p> <p>De overige verdeling die bij deze indicator wordt gevraagd is momenteel niet beschikbaar. Het is de intentie deze in de komende jaren inzichtelijk te maken.</p>
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	
Strategie			

102-14	Verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde van de organisatie	Het jaar 2018
--------	--	---------------

Ethiek en Integriteit

102-16	Beschrijving van de door de organisatie gehanteerde waarden, principes, standaarden en gedragsnormen, zoals een gedragscode	https://www.prorail.nl/corporate-governance/gedragscode
--------	---	---

Bestuur

102-18	De bestuursstructuur van de organisatie	Corporate Governance (Raad van Commissarissen), Corporate Governance (Raad van Bestuur)
--------	---	--

Betrokkenheid stakeholders

102-40	Overzicht van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken	Stakeholders (In contact met onze stakeholders)
102-41	Percentage werknemers dat onder een collectieve arbeidsovereenkomst valt	Medewerkers (Overig; 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)

Verslaggeving

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 en de redenen voor deze herformulering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid (Consistentie), Overige niet-financiële informatie
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	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid (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-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Financiën
201-1	Directe economische waarden die zijn gegenereerd 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 CO₂ uitstoot (GRI 302: Energie 2016)

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (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 CO₂ uitstoot (GRI 305: Emissies 2016)

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (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
Energieverbruik en CO₂ uitstoot (GRI 308: Beoordeling milieucriteria leveranciers 2016)		
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
PRORAIL: Punctueel en betrouwbaar spoor		
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)
PRORAIL: Spoorveiligheid (GRI 403: Gezond en veilig werken 2016)		
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)

403-1	Percentage van het totale personeelsbestand vertegenwoordigd in formele arbo-commissies van werkgever en werknemer	Overige niet-financiële informatie	
403-2	Letsel-, beroepsziekte-, uitvaldagen- en verzuimcijfers en het aantal werkgerelateerde sterfgevallen naar geslacht	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig werken), Medewerkers (Anders organiseren)	Niet volledig beschikbaar: Niet alle informatie is op het gevraagde niveau beschikbaar, waaronder de onderverdeling van de verzuimcijfers naar geslacht. Wij zijn voornemens dit in de toekomst te 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 (roodseinpisodes)	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig reizen)	
PRORAIL: Capaciteit			
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)	
PRORAIL: Innovaties en ontwikkeling			
103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Spoorprestaties (Innovaties en ontwikkeling)	
PRORAIL: Klanttevredenheid			
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)	

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 ₂ -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

Samenstelling medewerkersbestand	De samenstelling van het medewerkersbestand is berekend op basis van het aantal medewerkers met een dienstverband in het boekjaar.
ProRail heeft de volgende externe charters onderschreven	<ul style="list-style-type: none"> - UN Global Compact principles (middels lidmaatschap UIC) - Meerjarenaafspraken energie (MJA3) - Green Deal Duurzaam GWW - De Nederlandse Corporate Governance Code - CO₂-prestatieladder - Global Reporting Initiative
ProRail is aangesloten bij de volgende associaties	European Rail Infrastructure Managers (EIM), Union Internationale des Chemins de fer (UIC), RailNetEurope (RNE), Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME), Rail Cargo Information Netherlands, Railforum, Stichting Next Generation Infrastructures, Stichting railAlert, Stichting bewuste bouwers, Raad voor Vastgoed Rijksoverheid, Rijksprojectenacademie, Stichting Klimaatvriendelijke Aanbesteden en Ondernemen, Kennis in het Groot (KING), Stichting Centrum Ondergronds Bouwen (COB), Raad van Advies Instituut voor Bouwrecht, Adviesraad van de Raad van Arbitrage voor de bouw, Stichting Bouwpluim, Stichting Bouwreflectie, Innovatietafel, Stichting Vernieuwing Bouw, Dutch Innovation Centre for Electric Road Transport (D-incert), 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 2018 is geen sprake van herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt.
Verslaggevingsperiode	1 januari 2018 t/m 31 december 2018
Datum van het meest recente vorige verslag	6 april 2018
Verslaggevingscyclus	Jaarlijks
Contactpersoon voor vragen over het verslag of de inhoud daarvan	Zie: http://www.prorail.nl/contact

Aanvullende informatie energieverbruik en CO₂-uitstoot

Vanwege het ontbreken van definitieve cijfers inzake het energieverbruik en de CO₂-uitstoot over 2018 rapporteren we met terugwerkende kracht over de realisatie 2017.

Aanvullende informatie energieverbruik

Energieverbruik binnen de organisatie uit duurzame bronnen (renewable)	Het totale energiegebruik binnen de organisatie in 2017 bedroeg 1.440 TJ. Dit is inclusief 4 TJ aan zelfopgewekte duurzame elektriciteit. Verder is 1.305 TJ duurzaam ingekocht aan groene stroom en 26 TJ aan duurzaam gas.
Energieverbruik binnen de organisatie uit grijze bronnen (non-renewable)	In 2017 is 88 TJ gewoon gas ingekocht.
Totaal elektriciteitsgebruik	Het totale elektriciteitsgebruik van ProRail in 2017 bedroeg 145,3 GWh.
Totaal gasgebruik	Het totale gasgebruik van ProRail bedroeg in 2017: 3,6 miljoen m ³ gas.
Gebruikte conversiefactoren	Het elektriciteitsgebruik, gasverbruik en stadverwarming worden omgerekend naar MJ primair energiegebruik, zoals voorgeschreven in de MJA3-systematiek. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de hierin opgenomen conversiefactoren, die zijn vastgelegd in: https://www.rvo.nl/sites/default/files/2018/03/Nederlandse%20energiedragerlijst%202018.pdf
Energieverbruik buiten de organisatie	Totaal energieverbruik buiten de organisatie in 2017 bedroeg 13.223 TJ. Dit is inclusief energieverbruik dieseltreinen. Dit is een uitbreiding van de scope, want t/m verslag 2017 werden dieseltreinen erbuiten gelaten. Reden van uitbreiding is dat we invloed blijken te hebben op de verduurzaming van de dieseltracé's.

