

Jaarverslag 2016



ProRail

ProRail Jaarverslag 2016

Inhoud

Kerncijfers 4

Het jaar 2016 6

Spoorvervoer 9

- Operationele prestaties 9
- Stations- en spoorvernieuwing 17
- Veiligheid 19

Omgeving 25

- Duurzaam spoor 25
- In contact met het publiek 27
- Geluid en trillingen 27
- Innovaties en vernieuwingen 29

Medewerkers 33

Financiën 39

- Financiële beheersing 39
- Financiële prestaties 39
- Effectieve bestedingen 40

Bericht van de raad van commissarissen 43

- Over de Raad 43
- Terugblik 2016 46
- Bijeenkomsten RvC en commissies 48
- De Raad als toezichthouder op de RvB 50
- Het jaarverslag 51

Profiel 53

- Organisatie en activiteiten 53
- Onze waardeketen 55
- Onze stakeholders 56
- Internationaal vergelijken 58
- Maatschappelijk verantwoord ondernemen 58

Stakeholdersdialoog 61

- Betrokkenheid van onze stakeholders 61
- In contact met onze stakeholders 64

Besturing 69

- Corporate governance 69
- Risicomanagement 73

Maatschappelijk verslaggevingsbeleid 79

GRI-verslaggeving 80

- GRI-tabel 81
- DMA-overzicht 92
- Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant 93

Jaarrekening 2016 97

- Balans per 31 december 2016 98
- Winst- en verliesrekening over 2016 99
- Kasstroomoverzicht 2016 100
- Toelichting op de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht 101
- Overige gegevens 130
- Controleverklaring van de onafhankelijke accountant 131

Meerjarenoverzicht 136

Begrippenlijst 138

Kerncijfers

Kwantiteiten

Spoorlengte

7.219 km



Aantal wissels



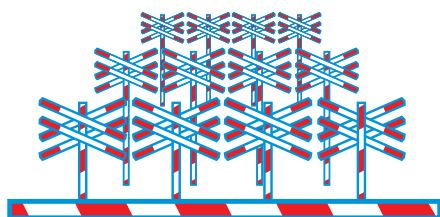
7.006

Aantal stations



404

Aantal
overwegen



2.368



Aantal seinen

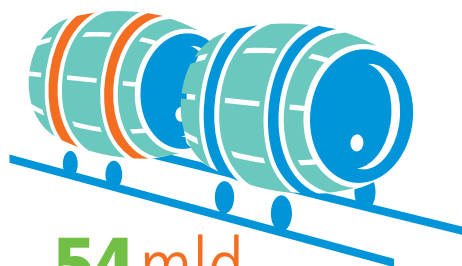
12.093

Treinkilometers



159 milj

Tonkilometers



54 mld

Aantal
vervoerders

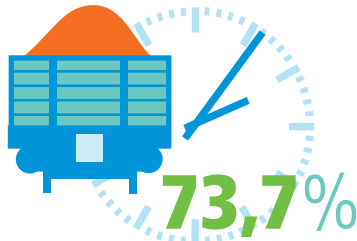
30



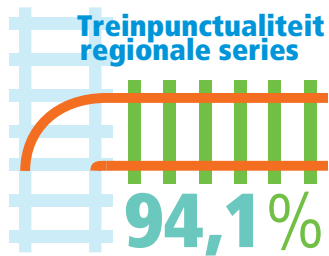
Prestatie-indicatoren



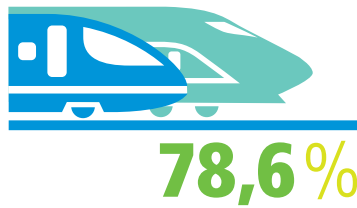
Treinpunctualiteit reizigersverkeer



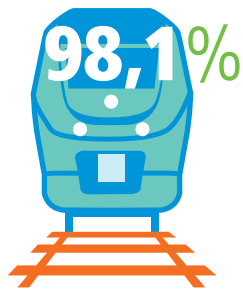
Treinpunctualiteit goederenverkeer



Treinpunctualiteit HSL-producten

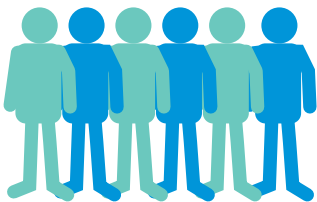


Geleverde treinpaden



Medewerkers

Aantal eigen medewerkers



4.179

Financieel

Bedrijfsopbrengsten



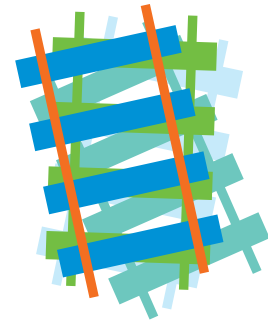
1.254 mln

Balans totaal



18.820 mln

Materiële vaste activa



17.905 mln

1.044 mln



Investerings

Het jaar 2016

Het jaar van de grote spoorvernieuwing. Zo gaat 2016 wat mij betreft de boeken in. Nieuw spoor bij Amsterdam Centraal en Schiphol. Totaal vernieuwde emplacementen rond Utrecht Centraal en Assen. Mooie nieuwe stations in Utrecht, Tilburg, Breda, Den Haag, Eindhoven en Harderwijk. Eigenlijk te veel om op te noemen. Dat we leverden hebben onze klanten gemerkt. Ondanks het toch al druk bereiden Nederlandse spoor konden we meer treinen inplannen voor de 30 reizigers- en goederenvervoerders die we bedienen.

Dankzij nieuwe infrastructuur en goed onderhoud is ons spoor robuuster geworden. De daling van het aantal technische storingen zette in 2016 verder door. En de hersteltijd na storingen is weer korter geworden. Wat betreft het reizigersvervoer hebben we in 2016 een hoge punctualiteit gerealiseerd: 89,4% van de treinen reed op tijd. Dat is een prima prestatie.

Maar natuurlijk was het niet alleen een succesjaar. In 2016 werden we helaas geconfronteerd met twee ernstige ongevallen, op overwegen bij Dalftsen en Winsum. ProRail wil daarom af van onbewaakte overwegen. Die moeten of worden opgeheven, of worden beveiligd. Ongevallen hebben een enorme impact op slachtoffers en hun families, reizigers, weggebruikers, omgeving en rijdend personeel. Samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincies en gemeenten zijn we daarom bezig dit doel te bereiken. Een veilige weg met een veilige spoorovergang is immers een gezamenlijke verantwoordelijkheid – ook in financieel opzicht. Hierin past ook dat wij gevaarlijk gedrag rondom het spoor zoveel mogelijk willen voorkomen. Breng jezelf en anderen niet in gevaar, is onze boodschap. Met campagnes via social media wijzen we weggebruikers daar op.

De prestatieafspraken rondom punctualiteit van het goederenvervoer hebben we niet gehaald. Dat was mede het gevolg van de keuze om snelheidsbeperkingen door te voeren. Uit ervaring blijkt dat vervoerders en verladers meer hechten aan marktconforme aankomstpunctualiteit in verband met overslag van de vervoerde goederen, dan

aan een aankomstpunctualiteit die wordt gemeten op drie minuten. We zijn met het ministerie van Infrastructuur en Milieu in gesprek over een alternatieve prestatieafpraak gericht op het goederenvervoer.

Het internationale reizigersverkeer verdient aandacht. De punctualiteit op de HSL kan beter. Samen met NS heeft ProRail een projectgroep ingericht die er de schouders onder zet om de problemen op de HSL op te lossen. Er is een aanpak ontwikkeld om strandingen van treinen, die geregeld ontstaan door wisseling van voltages tussen de HSL en het reguliere net, zo snel mogelijk op te lossen. Daarnaast werken we aan een structurele oplossing van deze problematiek.

De uitgaven voor beheer, onderhoud en vervanging lagen in 2016 op koers. Na een aantal jaren van onderbesteding, toen we minder werk konden uitvoeren dan we hadden beloofd en gepland, ben ik tevreden over de realisatie 2016.

Het vervoer per spoor is een van de meest duurzame vormen van mobiliteit. Wij zijn constant bezig om dit nog duurzamer te maken. Inkoop van groene stroom bijvoorbeeld. Of stations voorzien van energiezuinige ledverlichting. We onderzoeken of we energie kunnen besparen door de spanning op de bovenleiding te

verhogen naar 3kV. We doen dat samen met vervoerders en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De eerste uitkomsten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse zien er goed uit.

Niet alleen het spoor buiten is vernieuwd. ProRail zelf ondergaat ook grote veranderingen. Onder leiding van een nieuwe Raad van Bestuur en een Executive Committee zetten bijna 4.000 medewerkers zich dagelijks in om het vervoer per spoor beter te maken. Transparantie staat hoog in het vaandel. Met vervoerders, verladers en andere stakeholders kijken we hoe wij het beste onze maatschappelijke rol invulling kunnen geven.

De vraag naar mobiliteit zal de komende jaren flink toenemen. Om dat het hoofd te kunnen bieden is niet alleen uitbreiding van het aantal sporen en vernieuwing van stations belangrijk, innovatie speelt daarbij een grote rol: slimme vindingen om de capaciteit van het spoor te vergroten, en tegelijk nog veiliger te maken.

Het kabinet heeft besloten om ProRail in te willen richten als een zelfstandig bestuursorgaan. Hoe deze reorganisatie in de spoorsector ook verloopt, wij blijven streven naar beter, meer en duurzamer treinverkeer. Naar vernieuwen, verbeteren en investeren in de toekomst, voor reiziger en verlader. Daar staan wij voor.

Namens de Raad van Bestuur van ProRail B.V.,

Utrecht, 14 april 2017

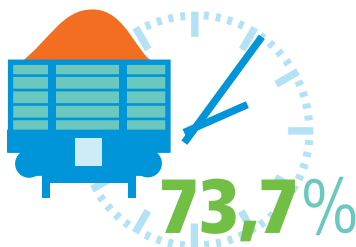
Pier Eringa
Voorzitter Raad van Bestuur



In het kort

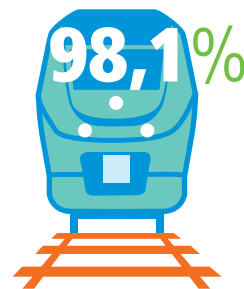


Treinpunctualiteit reizigersverkeer

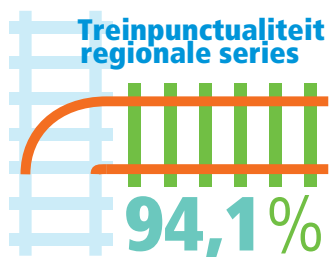


Treinpunctualiteit goederenverkeer

Geleverde treinpaden

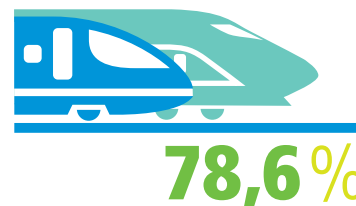


Reizigerspunctualiteit hoofdrailnet



Treinpunctualiteit regionale series

Treinpunctualiteit HSL-producten



Spoorvervoer

Vervoerders, verladers en reizigers hechten grote waarde aan punctueel vervoer per trein en betrouwbare infrastructuur. Er was in 2016 sprake van meer beschikbare treinpaden, minder uitval van treinen en een afname van het aantal 'zwarte prestatiedagen'. Ook is een geheel vernieuwde dienstregeling ingevoerd, zijn grote infrastructuurprojecten gerealiseerd en hebben we vorderingen gemaakt met prestatiegericht onderhoud. Er deden zich enkele grote verstoringen voor.

Operationele prestaties

Punctueel spoor

De meeste scores komen uit boven de met het ministerie van Infrastructuur en Milieu overeengekomen bodemwaarden, in vergelijking met 2015 was er sprake van een lichte afname. De punctualiteit goederenverkeer is gedaald als gevolg van noodzakelijke werkzaamheden en snelheidsbeperkingen.

Prestatie-indicatoren punctualiteit

	2014	2015	2016	Bodemwaarde
Treinpunctualiteit reizigersverkeer (< 3 minuten) ¹	90,2%	89,5%	89,4%	87,0%
Treinpunctualiteit regionale series (< 3 minuten) ²	94,9%	95,0%	94,1%	92,4%
Treinpunctualiteit HSL-producten (<3 minuten) ³	82,7%	79,8%	78,6%	80,0%
Reizigerspunctualiteit HRN (< 5 minuten) ⁴	-	91,0%	91,3%	90,0%
Treinpunctualiteit goederenverkeer (< 3 minuten) ⁵	83,0%	80,0%	73,7%	80,0%

Treinpunctualiteit reizigersverkeer boven bodemwaarde

De prestatie-indicatoren, behalve punctualiteit goederen en punctualiteit HSL, waren in 2016 beter dan de bodemwaarden. De in 2015 ingevoerde 'dagstarts', waardoor op verkeersleidingsposten de prestaties van de voorgaande dag worden geëvalueerd, zijn uitgebreid naar meer loca-

- 1 Het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan drie minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. 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.
- 2 Zie voetnoot 1. Punctualiteit van de Regionale Series wordt gemeten op 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.
- 3 HSL = Hoge Snelheidslijn. Zie voetnoot 1. Punctualiteit van HSL-producten wordt gemeten op vier stations voor Intercity Direct en Thalys.
- 4 HRN = hoofdrailnet. De prestatie-indicator 'reizigerspunctualiteit' is ingevoerd in 2015 en doorontwikkeld in 2016. De prestatie-indicator is met betrekking tot 2016 geen onderdeel van de uitgevoerde externe review van EY Accountants. Per 2017 wordt de nieuwe definitie van kracht.
- 5 Het percentage goederentreinen waarbij de vertraging op het eindpunt van de route minus de vertraging op het startpunt van de route kleiner is dan drie minuten. Als de vertrekvertraging negatief is, wordt deze op nul gezet. Punctualiteit van goederenverkeer wordt gemeten op zes goederencorridors, exclusief de Betuweroute.



ties. Ook krijgt de snellere opstart van de treindienst na verstoringen steeds meer aandacht, met als doel dat de punctualiteit stijgt.

Afgenomen treinpunctualiteit HSL-producten

In vergelijking met het voorgaande jaar nam in 2016 de punctualiteit van HSL-producten af. Belangrijkste oorzaken hiervoor zijn: snelheidsbeperkingen bij de Moerdijkbrug, (vertraagde) goederentreinen op de Brabantroute, rangeerproces Breda en een aangepaste dienstregeling vanwege werkzaamheden. In 2015 lag de focus van ProRail en NS op het bieden van vervoerscapaciteit voor de Intercity direct. Vanaf het derde kwartaal 2015 steeg de uitval in dit segment, met een piek van 12,8% in januari 2016, die kon worden teruggebracht tot gemiddeld 5,7% in het vierde kwartaal van 2016.

Reizigerspunctualiteit hoofdrailnet (HRN) verbeterd

In 2016 was de reizigerspunctualiteit HRN 91,3%, boven de bodemwaarde van 90,0%. De reizigerspunctualiteit is 0,3 procentpunten hoger dan in 2015. In 2016 heeft ProRail ingezet op beter uitvoeren van de dienstregeling, met name in het eerste kwartaal heeft dit een positief effect gehad op de reizigerspunctualiteit. Verder heeft de lage uitval van treinen op de 10 stations met de meeste reizigers een bijdrage geleverd aan de positieve score. Op 7 van die 10 stations steeg bovendien de treinpunctualiteit. De grootste verbeteringen zien we op de stations Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal en Arnhem Centraal. Deze stations profiteren van de ontvlochten en versnelde infrastructuur op DoorStroomStation Utrecht.

Ook de betere weersomstandigheden hadden een positief effect op de punctualiteit.

Regionale verschillen

Door omleidingen van goederentreinen van de Betuwe-route naar de Brabantroute en werkzaamheden en snelheidsbeperkingen op de Moerdijkbrug, stond in Brabant en Zuid-Holland de reizigerspunctualiteit het grootste deel van het jaar onder druk. Op de tien drukste stations was de treinuitval in 2016 lager dan in 2015. Op zeven van die tien stations steeg de treinpunctualiteit. De grootste verbeteringen zagen we op Amsterdam Centraal, Arnhem Centraal en Utrecht Centraal. De ontvlochten en verbeterde infrastructuur op doorstroomstation Utrecht, dat ook een positief effect had op de punctualiteit op stations in alle richtingen, speelde daarin een belangrijke rol. Dat is vooral te zien aan de punctualiteit op de stations Arnhem en Nijmegen. In Amsterdam is bovendien de dienstregeling van de Intercity's uit Zeeland verbeterd.

Treinpunctualiteit regionale series gedaald

De punctualiteit van de regionale series is met 94,1% hoger dan de bodemwaarde, maar wel lager dan in 2015 (95,0%) vooral door de sprinter Zwolle – Enschede. Deze telde in 2015 nog niet mee. De dienstregeling van deze, op enkelspoor rijdende, serie was erg krap. Zonder deze serie zou de realisatie 94,9% zijn. De dienstregeling 2017 is met een minuut verruimd om dit issue op te lossen. Daarnaast zorgde de dienstregeling 2017, die is ingevoerd in december 2016, in Limburg voor gewenningsproblemen en lage prestatiecijfers door nieuwe omlopen, kortere rijtijden,

krappere keringen en nieuw materieel. Genomen acties, zoals een dagelijkse ingelegde pendeltrein Maastricht Randwijck, zijn effectief.

Treinpunctualiteit goederenverkeer afgenomen

In 2016 lag de punctualiteit van het goederenverkeer op 73,7%, onder de bodemwaarde van 80,0% die was overeengekomen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hier lagen een aantal oorzaken aan ten grondslag. Ten eerste kon door werkzaamheden in Duitsland beperkt tot geen goederenverkeer over de Betuweroute plaatsvinden en waren omleidingen via de drukke Brabantroute noodzakelijk wat een negatief effect op de punctualiteit had. Ten tweede werd het goederenverkeer gehinderd door de snelheidsbeperking op de Moerdijkbrug die sinds april 2016 van kracht is. Ten derde gaven goederenvervoerders bij de totstandkoming van het dienstregelingsplan voor 2016 de voorkeur aan de beschikbaarheid van vier paden per uur op de Brabantroute en daarmee aan flexibiliteit boven punctualiteit. Niet alle paden zijn in praktijk realiseerbaar met een goede punctualiteit op 3 minuten. Om deze reden ontwikkelt ProRail samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de goederenvervoerders een betere prestatie-indicator voor 2018.

Meer reizigerstreinpaden geleverd

Een geleverd treinpad is een capaciteitsreservering op het spoor, nodig om een reizigerstrein van A naar B te rijden. Als een trein (op een deel) niet rijdt en de oorzaak ligt bij ProRail, dan is het betreffende treinpad niet geleverd. Verstoringen door het weer en door derden worden ook meegenomen. Het percentage geleverde treinpaden lag in 2016 met 98,1% boven de prestaties in voorgaand jaar en de met het ministerie van Infrastructuur en Milieu afgesproken bodemwaarde van 97,5%.

Prestatie-indicator betrouwbaarheid

	2014	2015	2016	Bodemwaarde
Geleverde treinpaden ⁶	97,9%	97,9%	98,1%	97,5%

Minder uitval

Er zijn in 2016 minder treinen uitgevallen dan in 2015. Met de introductie van de reizigerspunctualiteit is besloten om voor uitval geen bodemwaarde meer toe te kennen. Het uitvalcijfer wordt wel gepubliceerd voor het totale reizigersverkeer én voor de individuele groepen Hoofdrailnet, Regionale Series en HSL-producten.

Informatie-indicator betrouwbaarheid

	2014	2015	2016
Uitgevallen treinen ⁷	1,8%	2,1%	1,9%

Incidenten afgenomen

Als landelijk de treinpunctualiteit onder de 75% daalt en/of de uitval boven de 10% uitkomt, spreken wij over een 'zwarte prestatiedag'. Dergelijke dagen kwamen in 2015 10 keer voor, in 2016 drie keer.

- Op 17 november had het treinverkeer last van zwaar herfstweer.
- Op 20 november raasde een najaarsstorm over het land.
- Op 21 november kwamen bovenop het slechte weer een brandalarm in de tunnel bij Rijswijk, overwegstoringen in Noord-Brabant en een door graafwerkzaamheden beschadigde kabel in Willemsdorp.

Betrouwbaar spoor

ProRail voert op vele vlakken verbeteringen door en investeert tientallen miljoenen, gericht op verbetering van de infrastructuur, meer betrouwbaarheid en een hogere punctualiteit.

Betrouwbaar spoor en grote verstoringen

Een Treindienst Aantastende Onregelmatigheid (TAO) is een verstoring die tot een vertraging van meer dan drie minuten van minimaal één trein leidt. Bij het onderzoek naar de oorzaken van TAO's onderscheiden we vier hoofd-categorieën: techniek, processen, derden en weer.

Het aantal technische verstoringen zoals sein- en wisselstoringen neemt sinds enkele jaren af door productverbeteringen en aangepast onderhoud. Ook het aantal verstoringen door processen, bijvoorbeeld uitloop als gevolg van werkzaamheden, is in 2016 verder gedaald. Daar stond een stijging tegenover van het aantal derdenstoringen, veroorzaakt door bijvoorbeeld spoorlopers, vandalisme, koperdiefstal en suicides. Het aantal verstoringen door extreme weersinvloeden (hitte, glad spoor, storm) bleef in vergelijking met 2015 redelijk hetzelfde.