Energie-intensiteit	<p>ProRail rapporteert deze indicator voor drie categorieën.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stations (gerapporteerd per m²): 0,25 GJ/m² - Infra (per km spoor): 122,35 GJ/km - Kantoren (per m²): 1,09 GJ/m² <p>De Energie-Efficiency-Index bedroeg 112% in 2017.</p> <p>Het basisjaar voor het bepalen van de Energie-Efficiency-Index is 2015. Dit is gelijk aan het basisjaar voor de energiedoelstellingen die zijn opgenomen in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016-2030.</p>
Reductie van het energieverbruik	ProRail heeft in 2017 voor 16,4 TJ aan procesmaatregelen getroffen.
Reductie van de energiebehoefte ten aanzien van producten en diensten	Door het opheffen van snelheidsbeperkingen en het verminderen van wissels is minder energie nodig voor het laten rijden van treinen. Deze besparing is ongeveer 15 TJ. In 2018 hebben NS en ProRail met Routelint een nieuwe grote ketenmaatregel geïmplementeerd.

Aanvullende informatie emissies

Om de ontwikkeling van de CO₂-emissie en het effect van CO₂-reducerende maatregelen te monitoren berekent ProRail sinds 2008 de CO₂-voetafdruk. De CO₂-voetafdruk voor 2017 is vastgelegd in de CO₂-emissie inventaris 2017 (https://www.prorail.nl/sites/default/files/co2-emissie_inventaris_2017-def.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 ₂ en CH ₄) in 2017 naar gewicht waren 10,39 kiloton.
Indirecte emissies van broeikasgassen (scope 2)	Indirecte emissies van broeikasgassen in Nederland in 2017 was naar gewicht 0,60 kiloton.
Andere indirecte emissies van broeikasgassen (scope 3)	In 2017 was de totale emissie 0,95 kiloton, gelijk aan 2016. De hoogste emissies bestonden uit: 0,6 kiloton ten gevolge van externe servers en 0,2 kiloton ten gevolge van autogebruik.

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 milieuaspecten.
--	--

Aanvullende informatie spoorveiligheid

Percentage van het totale personeelsbestand vertegenwoordigd in formele arbo-commissies van werkgever en werknemer	100% van de medewerkers van ProRail worden gerepresenteerd door arbo-commissies. Deze arbo-commissies vallen onder de ondernemingsraad en houden zich bezig met zaken op het gebied van arbeidsomstandigheden, veiligheid, gezondheid en welzijn.
--	---

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 2018

Onze conclusie

Wij hebben de, in het jaarverslag opgenomen Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) informatie van ProRail B.V. te Rotterdam over 2018 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 2018

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

De MVO informatie is opgenomen in de onderstaande hoofdstukken:

- Kerncijfers
- Het jaar 2018
- Profiel van ProRail
- Spoorprestaties
- Maatschappelijke prestaties
- Medewerkers
- Stakeholders
- 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.

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.

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.

Ter vergelijking opgenomen informatie niet beoordeeld

Op de MVO informatie over de boekjaren 2016 en 2017 is geen beoordeling uitgevoerd. Daarom is de ter vergelijking opgenomen MVO informatie en de daaraan gerelateerde toelichtingen over de boekjaren 2016 en 2017 niet beoordeeld.

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, 12 april 2019

Deloitte Accountants B.V.

J. Dalhuisen RA





Jaarrekening 2018

Balans per 31 december 2018	129
Winst- en verliesrekening over 2018	130
Kasstroomoverzicht 2018	131
Toelichting op de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht	132
Overige gegevens	165

Balans per 31 december 2018

(vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

Activa		31 december 2018	31 december 2017
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	203	174
Materiële vaste activa	2	18.260	17.920
		18.463	18.094
Vlottende activa			
Voorraden	3	9	5
Onderhanden projecten in opdracht derden	4	6	20
Vorderingen en overlopende activa	5	166	214
Liquide middelen	6	421	377
		602	616
Totaal Activa		19.065	18.710

Passiva		31 december 2018	31 december 2017
Eigen vermogen	7		
Gestort kapitaal		0,02	0,02
Wettelijke reserve		67	41
Agio		1.599	1.599
Overige reserve		-62	-36
Onverdeeld resultaat		-	-
		1.604	1.604
Vorzieningen	8	36	42
Langlopende schulden	9	16.629	16.239
Kortlopende schulden en overlopende passiva	10	796	825
Totaal Passiva		19.065	18.710

Winst- en verliesrekening over 2018

Bedragen in miljoenen euro's

	2018	2017
Netto omzet		
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	745	796
Gebruiksvergoeding	340	332
	<u>1.085</u>	<u>1.128</u>
Geactiveerde productie eigen bedrijf	129	111
Overige bedrijfsopbrengsten	49	47
Som der bedrijfsopbrengsten	<i>13</i> 1.263	1.286
Exploitatielasten	<i>14</i>	
Kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten	-656	-718
Lonen en salarissen	-284	-277
Sociale lasten	-62	-56
Afschrijvingskosten	-111	-112
Overige waardeveranderingen vaste activa	-6	-6
Overige bedrijfslasten	-149	-141
Som der bedrijfslasten	-1.268	-1.310
Bedrijfsresultaat	-5	-24
Resultaat deelnemingen	-	5
Financiële baten en lasten	<i>15</i> -7	-15
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor mutatie egalisatierekening	<i>16</i> -12	-34
Mutatie egalisatierekening	<i>17</i> 12	34
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen	-	-
Belastingen	<i>18</i> -	-
Resultaat na belastingen	-	-

Kasstroomoverzicht 2018

Bedragen in miljoenen euro's

	2018	2017
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	898	1.115
Ontvangsten van vervoerders	302	336
Ontvangsten van derden	131	43
Ontvangsten beheer en onderhoud	1.331	1.494
Leveranciers beheer en onderhoud	-902	-884
Apparaat en personeel	-400	-343
Betalingen beheer en onderhoud	-1.302	-1.227
Afdracht belastingdienst	-62	-88
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	-33	179
Ontvangen interest	-	-
Betaalde interest	-7	-13
Kasstroom uit operationele activiteiten	-40	166
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	1.121	716
Ontvangsten van derden	173	341
Ontvangsten overig	-	23
Leveranciers uitbreiding en vervanging	-1.082	-1.078
Apparaat en personeel	-128	-143
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	84	-141
Aflossing leningen	-	-166
Overig	-	9
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-	-157
Totale kasstroom	44	-132
Liquide middelen einde boekjaar	421	377
Liquide middelen begin boekjaar	377	509
Mutatie liquide middelen	44	-132

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 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 2018, dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2018.

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 2018 een aantal presentatiecorrecties zijn doorgevoerd. Vergelijkende cijfers zijn hierbij eveneens aangepast, waarmee presentatie consistent is. In de

toelichting van de jaarrekening is bij de betreffende posten waar de presentatie is gewijzigd een aanvullende toelichting opgenomen.

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.

Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling

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

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

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

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

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

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

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

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 2018 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 effect met betrekking tot de huidige periode (31 december 2018) is verwerkt in de winst-en-verliesrekening; het effect op toekomstige perioden wordt verwerkt in de winst-en-verliesrekening van die toekomstige perioden.

Het positieve effect van deze schattingswijzigingen op de winst en verliesrekening over het boekjaar 2018 bedraagt 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 worden opgenomen onder de kortlopende schulden. In de overige schulden zijn verplichtingen in het kader van de overeenkomsten PGO opgenomen. Het bepalen van de hoogte van deze verplichtingen brengt schattingselementen met zich mee. Deze bedragen zijn gezien het karakter van de verplichtingen opgenomen onder de kortlopende schulden.

Bijzondere waardeverminderingen financiële activa

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

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

Een bijzonder 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

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 wordt een wettelijke reserve aangehouden.

Aangekochte software

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.

Materiële vaste activa

Waardering

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

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

activa (en dus kosten welke gerelateerd zijn aan het instandhouden van een actief, zoals schilderen van objecten), worden direct ten laste gebracht van de winst- en verliesrekening.

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

Afschrijvingen

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

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

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

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

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

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

Bijzondere waardevermindering

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

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

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.

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 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.

Jubileumvoorziening

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

Lang- en kortlopende schulden

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

Investeringsbijdrage

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

Pensioenen

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

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

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

Egalisatierekening

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

Resultaatbepaling

Opbrengstverantwoording

Netto-omzet

Onder 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.

Geactiveerde productie eigen bedrijf

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

Overige bedrijfsopbrengsten

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

Kosten

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

Rentebaten en rentelasten

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

Belastingen

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

Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

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

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

Bepaling reële waarde

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

De 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>	ICT systemen	Ontwikkelingskosten	Totaal
Stand per 31 december 2017			
Aanschafwaarde	220	41	261
Cumulatieve afschrijvingen	-87	-	-87
Boekwaarde	133	41	174
Mutaties in de boekwaarde			
Investeringen	22	26	48
Desinvesteringen	-	-	-
Afschrijvingen	-20	-	-20
Overige mutaties	1	-	1
Saldo	3	26	29
Stand per 31 december 2018			
Aanschafwaarde	242	67	309
Cumulatieve afschrijvingen	-106	-	-106
Boekwaarde	136	67	203

Om de transparantie van de jaarrekening te vergroten en gezien het stijgende aandeel van de immateriële vaste activa wordt deze post in de jaarrekening van 2018 separaat in onze balans gepresenteerd. Per ultimo 2017 was deze post opgenomen binnen de post materiele vaste activa. Ten behoeve van de transparantie en vergelijkbaarheid zijn hierbij de cijfers ultimo 2017 eveneens aangepast (effect aanpassing boekwaarde 2017 EUR 174 miljoen). In gevolge deze presentatiewijziging is in het eigen vermogen eveneens een wettelijke reserve opgenomen inzake de geactiveerde ontwikkelingskosten.

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.).

2. Materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer	Werken in constructie	Totaal
Stand per 31 december 2017							
Aanschafwaarde	17.491	2.303	1.282	2.157	2.761	833	26.827
Cumulatieve afschrijvingen	-5.308	-855	-838	-1.196	-711	-	-8.907
Boekwaarde	12.183	1.448	444	961	2.050	833	17.920
Mutaties in de boekwaarde							
Investeringen	-	-	-	-	-	936	936
Ingebruikname	505	55	33	84	98	-775	-
Desinvesteringen	-16	-	-	-1	-3	-	-20
Afschrijvingen	-306	-54	-67	-73	-70	-	-570
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	-	-	-
Overige mutaties	2	-3	1	-1	-	-4	-5
Saldo	185	-2	-33	9	25	157	341
Stand per 31 december 2018							
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
Boekwaarde	12.368	1.446	411	970	2.075	990	18.260

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

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

Categorieën materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer
Terreinen	834	-	-	-	-
Aardebaan (inclusief faciliteiten)	1.041	-	-	-	-
Gebouwen	252	-	-	-	-
Bovenbouw (inclusief ballast)	3.384	-	-	-	-
Bruggen	3.764	-	-	-	-
Tunnels	2.113	-	-	-	-
Overig Dragen, geleiden en doorsnijden: o.a. overwegen en geluidsschermen	980	-	-	-	-
Overig Beheersen en communicatie: o.a. hard- software, apparatuur	-	-	411	-	-
Bovenleiding en draagconstructies	-	846	-	-	-
Onderstations/voedingsinstallaties	-	600	-	-	-
Baanvak- en emplacementsbeveiliging	-	-	-	970	-
Perrons, inclusief overkappingen	-	-	-	-	895
Toegang tot perrons (zoals: roltrappen, liften, bruggen en tunnels)	-	-	-	-	476
Publiek aandeel in stationsgebouwen	-	-	-	-	457
Fietsenstallingen	-	-	-	-	247
	12.368	1.446	411	970	2.075

Investerings

De investeringen in materiële vaste activa bedroegen in 2018 EUR 957 miljoen en zijn 3% hoger dan in 2017 (EUR 929 miljoen). In de verloopstaat materiële vaste activa zijn de projectgerelateerde kosten die niet voor activering in aanmerking komen van EUR 21 miljoen in mindering gebracht op de investeringen. Van het totaal aan investeringen in 2018 is EUR 790 miljoen gefinancierd door ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2017: EUR 757 miljoen) en EUR 167 miljoen door derden (2017: EUR 172 miljoen).

Ingebruikname

De in gebruik genomen vaste activa bedraagt in 2018 EUR 775 miljoen en heeft onder andere betrekking op bovenbouwvernieuwingsprojecten en onderdelen van grote stationsprojecten (Driebergen-Zeist, Utrecht – Amsterdam Rijnkanaal, Zevenaar).