Prestatie-indicator betrouwbaarheid

Oorzaken van TAO's	2014	2015	2016
Techniek	36%	32%	32%
Processen	10%	9%	7%
Derden	47%	51%	53%
Weer	6%	7%	7%
Overig	1%	1%	1%
Totaal	100%	100%	100%

Aantal TAO's	2014	2015	2016
TAO totaal	10.017	10.974	10.522

6 De gerealiseerde treinpaden voor alle reizigersvervoerders plus de niet-gerealiseerde treinpaden waarvan de vervoerders de veroorzaker zijn. Een treinpad is een capaciteitsreservering op de infrastructuur die nodig is om een trein te rijden. Een treinpad wordt gekaderd door de treinactiviteiten die onder één treinnummer op één verkeersdag zijn gepland.

7 Het percentage treinaankomsten dat niet is gerealiseerd. Uitval 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.

ProRail geeft extra aandacht aan het reduceren van verstoringen die tot (zeer) veel hinder leiden. Met ingang van 2017 is 'klanthinder'⁸ onderdeel van de prestatieafspraken tussen ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Aanmerkelijke storingen deden zich in 2016 voor op de Moerdijkbrug en in de tunnel Barendrecht.

Moerdijkbrug

Het spoor op de Moerdijkbrug is in 2003 vernieuwd. In 2016 zijn problemen ontdekt met de spoorlassen en de spoorgeometrie. Dit heeft geleid tot vertraagde of uitgevallen treinen. Het plan is in 2017 alle spoorstaven en lassen op de brug te vervangen. Tot dat moment wordt er intensief gemonitord en is er iedere twee weken een onderhoudsmoment ingepland om storingen zoveel mogelijk te voorkomen.

Tunnel Barendrecht

Terwijl er de afgelopen vijf jaar niet meer dan twee blusincidenten per jaar hebben plaatsgevonden in de overkapping op Barendrecht, waren het er vijf in het eerste kwartaal van 2016. Bij al deze incidenten bleek dat een combinatie van de tunnelinstellingen en de uitlaatgassen van optrekkende diesellocomotieven het alarmsysteem activeerden, waarna de automatische brandblusinstallatie in werking trad. Per incident waren er versturende gevolgen voor zo'n 90 treinen en de overlast varieerde van enkele minuten vertraging tot het opheffen van treinen.

Inmiddels zijn met alle betrokken partijen afspraken gemaakt over tot stilstand komende diesellocomotieven in de tunnel. Op basis van een stresstest met zware goederentreinen is onderzocht met welke warmteontwikkeling rekening gehouden moet worden bij remmen, stilstaan en optrekken. In nauw overleg met Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond en de gemeente Barendrecht is de instelling van het alarmsysteem hierop aangepast. Ook is vervoerders verzocht om hun Handboek Machinist op dit punt te herzien, zodat elke machinist van een diesellocomotief die in de tunnel tot stilstand komt zich meldt bij de desbetreffende treindienstleider.

We blijven zoeken naar meer verbeteringen die we ook in andere tunnels kunnen doorvoeren om storingen verder te reduceren zonder de veiligheid uit het oog te verliezen.

Verbeterprogramma Intercity direct

De Intercity direct maakt gebruik van een rechtstreekse snelle verbinding tussen Amsterdam en Breda via de HSL (Hogesnelheidslijn). ProRail richt zich op factoren in het domein van de verkeersleiding, infrastructuur (bv. wissels, tunnels), externe factoren (bv. wind, spoorlopers en dieren) en de afhandeling van strandingen. NS focust op factoren als het materieel, personeel en logistiek plan. De afgelopen jaren had de Intercity direct te maken met een relatief hogere uitval van treinpaden dan op het reguliere spoor. Vorig jaar hebben NS en ProRail verbeterprogramma's

ingericht. Die richten zich op vermindering van de uitval én op het voorkomen en sneller afhandelen van verstoringen. Factoren die NS kan beïnvloeden zijn onder meer het materieel, personeel en logistiek plan. ProRail richt zich op de infrastructuur, op storingen door derden en op de invloed van het weer op de infrastructuur.

In 2016 heeft ProRail diverse verbeteringen doorgevoerd. Dat waren onder meer het herijken van het windwaarschuwingssysteem op de brug Hollands Diep, aanpassing van het brandblussysteem in de tunnel Barendrecht, het plaatsen van hectometerbordjes in spanningsluizen (deel van de bovenleiding waar een trein overgaat van de ene op de andere spanning) en het beschikbaar hebben van een hulplocomotief in Rotterdam. Voor de delen van de HSL-corridor waar niet op hogesnelheidsspoor wordt gereden, heeft ProRail een verstoringanalyse uitgevoerd. Op basis van uitkomsten wordt in 2017 in samenwerking met de tracéteams en spooraanneemers een nieuw onderhoudsregime bepaald en ingevoerd, dat gericht is op verdere verkleining van de kans op verstoringen.

In de zomer van 2016 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de verbeterplannen Intercity direct van ProRail en NS laten onderzoeken. Daaruit bleek dat indien er aanvullende maatregelen worden getroffen eind 2017 een niveau van 5-7% uitval kan worden bereikt. ProRail en NS verwachten een uitvalpercentage in deze orde grootte in een stabiele situatie en werken aan het verder reduceren van de uitval.

Fundamentele verbeteringen nodig

Uit het onderzoek naar de verbeterplannen Intercity direct bleek ook dat fundamentele systeemverbeteringen op de HSL-corridor nodig zijn om de prestaties naar een hoger niveau te tillen. Dat betekent vergaande aanpassingen en investeringen in de infrastructuur en de al in gang gezette proactievare onderhoudssystematiek. Met het onderzoek zijn diverse suggesties voor maatregelen voor de (middel) langetermijn gedaan die zullen helpen om de complexiteit van de HSL terug te dringen. Deze suggesties sluiten grotendeels aan op de lopende initiatieven maar bieden ook nieuwe impulsen. Voorbeelden zijn het plaatsen van windschermen op de Brug Hollands Diep, het reserveren van spoor 3 Rotterdam Centraal voor HSL-treinen en diverse technische maatregelen. ProRail heeft deze suggesties voor nader onderzoek opgenomen in een verbeterprogramma.

Schiphol

De prestaties rondom Schiphol zijn in 2016 verbeterd. In samenwerking met diverse stakeholders is de procedure bij brandmeldingen aangepast, waardoor de hinder als gevolg van brandmeldingen in de Schipholtunnel is vermindert. Het lagere aantal brandmeldingen in 2016 was mede te danken aan extra operationele alertheid en maatregelen zoals de frequentere periodieke reiniging van de tunnel.

8 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 ondervindt



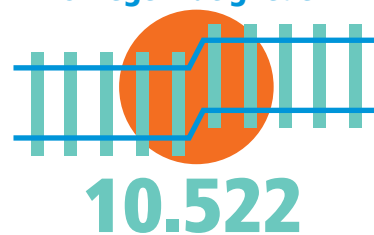
In het kort

Ook hebben we met behulp van een nieuwe versperringsmaatregel de impact van brandmeldingen in de tunnel aantoonbaar gereduceerd. Hiermee voorkomen we dat brand-, rook- of geurmeldingen direct leiden tot ontwijking van het treinverkeer.



In 2016 is de hinder als gevolg van storingen aan de infrastructuur gedaald. De planmatige aanpak van terugkerende storingen en uitvoerig onderzoek naar de oorzaken hebben hieraan bijgedragen. Bovendien is in het kader van het project OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) veel nieuwe infrastructuur in bedrijf genomen en de oudere infrastructuur gesaneerd.

Treindienst aantastende onregelmatigheden



Beter en Meer: verbeteringen op en rond het spoor

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

Oorzaken van TAO's



ProRail werkt met de Verbeteraanpak Trein (VAT) toe naar hoogfrequent vervoer op de A2-corrider tussen Eindhoven en Amsterdam. Het programma Be- en Bijsturing van de Toekomst (BBT) beoogt een zo snel mogelijk herstel van het treinverkeer na een verstoring. In het programma Verbeteraanpak Stations (VAS) verbeteren we de kwaliteit



van stations, voor en samen met onze klanten, de vervoerders.

In juli 2016 besloot NS na een intensief gezamenlijk traject met ProRail om de frequentieverhoging op de A2-corridor in de dienstregeling van 2018 door te voeren. Dit zullen wij op verschillende manieren realiseren. Om de betrouwbaarheid te kunnen verhogen en meer treinen te kunnen laten rijden, hebben wij diverse stappen gezet. Er is voortaan extra capaciteit om treinen op te stellen en schoon te maken. Gebundelde monitoring en besluitvorming om grote verstoringen landelijk aan te pakken en af te handelen wordt ondergebracht bij het Centraal Monitor- en Beslis Orgaan (CMBO). Andere initiatieven zijn aangescherpte analyse, gericht onderhoud, een scherpere planning van de dienstregeling en de introductie van nieuwe hulpmiddelen op stations, zoals instapzones en aftellers op de perrons.

Binnen het VAS-programma werken ProRail en NS Stations samen (en met onze partners in de stationsgebieden) om de stations nog aantrekkelijker te maken. In 2016 zijn diverse stappen gezet. Op station Utrecht zijn vergrote reis-informatieschermen opgehangen om de leesbaarheid te verbeteren, begin 2017 volgen de andere drie grote stations Amsterdam Centraal, Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal. Daarnaast is voor de reizigers een nieuwe,

vereenvoudigde 3D-stationsplattegrond ontworpen. Tot slot verbeterden we samen met de lokale overheden de reisinformatie op verschillende stations voor bus, tram en metro en zijn samen met belangenorganisatie Rover plannen ontwikkeld ter verbetering van de bewegwijzering op en rond stations.

ICT

In 2016 zijn diverse ICT-projecten afgerond. In totaal zijn er ruim 100 ICT-projecten gaande met een investeringsvolume van totaal EUR 70-80 miljoen gespreid over komende jaren. Hieronder volgen voorbeelden van in 2016 succesvol gerealiseerde projecten.

- **Digitaal Schouwen.** Dankzij dit project is het mogelijk geworden om, met behulp van camera's op treinen en beeldherkenningssoftware, de positie van seinen, borden, wissels en andere objecten in en langs het spoor exacter vast te stellen. Bestaande tekeningen van het spoor, de zogeheten OBE⁹-bladen, kunnen worden gecontroleerd en geactualiseerd. Voor treindienstleiders, leiders werkplekbeveiliging, machinisten en aannemers is het cruciaal dat de informatie die 'binnen' op tekeningen en in systemen is vastgelegd 100% overeenkomt met de werkelijke situatie 'buiten'.