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>	2018	2017
Aanschafwaarde voorraad onderdelen	10	6
Voorziening incurant	-1	-1
	9	5

Gezien het stijgende aandeel van de post voorraden per ultimo 2018 en met oog op transparantie zijn de voorraden in de jaarrekening 2018 separaat gepresenteerd als vlottende activa (2017: materiële vaste activa). Ten behoeve van de transparantie en vergelijkbaarheid zijn hierbij de cijfers ultimo 2017 eveneens aangepast (effect boekwaarde 2017 EUR 5 miljoen). De boekwaarde van de voorraden die op balansdatum zijn gewaardeerd tegen lagere opbrengstwaarde, bedraagt EUR 1 miljoen (2017: 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>	2018	2017
Stand vordering omgevingswerken per 1 januari	20	16
Kosten in het boekjaar	91	48
Gedeclareerde bedragen in het boekjaar	-105	-44
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	6	20

Naast de vordering omgevingswerken heeft ProRail tevens een positie inzake de omgevingswerken verantwoord onder de schulden, 'vooruit gefactureerde bedragen derden' van EUR 3 miljoen ultimo 2018 (2017: EUR 4 miljoen).

In jaarrekening 2018 heeft voor deze post een reclassificatie plaatsgevonden, van de vorderingen naar een separate post in de balans, ten behoeve van de transparantie. Eveneens zijn ten behoeve van de transparantie en vergelijkbaarheid de cijfers ultimo 2017 aangepast (effect cijfers 2017 EUR 20 miljoen).

5. Vorderingen en overlopende activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Vorderingen op derden	55	32
Vordering op de Rijksoverheid	5	82
Vorderingen omzetbelasting	-	29
Overige vorderingen / Overlopende activa	106	71
	166	214

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 3 miljoen (2017: EUR 8 miljoen). Alle posten hebben een resterende looptijd korter dan een jaar.

Vorderingen op derden

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

Overige vorderingen / Overlopende activa

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

6. Liquide middelen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Totaal banktegoeden	421	377

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

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

In de liquide middelen is een bedrag van EUR 0,7 miljoen (2017: EUR 1,2 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>	Gestort kapitaal	Wettelijke reserve	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 31 december 2017	0,02	41	1.599	-36	-	1.604
Mutaties						
Mutatie reserve	-	26	-	-26	-	-
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2018	0,02	67	1.599	-62	-	1.604

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 (2017: 44 aandelen) en bedraagt EUR 19.800 (2017: 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, ter hoogte van de boekwaarde van deze kosten. Per ultimo 2018 zijn de immateriële vaste activa separaat gepresenteerd in de jaarrekening, waarbij de vergelijkende cijfers ultimo 2017 eveneens zijn aangepast (effect cijfers 2017 EUR 41 miljoen). Het opnemen van een wettelijke reserve hangt samen met deze wijziging in presentatie. Voor een nadere 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 2018 is een nettoresultaat van EUR – miljoen (2017: EUR – miljoen) behaald.

Voorstel tot winstbestemming

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 winstbestemming niet van toepassing.

8. Voorzieningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Jubileumuitkeringen	Reorganisatie	Verlieslatende contracten	Voorziening AK	Claims en procedures	Totaal
Stand per 31 december 2017	8	-	6	20	8	42
Mutaties						
Toevoegingen	0,6	2	4	-	-	7
Onttrekkingen	-0,4	-	-5	-	-5	-11
Vrijval	-	-	-1	-1	-0,4	-2
Stand per 31 december 2018	8	2	4	19	3	36

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 2018.

De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:

	2018	2017
Disconteringsvoet	1,16%	0,84%
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.

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.

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 (AK schommelfonds). In jaarrekening 2018 heeft voor deze post een reclassificatie plaatsgevonden, van de langlopende schulden naar de voorzieningen, ten behoeve van de transparantie. Eveneens ten behoeve van de transparantie en vergelijkbaarheid zijn de cijfers ultimo 2017 aangepast (effect cijfers 2017 EUR 20 miljoen).

Voorziening voor claims en juridische procedures

De voorziening is bestemd voor de dekking van de mogelijke uitkomsten inzake lopende claims en procedures.

9. Langlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Onderhandse leningen	148	148
Pensioenpremie	4	15
Overlopende passiva	16.477	16.076
	16.629	16.239

Onderhandse leningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Ministerie van Financiën	Institutionele beleggers	Totaal
Stand per 31 december 2017	75	73	148
Mutaties			
Toevoegingen	-	-	-
Aflossingen	-	-	-
Stand per 31 december 2018	75	73	148

Specificatie onderhandse leningen:

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

Reële waarde

De reële waarde van de onderhandse leningen bedraagt EUR 194 miljoen (2017: EUR 199 miljoen) en is bepaald met behulp van beschikbare marktinformatie en schattingsmethoden. De marktwaarde van de onderhandse leningen is geschat aan de hand van de contante waarde van de toekomstige kasstromen tegen de geldende marktrente. Als grondslag voor de marktrente is hierbij gebruik gemaakt van rentevoeten op Europese staatsleningen met vergelijkbare looptijd.

Pensioenpremie

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

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Totaal
Stand per 31 december 2017	34
Mutaties	
Toevoeging	-
Onttrekking	17
Vrijval	-
Stand per 31 december 2018	17
Verplichting premiepad – kortlopend	13
Verplichting premiepad – langlopend	4
Stand per 31 december 2018	17

Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Vooruitontvangen omgevingswerken	169	167
Investeringsbijdragen	16.308	15.909
	16.477	16.076

Vooruitontvangen omgevingswerken

ProRail voert in opdracht van derden, voornamelijk gemeenten en provincies, werken uit zoals onderdoorgangen, spoorwegovergangen en geluidswallen. Deze partijen hebben aan ProRail een vergoeding betaald bij oplevering van het werk of betalen jaarlijkse vergoedingen. Deze vergoedingen worden door ProRail onder de schulden verantwoord ter financiering van periodiek onderhoud aan en toekomstige vernieuwing van deze objecten. Hiernaast is er sprake van oprenting tegen 0,386 % (2017: 0,521 %). 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 2018 bedroeg de vrijval EUR 2 miljoen. De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Onderhoud	Vernieuwing	Totaal
Stand per 31 december 2017	39	138	177
Mutaties			
Bijdragen	10	3	13
Oprenting	-	1	1
Aanwending	-8	-2	-10
Vrijval	-	-2	-2
Stand per 31 december 2018	41	138	179
Omgevingswerken – kortlopend	8	2	10
Omgevingswerken – langlopend	33	136	169
Stand per 31 december 2018	41	138	179

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 materiële vaste activa. Het aandeel waarover niet wordt afgeschreven heeft betrekking op terreinen en bedraagt EUR 834 miljoen (2017: EUR 818 miljoen).

Onder de investeringsbijdragen is een bedrag van EUR 36 miljoen (2017: EUR 35 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
Stand per 31 december 2017	14.046	2.360	16.406
Mutaties			
Ontvangen bijdragen	757	145	902
Desinvesteringen	-34	-5	-39
Afschrijvingen	-426	-53	-479
Overige mutaties	-5	31	26
Stand per 31 december 2018	14.338	2.478	16.816
Investeringsbijdrage - kortlopend	450	58	508
Investeringsbijdrage - langlopend	13.888	2.420	16.308
Stand per 31 december 2018	14.338	2.478	16.816

Ontvangen bijdragen

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2018 van EUR 757 miljoen (2017: EUR 685 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies van EUR 145 miljoen (2017: EUR 176 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>	2018	2017
Leveranciers en handelscrediteuren	17	53
Kortlopende schulden Rijksoverheid	23	18
Belastingen en sociale lasten	28	13
Overige kortlopende schulden	225	234
Overlopende passiva	503	507
	796	825

De kortlopende schulden hebben een looptijd korter dan 1 jaar.

Leveranciers en handelscrediteuren

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

Kortlopende schulden Rijksoverheid

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

Belastingen en sociale lasten

De kortlopende schulden inzake belastingen en sociale lasten bestaan uit de te betalen loonheffing over december 2018 van EUR 17 miljoen (2017: EUR 13 miljoen) en EUR 11 miljoen af te dragen omzetbelasting (2017: EUR 29 miljoen vordering).

Overige kortlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Rijksoverheid		
Voorfinanciering van geormerkte programma's	7	8
Vooruitontvangen subsidiegelden aanleg (MIRT)	2	8
Overloop van ontvangen subsidiebijdragen naar volgende jaren	-	-
Vooruitontvangen subsidie kapitaallasten en onderhoud (BOV)	-	-
Derden		
Af te dragen rente van onderhandse leningen	-	-
Vooruitontvangen gelden van de Europese Unie	-	-
Vooruitontvangen gelden van lagere overheden en derden	69	69
FENS-projecten	2	2
Diverse personeelsaanspraken (vakantiegeld en vrijetijdsaanspraken)	14	15
Vooruitgefactureerde bedragen aan derden	4	4
Nog te ontvangen facturen	112	106
Overige nog te betalen kosten	15	22
	225	234

Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Investeringsbijdragen	508	497
Vooruitontvangen omgevingswerken	10	10
Bijdragen inzake stationsprojecten	-	3
Egalisatierekening	-15	-3
	503	507

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.

Bijdragen inzake stationsprojecten

Ten behoeve van de financiering van commerciële voorzieningen in grote stations vernieuwingsprojecten, de zogeheten Nieuwe Sleutel Projecten, is door NS Stations (voorheen: NS Poort) in totaal EUR 113 miljoen (prijspeil 1 januari 2006) toegezegd. Op de initiële overeenkomsten zijn indexeringen toegepast voor in totaal EUR 14 miljoen en zijn contractwijzigingen overeengekomen voor in totaal EUR -10 miljoen, waarmee het totaal van de overeengekomen toezeggingen EUR 117 miljoen bedraagt. Het verloop van deze bijdragen in 2018 is:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Bijdragen	Rente	Aanwending	Totaal
Stand per 31 december 2017	86	2	-85	3
Mutaties	-	-	-3	-3
Stand per 31 december 2018	86	2	-88	-

Egalisatierekening

Voor een nadere toelichting inzake de egalisatierekening verwijzen wij naar de grondslagen van de jaarrekening. Het verloop van de egalisatierekening in 2018 is als volgt:

Bedragen in miljoenen euro's	2018	2017
Stand per 1 januari	-3	31
Mutaties		
Resultaat	-12	-34
Overige	-	-
Stand per 31 december	-15	-3

Mutatie resultaat

Het resultaat 2018 van EUR 12 miljoen negatief (2017: EUR 34 miljoen negatief) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2018 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 2018 circa EUR 1 miljard (2017: EUR 0,7 miljard). De afloop van de investeringsverplichtingen en de nieuwe investeringsverplichtingen zijn daarmee van vergelijkbare omvang.

Meerjarencontracten

ProRail heeft overeenkomsten afgesloten voor schoonmaak en onderhoud transferruimten van stations met een waarde van EUR 66 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	147	342	47	536
Output Proces Contracten (OPC) voor onderhoud aan de spoorinfra *	20	1	-	21
Huisvesting (huur en servicekosten)	9	13	2	24
ICT-Beheer	50	-	-	50
Onderhoud beveiligingssysteem, liften en roltrappen	12	46	110	168
Diverse overeenkomsten	47	99	57	203
	285	501	216	1.002

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

Milieuvergunningen

Milieuwetgeving verplicht ProRail om milieuvergunningen te verkrijgen voor haar emplacementen. In deze milieuvergunningen is de toegestane milieuruimte geregeld, dat wil

zeggen de hoeveelheid geluid die mag worden gemaakt en welk risico vanwege het rangeren met gevaarlijke stoffen toelaatbaar is. De verplichtingen die hieruit voortvloeien hebben geleid tot (geluids-)bron bestrijdende maatregelen aan het rijdend materieel.

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

Het programma bestaat enerzijds uit de deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' en anderzijds uit een aantal deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen (geluidsschermen en/of gevelmaatregelen) nodig zijn om aan de normen te kunnen voldoen. De deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' zijn in 2013 afgerond. De deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn op vier locaties na afgerond. De realisatie van deze locaties heeft vertraging opgelopen als gevolg van stagnatie in het aanvragen van de bouwvergunning of een hoger beroep op de omgevingsvergunning milieu. Naar verwachting zijn twee van deze locaties binnen een of twee jaar afgerond. Bij de resterende twee locaties is de verwachting dat het drie tot vier jaar gaat duren voordat deze volledig zijn afgerond. Dit is sterk afhankelijk van eventuele (hogere) beroepen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor het UPGE een totaalbudget van EUR 107 miljoen ter beschikking gesteld.