9 OBE: Overzicht Baan en Emplacement

- **Inspecteur van de toekomst.** Dit project heeft een nieuwe app opgeleverd waarmee inspecteurs van de infrastructuur efficiënt en mobiel spoorgegevens kunnen raadplegen en resultaten vastleggen. De inspecteurs zijn voortaan minder tijd kwijt aan administratieve taken en kunnen meer tijd aan de daadwerkelijke inspecties besteden.
- **Dashboard Assetmanagement.** Met dit dashboard zijn trends in de spoorprestaties meer inzichtelijk geworden en kan beter op trends worden gestuurd, vooral bij onderhoud en operatie.
- **Materieel Treinpositie Service.** Met dit project is gewerkt aan beter inzicht in de positie van treinen, bijvoorbeeld als een trein een emplacement binnenrijdt of verlaat, bij verstoorde situaties en als hulpmiddel bij de be- en bijsturing. Ook goederen- en reizigersvervoerders vragen om nieuwe diensten die beter inzicht in de positie van treinen en materieel bieden. De service kan nu worden ingezet voor verschillende diensten zoals SpoorWeb.
- **Trein Op de Lijn (TOL).** De applicatie Routelint, die binnen dit project is ontwikkeld, is in 2016 landelijk uitgerold en voorziet NS-machinisten van actuele informatie over de verkeerssituatie op het baanvak. Machinisten kunnen de trein voortaan nauwkeuriger laten rijden en het aantal roodseinpassages zal afnemen. Zo draagt TOL bij aan punctualiteit én veiligheid.
- **SpoorWeb.** Dit platform biedt voor alle partijen, zoals brandweer, politie, ambulancediensten, gemeenten, waterschappen en Rijkswaterstaat, betere ondersteuning bij de afhandeling van incidenten. De informatie en functionaliteit worden zodanig aangeboden dat alle betrokken partijen hetzelfde beeld hebben van de situatie, en technische verbeteringen hebben ervoor gezorgd dat de desbetreffende applicatie breder in de sector kan worden ingevoerd. De SpoorWeb-keten biedt directe ondersteuning aan de dienst Incidentafhandeling en indirecte steun aan de hoofdprocessen Storingsherstel en Logistieke bijsturing.
- **Tijdig Roestrijden.** Door roest aan sporen en wissels kunnen treinen niet meer gedetecteerd worden. Dit project geeft de treindienstleider actuele informatie over de status van de sporen en geeft aan wanneer roestrijden nodig is. De treindienstleider kan vervolgens het plan aanpassen en treinen laten roestrijden. De nieuwe aanpak leidt tot een efficiëntere ontroesting.
- **Herbevestiging gebruik goederenpaden.** Dankzij dit project worden goederenvervoerders voortaan actiever betrokken bij het benutten van de beschikbare

goederenpaden. Goederenpaden die niet worden benut, kunnen direct door de vervoerder worden vrijgegeven voor gebruik door andere vervoerders, met een betere benutting van het spoor als resultaat.

Uitwijk oefeningen ICT

Net als in voorgaande jaren zijn in 2016 drie ICT-uitwijk oefeningen van verkeersleidingsposten uitgevoerd. Bij zo'n oefening wordt de uitval van het rekencentrum van een verkeersleidingspost gesimuleerd. Een verkeersleidingspost moet dan binnen vier uur elders worden opgebouwd. In 2016 betrof het de posten Utrecht, Amersfoort en Maastricht. Indien bij een brand niet alleen de computers van de treinbesturing maar ook die van de beveiligingsinstallatie van het emplacement verloren zijn gegaan, is voorzien in een scenario dat wissels worden geklemd en vaste routes kunnen worden gereden. Dit scenario is in Maastricht geoefend, wissels zijn bij de oefening in een vooraf bepaald verkeerspatroon geklemd.

Naar aanleiding van de APK-keuring in 2016 – een onderzoek naar de staat van onze ICT-infrastructuur – zijn de aanbevelingen, zoals uitwijk kantoorautomatisering, upgrade computerruimtes posten Kijfhoek en Rotterdam conform planning opgevolgd. De kwaliteit van de datacenters van de overige verkeersleidingsposten was conform de APK op orde.

Van OPC naar PGO: meer grip op operationele prestaties

ProRail implementeert tot 2019 Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) en streeft, naast de borging van veiligheid naar betere prestaties van het spoor, compliant contracten, een optimale prijsprestatie-verhouding en professioneel opdrachtgeverschap. In PGO-contracten worden de gewenste prestaties opgenomen; de realisering daarvan is volledig in handen van de aannemer. Alle contracten worden via een Europese aanbestedingsprocedure op de markt gebracht. Het doel is om vanaf eind 2019 alle onderhoud in Nederland op basis van prestatiecontracten uit te voeren. In 2015 en 2016 hebben wij vergelijkingen gemaakt tussen OPC¹⁰ en PGO-gebieden. Hieruit is gebleken dat storingen en treinhinder in PGO-gebieden sneller afnemen dan in OPC-gebieden. Bovendien leidt de nieuwe aanpak tot een significante kostenreductie.

Het PGO-programma bestaat uit zeven deelprojecten:

1. Aanbesteding PGO-contracten:

- De 21 contractgebieden worden tot eind 2019 aanbesteed in negen tranches. In 2016 zijn de eerste drie tranches aanbesteed:
- Tranche 1, PGO de Peel, Hollands-Noorderkwartier en Rotterdam: Deze contractgebieden zijn op 1 mei 2016 gegund en de winnende aannemers zijn gestart op 1 oktober.

¹⁰ OPC= Output Proces Contract

- Tranche 2, PGO Drenthe, Rijn & Gouwe en Zeeland: Als gevolg van rechtszaken zijn deze contract-gebieden iets vertraagd en eind december 2016 voorlopig gegund.
- Tranche 3, PGO Amsterdam, Veluwe en Betuwe: Eind 2016 is voor Amsterdam de aanbestedingsfase begonnen.

Over deze aanbestedingen zijn diverse juridische procedures gevoerd jegens ProRail, deze zijn positief voor ProRail verlopen.

2. *Tracéteam van de toekomst:*

Het PGO-contract vergt een nieuwe manier van contract-handhaving, met sturing op output in plaats van input. In 2016 zijn de huidige situatie en knelpunten in kaart gebracht, en zijn de inrichtingsprincipes en verbeteringen voor het toekomstig ontwerp geïnventariseerd.

3. *Risicobeheersing:*

Nu met de overgang naar PGO-contracten de beheersing van technische risico's in de markt is belegd, moet er ook een nieuwe rolverdeling komen tussen ProRail en aannemers. Tegen deze achtergrond heeft ProRail een nieuw normenkader ontwikkeld voor kleinschalig onderhoud voor alle onderhoudscontracten.

4. *Data & Informatie op orde:*

Om de transitie naar PGO-contracten vloeiend te laten verlopen, zijn juiste, consistente configuratie- en sturingsdata van groot belang. Dit programma zorgt voor verdere professionalisering van deze data.

5. *Kennis & Opleiding:*

In 2016 is het opleidingsplan ontwikkeld voor interne en externe stakeholders van het PGO-programma. Ook zijn er Project Start Up Meetings georganiseerd om de transitie naar PGO binnen een bepaald gebied zo goed mogelijk te laten verlopen. Deze meetings zijn door de betrokkenen goed ontvangen.

6. *Verbinding & Communicatie:*

Gezien de grote impact van de transitie naar prestatie-sturing is verbinding & communicatie een belangrijk aandachtspunt.

7. *Specials:*

Naast de deelprojecten gericht op de transitie naar PGO zijn er vijf strategische vooronderzoeken gestart: de Specials. De resultaten hiervan worden mogelijk in de deelprojecten verwerkt.

Capaciteit

In 2016 zijn belangrijke wijzigingen aan de infrastructuur voltooid en is er gewerkt aan een derde spoor voor het goederenvervoer tussen Zevenaar en Oberhausen.

Meer capaciteit

In december 2016 is de dienstregeling 2017 ingevoerd. Er kunnen meer treinen rijden, omdat we belangrijke nieuwe en vernieuwde infrastructuur hebben opgeleverd. Met DoorStroomStationUtrecht (DSSU) zijn de sporen rond Utrecht Centraal in rechte banen gelegd, is het aantal sporen naar het zuiden verdubbeld van vier naar acht en zijn kruisingsvrije passages aangelegd. Ook tussen Schiphol Airport en Amsterdam RAI zijn sporen en kruisingsvrije passages bijgekomen. Vanwege deze nieuwe capaciteit gaan in 2017 extra treinen rijden tussen Almere en Schiphol Airport. Tevens zijn voorbereidingen getroffen om het mogelijk te maken dat vanaf 2018 elke 10 minuten een intercitytrein rijdt tussen Amsterdam en Eindhoven.

Nieuwe vervoersconcessies

In december 2016 zijn nieuwe vervoerconcessies gestart: Arriva verzorgt het regionale treinvervoer in Zuid-Limburg en Abellio tussen Gouda en Alphen aan den Rijn. In april 2017 start de door Abellio verzorgde treindienst tussen Düsseldorf en Arnhem.

Aanleg Derde Spoor Duitsland

In het kader van de European Railfreight Corridor Rhine-Alpine wordt een derde spoor aangelegd tussen Zevenaar en Oberhausen. Deze werkzaamheden hebben in 2016 geleid tot 26 weken capaciteitsbeperkingen op deze corridor. Circa 15.000 goederentreinen hebben gedurende deze periode volgens een gewijzigde dienstregeling gereden. Dat is goed verlopen dankzij de gezamenlijke inspanningen van ProRail, vervoerders, verladers, terminals, infrabeheerder DB Netze en de betrokken provincies. Namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu voert ProRail een subsidieregeling voor omlidingskosten uit. Het betreft een door de EU geratificeerde regeling waarin een deel van de extra kosten die goederenvervoerders maken voor het moeten omrijden vanwege de werkzaamheden aan het Derde Spoor worden gecompenseerd. De compensatie bestaat uit de volledige extra gebruiksvergoeding en een deel van de extra personeel- en materieelkosten.

Stations- en spoorvernieuwing

Het groeiende aantal personen en goederen dat zich verplaatst over het spoor zet in de toekomst door, daarom werken we aan verbetering van het spoor en grotere stations. Intensiever treinverkeer is ook goed voor de economie. In 2016 hebben we stations vernieuwd, nieuwe stations opgeleverd en het spoor op diverse plekken vernieuwd.

ProRail opent

Nadat in 2014 het nieuwe station Rotterdam Centraal en in 2015 Delft en Arnhem Centraal werden opgeleverd, volgden in 2016 de stations Den Haag Centraal, Breda, Tilburg, Eindhoven en Utrecht Centraal. Neem voor meer informatie een kijkje op www.prorail.nl/stations/openingen.