Pensioenverplichtingen

ProRail is aangesloten bij de pensioenregeling voor de bedrijfstak Spoorwegen die is ondergebracht bij het Spoorwegpensioenfonds. Deze pensioenregeling geldt voor alle medewerkers in loondienst van ProRail en verplicht ProRail tot het betalen van een vooraf vastgestelde jaarlijkse premie. De pensioenpremie bedraagt vanaf 2016 als gevolg van de nieuwe overeenkomst met het Spoorwegpensioenfonds 24%. Als gevolg van de aanvullende afspraken inzake het premiepad is per saldo sprake van een jaarlijks stijgend percentage. Het percentage is in 2018 gestegen naar 16,2% (2017: 14,1%). 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 110,3% per 31 december 2018 (102,7% per 31 december 2017).

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

Samenwerkingsprotocol RWS

Rijkswaterstaat en ProRail streven ernaar zoveel mogelijk als één professionele opdrachtgever richting de markt en de omgeving op te treden. De kaders van de samenwerking tussen Rijkswaterstaat en ProRail B.V. zijn in 2001 uitgewerkt in een samenwerkingsprotocol. Het protocol geeft kaders voor de strategische samenwerking op het gebied van aanleg, beheer en onderhoud (inclusief vervanging) van onderling kruisende infrastructuur (weg, spoorweg, waterweg). In 2011 hebben Rijkswaterstaat en ProRail B.V. het samenwerkingsprotocol uit 2001

herzien. Per project zullen nadere concrete afspraken worden gemaakt op basis van de modelovereenkomst die onderdeel uitmaakt van het samenwerkingsprotocol. De totale vervangingswaarde van de 89 geïdentificeerde projecten is geraamd op EUR 1,4 miljard.

Claims

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

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.

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>	2018	2017
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	745	796
Gebbruiksvergoeding	340	332
Geactiveerde productie eigen bedrijf	129	111
Overige bedrijfsopbrengsten	49	47
	1.263	1.286

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>	2018	2017
Initiële beschikking op (subsidie-)aanvraag	925	1.006
Aanvullende subsidiebeschikking	199	-
Vaststelling subsidie	-	-
	1.124	1.006
Overige (project-)beschikkingen	44	44
Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar	-	2
	44	46
	1.168	1.052
Financiering investeringswerken	-413	-261
Beschikte middelen	-	5
Overheveling projecten naar volgend jaar	-9	-
	-422	-256
Totaal exploitatiebijdragen	745	796

Gebruiksvergoeding

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Opbrengsten gebruiksvergoeding	349	341
Prestatieregelingen	-9	-9
	340	332

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding over 2018 bedraagt EUR 340 miljoen (2017: EUR 332 miljoen), waarvan het merendeel betrekking heeft op personenvervoerders. Deze bedragen hebben betrekking op de aan spoorwegondernemingen in rekening gebrachte vergoedingen voor het gebruik van het gemengde net inclusief HSL-Zuid en Betuweroute.

Geactiveerde productie eigen bedrijf

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

Overige bedrijfsopbrengsten

Overige opbrengsten bedragen ultimo 2018 EUR 49 miljoen (2017: 47 miljoen) en bestaan onder andere uit periodieke ontvangsten lagere overheden, opbrengsten inzake de levering van reisinformatie aan vervoerders.

14. Exploitatielasten

Kosten van uitbesteed werk

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Grootschalig onderhoud	-129	-149
Kleinschalig onderhoud	-266	-303
Onderhoud transfer	-79	-79
Beheer (inclusief kosten calamiteitenorganisatie)	-177	-180
Planstudies/innovaties/verkenningen	-5	-7
	-656	-718

Grootschalig onderhoud

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

Kleinschalig onderhoud

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

Onderhoud transfer

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

Beheer

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

Planstudies/innovaties/verkenningen

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

Lonen en salarissen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Totaal	-284	-277

Alle medewerkers zijn werkzaam in Nederland.

Verdeling van fte (gemiddeld aantal fte)

	2018	2017
Directie	11	12
Vervoer en Dienstregeling	159	190
Operatie	2.668	2.570
Projecten	744	725
Staven	722	678
	4.304	4.175

Sociale lasten

Bedragen in miljoenen euro's	2018	2017
Totaal	-62	-56

Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt EUR 24,3 miljoen (2017: EUR 20,2 miljoen).

Bezoldiging commissarissen

De ten laste van ProRail komende beloning van de commissarissen over 2018 bedraagt in totaal EUR 208.780 (2017: EUR 229.269). De beloning bestaat uit een vast honorarium, een vergoeding voor deelname aan een of meer commissies en een onkostenvergoeding. In 2018 heeft indexering van de bezoldiging plaatsgevonden. De bezoldiging van de raad van commissarissen over 2018 is als volgt:

2018	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemings-commissie	Vergoeding compliance en integriteits-commissie	Overige vergoedingen	Totaal
J.G.M. Alders	34.048	-	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
						208.780
2017						
J.G.M. Alders	33.160	-	8.137	-	1.583	42.880
W. Kooijman	21.085	-	8.137	8.137	1.557	38.916
J.G.H. Helthuis	21.085	8.137	8.137	-	1.557	38.916
P.T.H. Timmermans	21.085	8.137	-	-	1.503	30.725
A.C.W. Sneller	21.085	8.137	-	8.137	1.557	38.916
L.M. Sondag	21.085	-	8.137	8.137	1.557	38.916
						229.269

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

De tijdelijke commissie compliance en integriteit is conform doelstelling per ultimo 2017 opgeheven.

Bezoldiging bestuurders

De ten laste van ProRail komende beloning van de statutair bestuurders en de overige directieleden over 2018 bedraagt in totaal EUR 643.512 (2017: EUR 639.519). De beloning van de bestuurders bestaat uit een vast inkomen met secundaire arbeidsvoorwaarden (onkostenvergoeding, leaseauto en pensioen). Er zijn geen leningen, voorschotten en garanties ten behoeve van bestuurders verstrekt door de onderneming. De bezoldiging voor de statutaire bestuurders en overige directieleden is als volgt:

Naam	Functie	Periodiek betaalde beloningen				Beloningen betaalbaar op termijn [1]	Overige vergoedingen [2]	Totaal	Uitkering bij beëindiging dienstverband
		Brutoloon	Werkgevers-deel sociale premies	Onkosten vergoeding	Bijstelling auto				
2018									
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	-
								643.512	
2017									
P. Eringa	CEO	207.000	8.968	7.550	4.607	14.497	-	242.622	-
J. Voppen	COO	170.272	8.968	720	4.437	14.497	8.035	206.929	-
J.J.A. van Leeuwen	CFO	158.953	8.968	7.550	n.v.t.	14.497	-	189.968	-
								639.519	

1 Werkgeversdeel pensioenpremie

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

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 2018 is geen sprake van een recht op overschot.

Afschrijvingskosten immateriële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Afschrijvingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-9	-8
Afschrijvingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-11	-8
	<hr/>	<hr/>
	-20	-16
Amortisatie imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	11	8
	<hr/>	<hr/>
	-9	-8

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>	2018	2017
Afschrijvingen, gefinancierd door eigen financiering	-102	-104
Afschrijvingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-468	-471
	<hr/>	<hr/>
	-570	-575
Amortisatie materiële vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	468	471
	<hr/>	<hr/>
	-102	-104

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>	2018
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-4
	<hr/>
	-4
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	4
	<hr/>
	-

Onder de overige waardeveranderingen vaste activa zijn begrepen de niet-activeerbare-investeringen.

Overige waardeveranderingen materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door eigen financiering	-6	-6
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-35	-61
	-41	-67
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	35	61
	-6	-6

Onder de overige waardeveranderingen vaste activa zijn begrepen de niet-activeerbare-investeringen.

Overige bedrijfslasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Huisvesting- en kantoor/werkplekkosten	-59	-58
Overige personeelskosten	-32	-28
Externe dienstverlening	-59	-65
Overige baten en lasten	1	10
	-149	-141

Honoraria van de accountant

Onderstaande honoraria zijn in 2018 ten laste van het resultaat (externe dienstverlening) van ProRail gebracht inzake accountantskosten en adviesdiensten. Voor de controle van kalenderjaar 2018 is ProRail ten gevolge van een aanbesteding gewisseld van accountant. Deloitte Accountants B.V. is hierbij de nieuwe accountant geworden.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018			2017		
	Deloitte	EY	Totaal	Deloitte	EY	Totaal
Onderzoek van de jaarrekening	0,2	0,3	0,5	-	0,6	0,6
Andere controleopdrachten	-	0,6	0,6	-	1,0	1,0
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	-	-	-	-	-
Andere niet controlediensten	0,1	0,3	0,4	-	-	-
	0,3	1,2	1,5	-	1,6	1,6

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

15. Financiële baten en lasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Rentelasten	-8	-15
Rentebaten	1	-
	<u>-7</u>	<u>-15</u>

16. Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Totaal	-12	-34

Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening betreft het verschil tussen de verleende subsidie en de werkelijke kosten waarvoor subsidie is verleend en wordt in zijn geheel ten laste onderscheidenlijk ten gunste van de egalisatierekening gebracht. De resultaatontwikkelingen die zich in 2018 hebben voorgedaan zijn weergegeven in onderstaande tabel:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018
Afschrijvingsresultaat	-5
Resultaat claims	-11
Vrijval voorzieningen	4
Gebruiksvergoedingen	4
Overig	-4
	<u>-12</u>

17. Mutatie egalisatierekening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Totaal	12	34

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

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018	2017
Totaal	-	-

19. Gebeurtenissen na balansdatum

Geen bijzonderheden ten aanzien van gebeurtenissen na balansdatum te vermelden.

Utrecht, 12 april 2019

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

De heer P. Eringa
Chief Executive Officer

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

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

Mevrouw J.G.H. Helthuis

De heer J. Voppen
Chief Operational Officer

Mevrouw A.C.W. Sneller

De heer L.M. Sondag

Overige gegevens

Resultaatbestemming

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

1. Uitkering van winst ingevolge het in dit artikel bepaalde geschiedt na vaststelling van de jaarrekening waaruit blijkt dat zij geoorloofd is.
2. De winst staat ter vrije beschikking van de algemene vergadering.
3. De vennootschap kan aan de aandeelhouders en andere gerechtigden tot de voor uitkering vatbare winst slechts uitkeringen doen voor zover haar eigen vermogen groter is dan het bedrag van het geplaatste kapitaal vermeerderd met de reserves die krachtens de wet moeten worden aangehouden.
4. Ten laste van de door de wet voorgeschreven reserves mag een tekort slechts worden gedelgd voor zover de wet dat toestaat.
5. Bij de berekening van de verdeling van een voor uitkering op aandelen bestemd bedrag tellen de aandelen die de vennootschap houdt in haar eigen kapitaal niet mee.

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

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2018

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2018 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 2018 en van het resultaat en de kasstromen over 2018 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

- de balans per 31 december 2018;
- de winst-en-verliesrekening over 2018;
- het kasstroomoverzicht over 2018;
- de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

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

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

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

Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 90.000.000. De materialiteit is gebaseerd op ongeveer 0,5% van de materiele vaste activa. Voor een aantal specifieke posten en aandachtsgebieden hebben wij op basis van onze stakeholdersanalyse een materialiteit gehanteerd van € 9.250.000. 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 € 450.000 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.

Omschrijving	Onze controleaanpak	Observaties
Materiële vaste activa		
<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"> • Vaststellen dat de projectuitgaven voldoen aan de activeringscriteria; • Vaststellen dat materiële vaste activa bestaan; • Het vaststellen dat projectuitgaven worden ingedeeld in de juiste activaklasse en type eigendom; • Het toetsen van de gehanteerde levensduur en afschrijvingskosten. 	<p>Wij kunnen ons verenigen met de wijze van verantwoorden in de jaarrekening. Er zijn verder geen noemenswaardige observaties te rapporteren.</p>
Initiële controleopdracht		
<p>Bij initiële controleopdrachten is een aantal overwegingen van toepassing dat niet speelt bij terugkerende controleopdrachten. Additionele planningsactiviteiten en -overwegingen die noodzakelijk zijn om een toereikende controlestrategie en controleplan te bepalen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voldoende inzicht verkrijgen in ProRail B.V. en haar activiteiten, waaronder de interne beheersomgeving en de informatiesystemen, om de risico-inschatting te kunnen maken en de controlestrategie en het controleplan te ontwikkelen; • Voldoende toereikende controle-informatie verkrijgen met betrekking tot de openingsbalans inclusief de selectie en toepassing van waarderingsgrondslagen; en 	<p>Voordat wij in 2017 benoemd zijn tot externe accountant van ProRail B.V. hebben wij een uitgebreid transitieplan opgesteld, waarmee we in het voorjaar van 2018 van start zijn gegaan om inzicht te verkrijgen in de onderlinge relaties tussen de strategie, de bijbehorende business risico's en de wijze waarop dit impact kan hebben op de financiële verantwoording en het stelsel van interne beheersingsmaatregelen.</p> <p>Ons transitieplan bestond onder ander uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nauwe samenwerking met de voorgaande accountant, inclusief een proces van dossierinzage en formele overdrachtsprocedures, zoals door onze professionele standaarden voorgeschreven; 	<p>Er zijn verder geen significante observaties te rapporteren ten aanzien van dit kernpunt.</p>