- **Station Den Haag Centraal**
Station Den Haag Centraal heeft de afgelopen jaren een volledige metamorfose ondergaan. Het station is veranderd van een vrij donker gebouw naar een ruime, lichte en overzichtelijke ov-terminal waarin alle soorten openbaar vervoer samenkomen. De stationshal is een stuk groter geworden en volledig opgetrokken in glas. Ook het twee voetbalvelden grote dak springt in het oog.
- **Station Breda**
Na vier jaar bouwen is het nieuwe station van Breda in gebruik genomen. NS, ProRail en de gemeente Breda hebben samen met de aannemers een uniek station neergezet met volop ruimte voor wonen, winkelen en werken. Onder één dak bevinden zich nu zeven sporen, een busstation, 22.000 vierkante meter kantoorruimte en 150 woningen.
- **Station Utrecht Centraal**
De compleet vernieuwde stationshal is een ultramoderne ov-terminal geworden en biedt volop ruimte voor het toenemend aantal reizigers. De hal is ruim twee keer zo groot geworden, met directe toegang tot de perrons, bus- en tram, winkels, horeca en informatiepunten. De perrons zijn verbreed en vernieuwd en er is een extra perron gebouwd.

Utrecht ontknoopt

Utrecht, dé spoorstad van Nederland, heeft jaarlijks 88 miljoen reizigers en dat aantal groeit in de nabije toekomst naar 100 miljoen. In verband met die groei zijn het spoor en de stations in de regio rond Utrecht flink aangepakt. Het spoor rond Utrecht is vrijwel verdubbeld en in de regio zijn zeven nieuwe stations gebouwd en drie stations verbouwd. Om een vlotte doorstroom van de treinen te bevorderen, zijn de sporen rond Utrecht Centraal rechtgetrokken en is het aantal wissels teruggebracht van 186 naar 60. Daardoor rijden treinen beter op tijd en slaan

eventuele problemen op één spoor niet meer over naar andere sporen. Er wordt doorgewerkt aan de spoorverdubbeling Utrecht Centraal – Leidsche Rijn, ook realiseren we een tweede spoorbrug en viaduct. Eind 2018 zal het gemoderniseerde spoorknooppunt Utrecht helemaal klaar zijn voor de toekomst.

Vernieuwing OV SAAL

Met OV SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol Airport-Amsterdam-Almere-Lelystad) maken we de noordelijke Randstad beter bereikbaar per trein. Steeds meer mensen pakken de trein tussen Schiphol en Lelystad. Om alle reizigers op tijd naar hun bestemming te brengen, moeten er meer treinen kunnen rijden.

- *Spoorverdubbeling Schiphol - Duivendrecht een feit*
Om ruimte te maken voor meer treinen is het spoor tussen Schiphol en Duivendrecht over een lengte van acht kilometer verdubbeld. Er zijn zestien nieuwe spoorviaducten gebouwd, waaronder een brug over de Amstel en een beweegbare brug over de Schinkel. In 2016 is ook een nieuwe fly-over over de A4 geopend. Op station Amsterdam RAI zijn een extra perron en een ruimere hal aangelegd.
- *Spoorbrug Muiderberg: verbetering van de infrastructuur*
Tussen Almere en Amsterdam is de spoorweginfrastructuur verbeterd. De verbreding van de A1 door Rijkswaterstaat vereiste een nieuwe spoorbrug bij



Muiderberg. Eind augustus konden de eerste treinen van de nieuwe brug gebruik maken.

- *Meer treinen tussen Schiphol en Almere*
Om ruimte te maken voor meer treinen per uur zijn bij Almere Centrum twee keerspooren aangelegd. Daarnaast zijn langs het spoor geluidsschermen aangebracht.

Rechtstreekse treinverbinding tussen Almelo en Hardenberg

Met de rechtstreekse verbinding tussen Almelo en Hardenberg profiteren reizigers die daar reizen voortaan van een kortere reistijd. In Hardenberg ligt een extra wissel en op station Almelo is het perronspoor verlengd. De halte Geerdijk is opgeheven, reizigers vertrekken nu vanaf station Vroomshoop of Mariëberg. Over een lengte van 18 kilometer is het spoor vernieuwd, overwogen zijn aangepast en de beveiliging is gemoderniseerd. Door de nieuwe verbinding is het reizen tussen Almelo en Hardenberg per trein sneller dan met de auto.

Campagne 'ProRail vernieuwt'

ProRail spant zich in voor intensiever, betrouwbaar treinverkeer, door spoor en stations te vernieuwen en emplacementen te verbouwen. Tijdens die vernieuwingen worden de treinen vaak deels of geheel uit dienst genomen. In 2016 was dat vooral rond de feestdagen in het voorjaar, tijdens de



mei- en zomervakantie en de herfstvakantie. Om meer bekendheid en begrip te genereren voor alle verbouwingsactiviteiten, waar vervoerders, reizigers en verladers flink last van hebben, is er sinds 2014 de campagne 'ProRail vernieuwt' in het leven geroepen. Hierbij zetten we een mix van communicatiemiddelen in en onderhouden een actieve dialoog met diverse partijen op en rond het spoor.

Ook in 2016 werd gebruik gemaakt van mobile advertising, google AdWords en facebookadvertising, en dat trok veel bezoekers naar de website, waar informatie voor reizigers op stond.



Veiligheid

Veilig reizen op het spoor, veilig wonen rond het spoor en veilig werken aan het spoor zijn topprioriteiten waar wij elke dag veel energie in steken. Ook in 2016 zijn opnieuw stappen gezet om de veiligheid te verbeteren en risico's in te perken

Veilig reizen

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

Informatie-indicator veiligheid

	2014	2015	2016
Aantal roodseinpassages ¹¹	112	100	100
Aantal roodseinpassage met gevaarpunt bereikt ¹²	29	27	33
Aantal botsingen trein-trein ¹³	3	1	2
Aantal ontsporingen ¹⁴	2	1	0

Roodseinpassages stabiel

Om het risico op treinbotsingen terug te dringen, werken ProRail en vervoerders sinds 2012 in een verbeterprogramma aan de reductie van het aantal roodseinpassages. Na drie jaar van opeenvolgende afnames lijkt het aantal roodseinpassages te stabiliseren. In 2016 was dit aantal, ondanks de toename in gereden treinkilometers, vrijwel gelijk aan dat in 2015. Daarmee zijn een conflictvrije dienstregeling, de verdere uitrol van de verbeterde versie van de automatische treinbeveiliging (ATB-Vv) en Routelint (systeem dat de machinist actuele informatie geeft over de seinbeelden op zijn route), effectief gebleken.

De zichtbaarheid van seinen wordt continu verbeterd, onder meer met ledverlichting, en de dienstregeling wordt op steeds meer punten verbeterd. Met grote wijzigingen in de infrastructuur, zoals op Utrecht Centraal, is het aantal wissels en seinen afgenomen. In 2017 wordt bij 400 seinen een ATB-Vv installatie aangelegd.; hierbij wordt ook rekening gehouden met treinpaden voor gevaarlijke stoffen.

Botsingen

Er was in 2016 twee keer sprake van een botsing bij rangerwerkzaamheden met een schade van meer dan € 150.000 als gevolg. Er vielen daarbij geen gewonden.

Betere informatie over gevaarlijke stoffen

De informatievoorziening voor emplacementen waar wordt gerangeerd met goederentreinen is in 2016 verder verbe-



terd. Het systeem, voorheen bekend als Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS), is hernoemd naar het bredere doel: Wagonlading Informatiesysteem (W-LIS). ProRail heeft vorig jaar met stakeholders, waaronder de goederenvervoerders en Brandweer Nederland, een nieuw actieplan gelanceerd. De verbeteringen betreffen vooral de betrokkenheid van de operationele medewerkers, de robuustheid van de informatiesystemen en de controle van de registratie. De informatie op de emplacementen is weliswaar verbeterd, maar nog niet volledig. In 2017 wordt verder gewerkt aan het bereiken hiervan.

Het aantal druppellekkages, waarbij hele kleine hoeveelheden vloeistof vrijkomen uit een wagon van een goederentrein, op de havenemplacementen en Kijfhoek lag over 2016 hoger dan verwacht. Deze ontwikkeling is met de vervoerders en de verladings besproken en hierop worden in 2017 maatregelen getroffen om dergelijke lekkages in de toekomst te voorkomen.

Veilig leven

Nederland geniet vele voordelen van een goed functionerend spoor. Denk alleen maar aan bereikbaarheid en economische ontwikkeling. Tegelijk geldt: hoe meer treinen, hoe groter de impact op de omgeving. Hoe gaat ProRail daarmee om en wat doen we zodat de samenleving zich ook van de risico's op en rond het spoor bewust is?

Informatie-indicator veiligheid

	2014	2015	2016
Aantal aanrijdingen op overwegen ¹⁵	23	32	26
Aantal aanrijdingen op overwegen met dodelijke afloop	7	13	4
Aantal suïcides met dodelijke afloop ¹⁶	192	223	221
Poging suïcides met afloop zwaar gewond ¹⁷	11	20	10

- Rijden voorbij een Stop-Tonend Sein zonder toestemming. Ook: STS in buitendienst gesteld gebied, passeren S-bord zonder toestemming. Definitieve getallen worden door ILT vastgesteld in het jaarverslag van ILT.
- Niet alle STS-passages leveren direct gevaar op. Het gevaarpunt is dat punt na een STS-passage waar de trein kan botsen en/of ontsporen. Definitieve getallen worden door ILT worden vastgesteld in het jaarverslag van ILT.
- Europese definitie: Aantal botsingen trein-trein met een schade van > € 150.000 of dodelijke/zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur.
- Europese definitie: Aantal ontsporingen met een schade van > € 150.000 of dodelijke/zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur. Ontsporingen als gevolg van een ander veiligheidsincident worden niet afzonderlijk als ontsporing geregistreerd maar bij de informatie over het betreffende incident opgenomen.
- Aantal aanrijdingen tussen een trein en persoon of wegverkeer op een overweg (exclusief suïcides).
- Aantal gemelde suïcides op het spoor met dodelijke afloop.
- Aantal gemelde pogingen van suïcide op het spoor met zware verwondingen tot gevolg.



Aanrijding in Dalfsen

Op 23 februari 2016 botste een Arriva-trein op een hoogwerker op de beveiligde overweg Het Lageveld tussen Ommen en Dalfsen. Bij dit ongeval kwam de treinmachinist om het leven en raakten meerdere reizigers gewond. Medewerkers van onze afdeling incidentenbestrijding gingen snel ter plaatse en deden samen met de hulpdiensten onderzoek en zorgden voor de berging. Daarna werkten spoorwerkers dag en nacht om het spoor te herstellen: ruim 180 meter spoor, 300 dwarsliggers en 300.000 kilo spoorgrind (ballast) zijn vervangen. Daarnaast zijn twee nieuwe masten geplaatst voor de bovenleiding met nieuwe fundatie, is 300 meter bovenleiding vernieuwd, is de beschadigde overweg-installatie vervangen en is een nieuwe hoogspanningskast geplaatst.

In december heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) haar rapport gepubliceerd met aanbevelingen op het gebied van overwegveiligheid. Deze aanbevelingen betreffen met name informatie-uitwisseling en de inzet van technische hulpmiddelen. ProRail doet er alles aan om aanrijdingen te voorkomen en wil, waar overwegen onvermijdelijk zijn, ze zo veilig mogelijk maken. Ook voeren wij ook intensief campagne (www.prorail.nl/vernieuwt) om onveilig gedrag door weggebruikers te ontmoedigen.

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

Met dit programma pakken we specifieke knelpunten op

overwegen aan. In 2016 is het eerste project, een overweg in Ermelo, uitgevoerd en afgerond. Zeven nieuwe aanmeldingen zijn binnengekomen voor de volgende fase. Voor de verbetering van overwegen in Diemen zijn in 2016 overeenkomsten gesloten. Ook is vorig jaar een beschikkingsaanvraag ingediend voor het plaatsen van zogenaamde aftellers voor vertrek bij stations. Zo kunnen de 'dichtlig-tijden' (de tijd dat een overweg gesloten is) van overwegen bij stations worden verminderd. Om te voorkomen dat personen tussen gesloten overwegbomen terecht komen, zijn initiatieven in voorbereiding om dat te voorkomen en, mocht dat onverhoopt toch gebeuren, hen een veilige uitweg te bieden.

In november 2016 ondertekenden het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail het *Afsprakenkader Transparant Proces voor afweging veiligheid en recreatief belang bij wijzigingen van overwegen*. Op basis van dit afsprakenkader kan ProRail in een vroeg stadium en in samenwerking met betrokken partijen eventuele recreatieve belangen meewegen en meenemen in het verder ontwikkelen van plannen voor het verhogen van de veiligheid op overwegen.

Landelijke aanpak niet actief beveiligde overwegen (NABO)

Op 18 november ontspoorde een reizigerstrein na een aanrijding met een vrachtwagen op een onbewaakte

overweg te Winsum. In de trein vielen vier zwaargewonden. Op dezelfde overweg vonden in 2014 twee dodelijke ongevallen plaats. Als directe maatregel is in december 2016 een tijdelijke noodweg aangelegd waarlangs het bestemmingsverkeer werd omgeleid naar een beveiligde overweg; de onbewaakte overweg kon vervolgens worden gesloten. ProRail werkt met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Groningen en de gemeente Winsum aan een plan waarbij in totaal zeven onbewaakte overwegen in Winsum zullen verdwijnen en drie overwegen worden omgebouwd tot bewaakte overwegen.

Om op onbewaakte overwegen de relatief grote kans op aanrijdingen verder te verminderen, is ProRail in 2015 gestart met een verbeterproject en is de markt uitgedaagd om met innovatieve en vernieuwende oplossingen te komen. De markt heeft een aantal voorstellen voor innovatieve waarschuwingssystemen aangedragen, die ProRail onderzoekt. Wij streven naar een zo snel mogelijke beveiliging of opheffing van de circa 100 openbare, niet actief beveiligde overwegen in Nederland. In dat kader doen wij een aantal innovaties en samenwerkingsprojecten die direct gericht zijn op verbetering van de veiligheid rond het spoor. Ook nemen wij actief deel aan het programma NABO's (niet actief beveiligde overwegen) dat door het ministerie van Infrastructuur en Milieu is opgezet om openbare en openbaar toegankelijke niet-actief beveiligde overwegen op het reizigersnet verder terug te brengen. In januari 2017 maakte het ministerie bekend 25 miljoen euro bij te dragen om de veiligheid te vergroten op spoorwegovergangen die nog niet actief beveiligd zijn. Dit bedrag komt bovenop het reeds bestaande budget van 10 miljoen euro. Ook decentrale overheden zal worden gevraagd om bij te dragen om te komen tot voldoende financiering voor de benodigde maatregelen. Het geld wordt ingezet voor een mix aan maatregelen, zoals het

opheffen of het beveiligen van de overweg of het beter waarschuwen van de mensen die over willen steken.

Suicidepreventie

In 2016 vonden op het spoor 221 suïcides met fatale afloop plaats. ProRail heeft in 2016 in samenspraak met NS gewerkt aan de totstandkoming van een nieuw programma voor suicidepreventie, afhandeling en nazorg voor de periode 2017-2021. Bij dit nieuwe programma betreft ProRail in de loop van 2017 ook de andere vervoerders.

Sinds 2014 draagt ProRail bij aan de Landelijke Agenda Suicidepreventie. Hierin werken wetenschappelijke organisaties, instellingen voor geestelijke gezondheid en '113 Zelfmoordpreventie' samen om suïcides terug te dringen. Een voorbeeld is de samenwerking van gemeente, politie, GGZ, GGD, NS en ProRail in zogeheten proeftuinlocaties. ProRail, 113 en NS organiseerden in 2016 de conferentie Samen voor Leven, hier zijn de eerste zes proeftuinen gelanceerd, waarbij voor een specifiek gebied het suïcideprobleem en mogelijke maatregelen worden onderzocht.

De pilot blauw licht op een aantal overweg- en stationslocaties is voorbereid en gepland in 2016 en voeren we in 2017 uit. De analyse van het effect kan na een aantal jaren plaatsvinden en doen we in samenwerking met België en Groot Brittannië die deze innovatie ook beproeven.

Veiligheids campagnes

Ieder half jaar voert ProRail een mediacampagne om een bepaalde mensen te wijzen op de consequenties van onveilig gedrag bij het spoor. In februari 2016 hebben we een campagne van twee weken gevoerd gericht op jongeren. Jandino Asporaat speelde de hoofdrol en via de sociale media werd aandacht gevraagd voor het onder-



werp. Voor ProRail was het vooraf een vraag of de aanpak met dubbelzinnigheid en humor zou aanslaan en of de boodschap zou landen bij de jongeren. Daarom hebben we vooraf onderzoek gedaan. Een eerste versie van het materiaal is getest door jongeren en zij gaven aan het dubbelzinnige van de campagne grappig te vinden en de boodschap te begrijpen. De resultaten, gemeten op basis van het aantal 'doorkliks' via diverse online kanalen zoals Spotify, Facebook en YouTube, waren uitstekend. Daarom is voor de tweede campagne van 2016, die in november plaatsvond, voor een vergelijkbare opzet gekozen. Ook bij deze campagne blijkt dat op basis van het aantal 'doorkliks' via de diverse online kanalen deze campagne zeer goed heeft gepresteerd. Tijdens de looptijd van de campagne vroegen we ook met nieuwsartikelen op onze website aandacht voor het onderwerp. Buiten de campagneperiodes blijven we aandacht vragen voor het onderwerp, onder meer via gastlessen en speciaal lesmateriaal.

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, eventueel inclusief een gastdocent van ProRail. Het lespakket PazzUp werd in 2016 door 21 basis- en 34 middelbare scholen besteld. Gastlessen werden voor zo'n 4.427 leerlingen verzorgd op in totaal 47 scholen, 34 middelbare scholen en 13 basisscholen. Tevens is de samenwerking met NS Luisteris (lesprogramma NS) vernieuwd om samen één leerlijn voor de hele schoolperiode te ontwikkelen. In 2017 stemmen we het lesmateriaal nog beter af op de doelgroep en de behoefte, in 2016 hebben we daarom onderzoek gedaan onder jongeren van middelbare scholen.

Communicatie met vluchtelingen

Om vluchtelingen te helpen begrijpen hoe ze een overweg veilig (onbewaakt en bewaakt) kunnen oversteken, heeft ProRail in samenwerking met het COA en Vluchtelingenwerk viertalige posters ontwikkeld met pictogrammen. Deze posters zijn verspreid over de AZC's in Nederland. De ontwikkelde pictogrammen worden ook gebruikt door Veilig Verkeer Nederland tijdens de verkeerslessen die aan de AZC's worden gegeven.

Veilig werken

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

Informatie-indicator veiligheid

	2014	2015	2016
Aantal aanrijdingen personeel ¹⁸	0	0	4
Aantal bijna-aanrijdingen personeel	12	9	8
Aantal elektrocuties van personeel ¹⁹	0	0	0
Aantal elektriseringsincidenten van personeel ²⁰	1	3	7

Dodelijk ongeval baanwerker

Hoewel er de afgelopen jaren samen met de aannemers veel maatregelen genomen zijn om de kans op aanrijdingen te reduceren, blijft de kans op een ongeval aanwezig. In 2016 vonden twee aanrijdingen plaats met medewerkers van spoorwagondernemingen en twee met baanwerkers die in opdracht van ProRail aan het werk waren, waarvan één met dodelijke afloop. Op 13 oktober overleed een medewerker van een aannemer te Meteren nadat hij werd aangereden door een reizigerstrein. Dit incident wordt gezamenlijk met de betrokken aannemer onderzocht.

Bij de twee aanrijdingen met baanwerkers speelde mogelijk het gebruik van mobiele telefoons een rol. Stichting RailAlert heeft de directies verzocht om medewerkers te wijzen op het risico van bellen op onveilige plaatsen en adviseert medewerkers om tijdens het bellen te zitten of om objecten vast te houden. Er wordt ook een campagne voorbereid rond het thema bellen op of in de buurt van het spoor.

Het aantal elektriseringsincidenten, met een schadelijke stroomdoorgang door het menselijk lichaam, nam vorig jaar toe. Bij één van de zeven gevallen in 2016 viel een zwaargewonde. Analyse van de incidenten leert dat het 'niet volgen van protocollen' de meest voorkomende oorzaak is. ProRail werkt in samenwerking met de aannemers aan nieuwe verbetermaatregelen.

18 Aantal incidenten met betrekking tot aanrijdingen baanwerkers en medewerkers van spoorwagondernemingen.

19 Aantal incidenten met betrekking tot elektrocuties baanwerkers. Elektrocutie wordt gedefinieerd als elektrisering (schadelijke elektrische stroomdoorgang door het menselijk lichaam) met dodelijke afloop.

20 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.



In het kort

Roodseinpassages



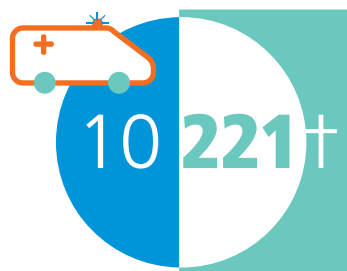
Gevaarpunt bereikt



Botsingen en ontsporingen



Suïcides



elektrisering





Omgeving

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

Duurzaam spoor

Het spoor is één van de duurzaamste vormen van vervoer. Afgezien van fietsen en lopen is geen manier van transport zo energiezuinig en heeft geen manier van transport zo'n lage CO₂-uitstoot. Ook neemt het spoor relatief weinig ruimte in en heeft het een sterk positieve invloed op bereikbaarheid en mobiliteit. Vorig jaar zijn tientallen projecten in het kader van Aanpak Duurzaam Werken uitgevoerd en waren we betrokken bij de totstandkoming van de Green Deal GWW 2.0 om duurzaamheid volledig binnen de organisatie te integreren.