- Communicatie met de voorgaande accountant.
- Actieve kennisoverdracht met de financiële, risico- en Corporate Audit functies om inzicht te verkrijgen in hun perspectieven op de activiteiten, risico's en belangrijkste bevindingen;
- Het bijwonen van de formele slotbesprekingen met senior management en de Audit Commissie als onderdeel van het jaarrekeningcontrole-proces 2017;
- Evaluatie van de belangrijkste verslaggevingsvraagstukken en controle-onderwerpen uit voorgaande jaren;
- Beoordeling van management 's documentatie met betrekking tot interne beheersing ter ondersteuning van het verkrijgen van inzicht in het proces van financiële verslaggeving en de bedrijfsprocessen.

Inkopen

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.

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.

Er zijn geen noemenswaardige observaties te rapporteren ten aanzien van dit kernpunt.

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.

Tenslotte hebben we gegevensgerichte controlewerkzaamheden uitgevoerd waarbij wij hebben vastgesteld dat de inkoop op de juiste productcategorie 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.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- het verslag van de raad van bestuur;
- het bericht van de raad van commissarissen;
- de overige gegevens;
- de andere onderdelen zoals vermeld in de inhoudsopgave.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het verslag van de raad van bestuur en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Beschrijving van verantwoordelijkheden voor de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de raad van bestuur en de raad van commissarissen voor de jaarrekening

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is de raad van bestuur verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de raad van bestuur afwegen of de onderneming in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de raad van bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij het bestuur het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

De raad van bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de vennootschap.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

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

Voor een omschrijving van onze verantwoordelijkheden verwijzen we naar de website van de NBA.

Utrecht, 12 april 2019

Deloitte Accountants B.V.

J. Dalhuisen RA

Meerjarenoverzicht

Winst en verliesrekening

Bedragen in miljoenen euro's	2018	2017	2016	2015	2014
Bedrijfsopbrengsten	1.263	1.286	1.254	1.200	1.203
Bedrijfslasten	1.268	1.325	1.280	1.187	1.153
Bedrijfsresultaat	-12	-34	-26	13	50
Resultaat na belastingen	-	-	-	-	-

Balans

Bedragen in miljoenen euro's	2018	2017	2016	2015	2014
Vermogen					
Balanstotaal	19.065	18.710	18.820	18.605	18.228
Eigen vermogen	1.604	1.604	1.605	1.604	1.604
Langlopende leningen	148	148	314	314	314
Activa					
Materiële vaste activa*	18.260	17.920	17.905	17.575	17.399
Afschrijvingen	111	112	117	120	118
Investeringsmaterieel	957	929	1.044	916	1.107
Investeringsbijdrage	902	861	972	787	1.021

* Waardering materiële vaste activa vanaf 2014 tegen historische kostprijs

** Investeringsmaterieel bestaat uit de bruto investeringen inclusief de niet activeerbare investeringen.

Medewerkers

In absolute aantallen	2018	2017	2016	2015	2014
Aantal medewerkers (gewogen gemiddelde)	4.414	4.289	4.069	3.909	4.000
Aantal medewerkers (einde jaar)	4.428	4.399	4.179	3.958	3.916
Aantal fte's eigen (gewogen gemiddelde)	4.304	4.175	3.959	3.793	3.868
Aantal fte's eigen (einde jaar)	4.329	4.279	4.072	3.847	3.796
Aantal fte's inhuur (gewogen gemiddelde)	333	294	209	182	182
Aantal fte's inhuur (einde jaar)	317	348	239	178	187

Kwantiteiten

In absolute aantallen	2018	2017	2016	2015	2014
Netlengte in exploitatie(in km) *	3.075	3.049	3.034	3.058	3.057
Totale spoorlengte (in km) *	7.114	7.146	7.219	7.021	7.030
Wissels	6.795	6.922	7.006	7.071	7.151
Overwegen **	2.316	2.369	2.368	2.589	2.612
Seinen	11.751	11.890	12.093	12.036	11.944
Stations	399	404	404	404	403
Beweegbare bruggen	69	56	56	56	56
Tunnels ***	24	18	15	15	15
Tonkilometers (in miljarden per jaar) ****	55	54	54	53	51
waarvan reizigers	42	41	40	39	38
waarvan goederen	13	13	14	14	13
Treinkilometers (in miljoenen per jaar) ****	164	160	159	157	156
waarvan reizigers	153	149	147	145	145
waarvan goederen	10	10	11	11	10
waarvan overig (aannemers/testritten)	1	1	1	1	1
Spoorwegondernemingen:	29	26	30	30	28

* Vanaf 2016 worden kilometers inclusief HSL-Zuid gerapporteerd.

** Vanaf 2016 worden overwegen exclusief dienstoverpaden gerapporteerd.

*** In 2013 is de definitie van een spoortunnel aangescherpt. Vanaf 2013 tellen vrije kruisingen en diveunders niet meer mee als spoortunnel. De vergelijkende cijfers van 2012 en eerder zijn niet aangepast.

**** De trein- en tonkilometers betreffen alle in Nederland gereden kilometers inclusief de kilometers op het HSL-traject.

Begrippenlijst

Ambitieweb

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 en 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-indicator Transitotijd goederenvervoer geldt een maximum.

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 treindienstleider 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

Punctualiteit 3 minuten Reizigersverkeer totaal

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.

Punctualiteit 3 minuten Regionale Series

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 toekomstvast routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren.

Regionale series

Concessiegroep bestaande uit treinseries in regionale concessiegebieden.

ProRail