Terugkijkend op 2016 kunnen we concluderen dat ProRail goed op koers ligt met het bereiken van zijn duurzaamheidsdoelstellingen. Voor alle belangrijke onderdelen van het duurzaamheidsbeleid, energie, CO₂, natuurwaarden hebben we onze gestelde jaardoelen behaald. Ook is de sturing op duurzaamheid verbeterd doordat het duurzaamheidsmanagement is verankerd binnen de organisatie.

Toekomst

Voor de komende jaren ziet ProRail de volgende thema's als speerpunten:

- Grondstoffen en CO₂: al ons afval wordt hergebruikt, we gaan zuinig om met onze grondstoffen en streven naar een zo laag mogelijke eco-voetprint.
- Energie: We verbeteren onze energie-efficiency met 30% in 2030 ten opzichte van 2015 (2% per jaar). Onze energie is volledig afkomstig van duurzame bronnen. Ons elektriciteitsverbruik wordt volledig opgewekt op eigen activa zoals stations, geluidschermen en gebouwen.
- Effecten op de omgeving: ProRail is een goede buur voor de omgeving; we zorgen voor een goede ruimtelijke kwaliteit, passen duurzaam bermbeheer toe en voorkomen zoveel mogelijk hinder door geluid, trillingen en licht.
- ProRail neemt zijn verantwoordelijkheid in sociale duurzaamheid, onder meer door mensen met afstand tot de arbeidsmarkt kansen te bieden.

Effecten op de omgeving

In de zomer is bij de spoorvernieuwing tussen Almelo en Mariënberg voor het eerst een stofarme lostrein ingezet.

Deze nieuwe werktrein maakt het mogelijk om bij het storten van ballast minder stofhinder te veroorzaken. Dat is gezonder en leidt tot minder overlast bij de omwonenden. In oktober zijn drie contracten gegund voor een landelijke inventarisatie van natuurwaarden op en langs het spoor. Tussen 2017 en 2020 voeren ecologen langs het spoor veldinventarisaties uit. Dit inzicht maakt het mogelijk bij het werk langs de baan meer rekening te houden met flora en fauna.

Grondstoffen en CO₂

ProRail vervult een actieve rol in de onderhandelingen ter voorbereiding van het nationaal betonakkoord. Dit is een akkoord tussen de betonketen en publieke en private organisaties dat gericht is op een economisch gezonde betonsector door verdere verduurzaming met de speerpunten CO₂-reductie, circulariteit, biodiversiteit en sociale aspecten. Omdat beton een flink deel van onze CO₂-uitstoot bepaalt, willen we een bijdrage leveren aan duurzame alternatieven.

In oktober 2016 is samen met NS Stations een update van de Stationsscan Duurzaamheid opgeleverd. Met dit instrument wordt de duurzaamheidspotentie van stations bepaald. Dit instrument wordt ingezet in de Aanpak Duurzaam Werken, zodat stations nog duurzamer worden. Duurzaamheid is steeds vaker onderdeel van spoorinfra- en stationsprojecten. In 2016 zijn circa 50 projecten met de Aanpak Duurzaam Werken (www.aanpakduurzaamgww.nl) uitgevoerd. Samen met stakeholders worden gezamenlijke duurzaamheidsambities opgesteld, waar ingenieursbureaus in een vroeg stadium bij betrokken worden en aannemers met EMVI²¹-criteria in aanbestedingen gestimuleerd worden tot duurzame oplossingen.

In 2016 zijn we binnen de ProRail-kantoren gestart met het gescheiden inzamelen van afval. De verwachting is dat er per jaar ruim 2.200 kg minder restafval afgevoerd hoeft te worden.

Energie: minder is meer

ProRail verlicht de stations steeds vaker met ledlampen. Dat levert een energiebesparing op van zo'n 50% en verbetert de lichtkwaliteit. Door dimmers in te zetten hebben omwonenden 's nachts minder last van licht. In 2016 zijn de perrons van 12 stations geheel en 18 stations gedeeltelijk omgebouwd. In 2020 is het merendeel van de verouderde verlichting van alle perrons vervangen.

3kV: 20% energiebesparing

ProRail heeft samen met onder meer NS onderzocht of 3kV de standaardbovenleidingspanning kan worden op het spoor. De conclusies zijn veelbelovend. Ook het ministerie van Infrastructuur en Milieu erkent dit en daarom is besloten een gezamenlijk project te starten. Uit eerdere studies kwam naar voren dat 3kV voor vervoerders die elektrisch rijden een energiebesparing van 20% in het verbruik oplevert. In 2016 is naast het 3kV-scenario ook



het effect van ongewijzigd beleid en een alternatief met een verdere verbetering van de efficiency van 1.500V in kaart gebracht.

Green Deal

Binnen het samenwerkingsverband Duurzaam GWW heeft ProRail deelgenomen aan de schrijfgroep die verantwoordelijk is voor de totstandkoming van de Green Deal Duurzaam GWW 2.0. Deze deal is begin 2017 ondertekend door vele partijen in de spoor-, grond-, weg- en waterbouwsector. De Green Deal is erop gericht om duurzaamheid uiterlijk in 2020 volledig te integreren in de organisatie, vast bestanddeel te maken van alle projecten, de aanpak stevig in de bedrijfsprocessen te verankeren en de behaalde resultaten te monitoren.

Met Green Quest aan de slag

In juni deed ProRail mee aan de Green Quest, een initiatief van Het Financieele Dagblad en BNR Nieuwsradio. Samen met een expertteam van Green Quest en een aantal adviesbureaus zijn we op zoek gegaan naar oplossingen om het spoor en twee kantoorpanden – De Inktpot in Utrecht en onze VL-post Amersfoort – klimaatneutraal te maken. Dit heeft suggesties opgeleverd waar we in 2017 mee aan de slag gaan.

21 EMVI: Economisch Meest Voordelige Inschrijving

In contact met het publiek

ProRail staat open voor vragen, wensen en klachten uit de samenleving en is via de afdeling Publiekscontacten te bereiken via een gratis telefoonnummer, per post, e-mail, internetformulier en sociale media. Voor noodgevallen, zoals onveilige situaties op het spoor of ernstige hinder is Publiekscontacten 24/7 telefonisch bereikbaar, dus ook in het weekend, 's avonds en 's nachts.

Publieksttevredenheid vrijwel gelijk gebleven
De publieksttevredenheid kwam in 2016 uit op 7,7. Een stabiel resultaat ten opzichte van voorgaand jaar (7,9) vanwege het sterk gestegen aantal meldingen en vragen plus de extra activiteiten op sociale media een goede prestatie. In 2016 heeft het team Publiekscontacten de afhandelprocessen meer gestroomlijnd en is de service verder geprofessionaliseerd. Het aantal meldingen en vragen steeg met bijna 25% en bedroeg 13.323 (2015: 9.259). De top 4 aan meldingen en vragen betroffen geluidhinder, trillinghinder, storingen en informatieverzoeken, bijvoorbeeld over het onderhoud van het groen.

Geluid en trillingen

Omwonenden rond het spoor kunnen soms 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 op zo'n manier te beheren, dat er minder geluids- en trillingshinder optreden. Vorig jaar zijn diverse projecten uitgevoerd om geluidshinder te beperken. Ook zijn verkenningen uitgevoerd om trillingen door goederentreinen te verminderen. Voor 2017 staat een aantal innovatieve proeven op het programma om de overlast door geluid en trillingen verder terug te dringen.

Stiller materieel werpt vruchten af

Net als in voorgaande jaren heeft ProRail met de Stimuleringsregeling Toename Stille Treinkilometers EUR 1,4 miljoen bijgedragen aan de ombouw van lawaaige goederenwagens en aan het rijden met volledig stille goederentreinen.

In het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) werken het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat en ProRail samen aan het terugdringen van geluidsoverlast langs rijkswegen en spoorlijnen. We hebben geconstateerd dat het geluidproductieplafond (gpp, de maximaal toegestane geluidproductie) op veel



locaties aanzienlijk hoger ligt dan het geluid dat daadwerkelijk wordt geproduceerd en zelfs bij de verwachte groei van het treinverkeer in de toekomst door treinverkeer voortgebracht zal worden. De oorzaak is dat het materieel steeds stiller wordt. Daarom hebben we het ministerie van Infrastructuur en Milieu ondersteund om op deze locaties de geluidproductieplafonds te verlagen zodat omwonenden blijvend beschermd zijn tegen geluidsoverlast. Als eerste locatie zijn in 2016 binnen het project Utrecht Amsterdam-Rijnkanaal de geluidproductieplafonds verlaagd.

MJPG op koers, ondanks bijsturing

De geluidssaneringsopgave voor weg én spoor gezamenlijk blijkt groter te zijn dan vooraf was ingeschat. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft aangegeven vast te willen houden aan het budgetgestuurde karakter van het programma. De door de staatssecretaris voorgestelde maatregelen, waaronder aanpassing van regelgeving, zijn meegenomen in onze onderzoeken. Ondanks deze aanpassing is de verwachting dat in 2017 de akoestische onderzoeken voor het hele land kunnen worden afgerond.

Versnelde aanpak geluidhinder derde spoor Zevenaar Oberhausen

De aanleg van het derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen leidt regelmatig tot omleiding van goederentreinen via de Brabantroute. Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben we een voorstel ontwikkeld om langs omleidingsroutes versneld maatregelen uit het Meerjarenprogramma Geluidsanering te treffen. Met het aanbrengen van raildempers wordt het geluid met een aantal decibel teruggebracht. De komende jaren worden langs de Brabantroute en op de IJssellijn op diverse locaties raildempers geplaatst.

Saneringsplannen zonder maatregelen

De stukken spoor waar maatregelen noodzakelijk zijn, worden in detail bekeken en in saneringsplannen opgenomen. De stukken spoor waar geen maatregelen noodzakelijk zijn, moeten wettelijk gezien toch in saneringsplannen worden opgenomen. Daardoor kan de omgeving zien dat er onderzoek is gedaan, wat de uitkomsten waren en of er wel of geen maatregelen noodzakelijk zijn. Belanghebbenden kunnen hier eventueel een zienswijze en later een beroep op indienen. Begin 2016 heeft ProRail voor alle stukken spoor waar uit resultaten van akoestische onderzoeken blijkt dat er vanuit het MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) geen maatregelen getroffen hoeven worden, vier saneringsplannen (één per regio) aangeboden aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Deze plannen zijn afgelopen zomer ter inzage gelegd. Hiermee hebben we een groot aantal omwonenden langs het spoor duidelijkheid gegeven. De zienswijzen zijn recentelijk allemaal beantwoord en in de loop van 2017 wordt het besluit definitief gemaakt.

Onderzoek naar effect van snelheidsbeperking op trillingen
Soms veroorzaakt het treinverkeer trillinghinder. In het afgelopen jaar hebben we daar veel aandacht aan besteed. Samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu verkennen we de mogelijkheden om trillinghinder te beperken door goederentreinen langzamer te laten rijden. In 2016 is uitgebreid gemeten om te achterhalen of een lagere rijsnelheid effectief bijdraagt aan minder trillinghinder. De resultaten van de metingen worden in 2017 verwacht en geanalyseerd.

Trillingreductie in de bodem

Bij grote projecten realiseren we waar nodig ondergrondse trillingwerende constructies onder het spoor om hinder voor omwonenden te beperken. In het verleden hebben we dit in Arnhem en in Lunetten gedaan. In 2016 is een trillingwerende ondergrondse wand langs de Nicolaas Beetsstraat in Utrecht aangelegd om trillingen te reduceren. Ook zijn we gestart met de bouw van een diepwand aan de Seringstraat, eveneens in Utrecht.

Innovatie en communicatie

ProRail heeft in 2016 een workshop met vervoerders, materieelleveranciers en akoestisch deskundigen georganiseerd om na te gaan hoe geluid- en trillinghinder verder beperkt kan worden. In 2017 gaan we een aantal innovatieproeven opzetten. Voor meer informatie over deze thematiek: www.prorail.nl/geluid.

Innovaties en vernieuwingen

Hoogwaardige, innovatieve oplossingen zijn nodig om het spoor veiliger, betrouwbaarder, punctueler, duurzamer en kostenefficiënter te maken. We verbinden onze kennis met die van onze partners: vervoerders, aannemers, ingenieursbureaus, infrastructuurbeheerders, universiteiten en kennisinstututen. Met deze kennispartners werkten we ook in 2016 aan slimme oplossingen voor tal van logistieke en infrastructurele uitdagingen.

Sneller vertrek, kortere wachttijd

Eind 2016 is als onderdeel van ons programma Beter en Meer de eerste 'afteller' op de A2-corridor op station Vught op proef in bedrijf genomen. De afteller helpt de conducteur bij het vertrekproces op stations waar een overweg achter ligt. Dankzij de afteller kan een trein sneller vertrekken en hoeft ook het wegverkeer minder lang te wachten, zoals al was gebleken uit eerdere proeven in Hilversum. Omdat de afteller een gunstig effect heeft op de punctualiteit, betrouwbaarheid en veiligheid heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu ruim € 16 miljoen beschikbaar gesteld voor de invoering ervan vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Aanvullend heeft NS € 3 miljoen beschikbaar gesteld. Deze invoering gaat in 2017 van start en circa 105 stations zullen uiterlijk in 2019 ermee zijn uitgerust.



Slimme sensoren voor identificatie en onderhoud

De toepassing van digitale technologie voor onder meer de identificatie van treinstellen en de inspectie van onderdelen komt steeds meer binnen handbereik, mede dankzij onze samenwerking met de TU Delft, DB Cargo en KPN. In 2016 is bij emplacement Kijffhoek een testcontainer geplaatst waar leveranciers nieuwe plug-en-play sensoren zoals smart camera's kunnen testen. De TU Delft verzorgde de beeldanalyse en de ontwikkeling van nieuwe algoritmes. In een volgend stadium onderzoeken we in samenwerking met DB Cargo of het gebruik van digitale sensoren kwaliteitsinspecties van bijvoorbeeld wielen en remmen kan ondersteunen. Met het zogeheten LoRa-netwerk (netwerk specifiek voor internet of things) van KPN worden ook andere sensoren getest, bijvoorbeeld voor metingen aan het spoor en de verwarming van wissels. Deze testen worden uitgevoerd op station Utrecht Centraal en vormen evenals de smart camera's onderdeel van ProRails Data-lab waar diverse technologieverkenningen worden uitgevoerd. De desbetreffende informatie wordt via het LoRa-netwerk verspreid en de gebruiker krijgt op het nieuw ontwikkelde dashboard in één oogopslag zicht op de status van de sensoren en op het functioneren van spoor of wissel.

Diervriendelijk spoor met minder verstoringen

Aanrijdingen met dieren betekenen dierenleed en vertraging. Ook graven dieren holennetwerken onder het spoor, waardoor verzakkingsgevaar kan ontstaan. Om dit op een diervriendelijke manier aan te pakken, heeft Rail Road Systems zuilen ontwikkeld en getest die een geur verspreiden die dieren interpreteren als brandgevaar en hen aanzetten de spooromgeving te verlaten. De geurstof is ongevaarlijk voor mens, dier en omgeving. De testen zijn in 2016 op drie locaties uitgevoerd waar een aanrijding met dieren vaak voorkwam en de resultaten zijn goed. Op twee locaties hebben zich geen verstoringen door dieren meer voorgedaan en op de derde is het aantal holen en de graafschade drastisch afgenomen. Voor meer informatie: <http://www.prorail.nl/nieuws/spoor-steeds-diervriendelijker>.

Vermindering niet actief beveiligde overwegen

ProRail heeft de markt verzocht slimme, betaalbare oplossingen te bedenken voor Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's). Uit de in 2016 georganiseerde inschrijving voor oplossingsvoorstellen kwamen 62 ideeën binnen van 34 marktpartijen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail hebben in samenwerking met TNO een eerste selectie van veertien oplossingen gemaakt. Deze partijen hebben hun oplossing verder uitgewerkt, een demonstratiemodel ontwikkeld en een testvoorstel gemaakt. Vervolgens zijn uit die veertien opties zeven potentiële oplossingen gekozen, die eind 2016 in een zogeheten Proeftuin zijn getest. Hier gaan we in 2017 mee verder. Belangengroepen waren bij de proefopstellingen aanwezig om vanuit hun expertise over de oplossingen mee te denken. Het proces is begeleid door TNO en in het tweede



kwartaal van 2017 maken het ministerie en ProRail de vervolgstappen bekend.

Vorderingen met het European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Er wordt al enkele jaren gewerkt aan het *European Rail Traffic Management System (ERTMS)*, een Europees samenwerkingsverband om de beveiliging van het spoor te verbeteren. Een belangrijke voorwaarde is dat de werking van de ontwikkelde modellen onder operationele condities wordt getest. In nauwe samenwerking met systeemleveranciers en een ingenieursbureau is in voorgaande jaren de correcte werking van het zogeheten ERTMS Level 3 model aangetoond. Naast de spoorgebonden detectiesystemen wordt bij de nieuwe aanpak tevens gebruikgemaakt van positierapportering door de trein zelf. ProRail heeft met de systeemleveranciers de operationele scenario's ontwikkeld voor de invoering van ERTMS Level 3, waardoor een

gemengd gebruik van zowel baangebonden detectie als positierapportering voor het vrijgeven van een spoor mogelijk wordt. Deze vorm van ERTMS Level 3 is internationaal inmiddels bekend als Hybride ERTMS Level 3.

In oktober 2016 is door ProRail samen met Network Rail en de European Railway Agency (ERA) een bijeenkomst met alle systeemleveranciers georganiseerd om de vervolgstappen te verkennen. Eind 2016 vonden in Engeland in samenwerking met Network Rail, de afsluitende validatietesten plaats in de simulatieomgeving van Siemens. Bij deze testen in aanwezigheid van de ERA, de diverse systeemleveranciers en vertegenwoordigers van Europese infrabedrijven is aangetoond dat de ontwikkelde operationele scenario's een veilige en betrouwbare exploitatie van deze Hybride ERTMS Level 3 variant mogelijk maken.

Netspanning naar 3 kilovolt

Meer reizigers en goederen duurzaam en efficiënt vervoeren, verkorting van de reistijd en meer betrouwbaarheid van het spoor zijn doelstellingen waar niet alleen via programma's als Hoogfrequent Spoor (PHS), ERTMS en Beter en Meer aan wordt gewerkt. In de afgelopen periode is onderzocht of ook een verandering in het energiesysteem een bijdrage kan leveren. Vanuit de Lange-Termijnspooragenda (LTSA) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is NS en ProRail in 2015 gevraagd om een kostenbaten-analyse op te stellen voor het verhogen van de netspanning van 1500V naar 3kV, die eind dat jaar is opgeleverd.

Uit deze analyse blijkt dat dankzij deze verhoging treinen sneller kunnen optrekken, het spoor beter benut wordt en er minder energie nodig is. Vorig jaar heeft ProRail zelf ook onderzoeken laten uitvoeren waarin is vergeleken met andere energiemaatregelen. Hoewel de bijdrage aan een duurzamer Nederland als totaal bescheiden is, bleek 3kV wel de meest kosteneffectieve maatregel te zijn per ton CO₂ besparing. Ook heeft ProRail samen met adviesbureaus onderzoek gedaan hoe 3kV kan bijdragen aan een toekomstige dienstregeling en aan meer vervoerscapaciteit. 3kV bleek op alle intensief bereden corridors een belangrijk positief effect op de doorstroming te hebben, voor sprinters, intercitytreinen en lange goederentreinen.

Komende jaren gaan we aan de slag met het testen, valideren en afstemmen met de andere lopende programma's zoals PHS, ERTMS en Beter en Meer.

Meer informatie: <http://www.prorail.nl/nieuws/spanning-op-de-lijn>

Van 1.500V naar 3kV?

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

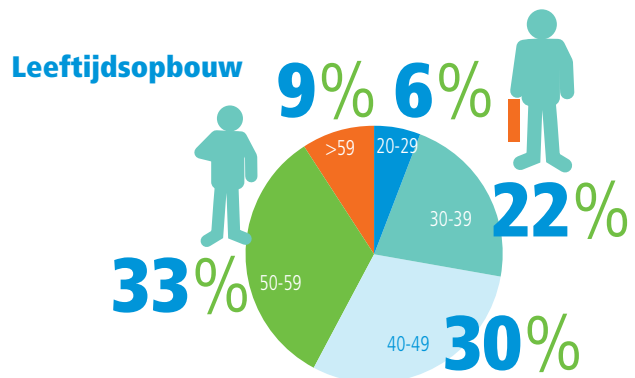
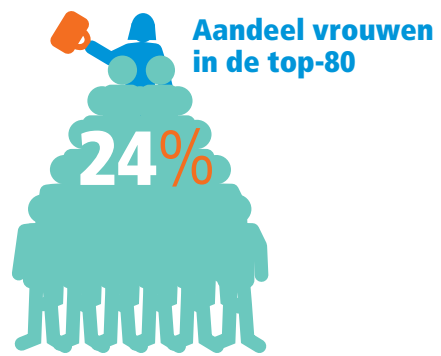
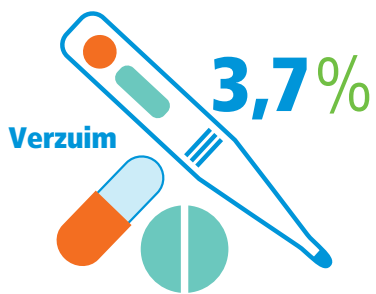
Slimmer rijden met Routelint

Halverwege vorig jaar hebben we Routelint geïntroduceerd, een nieuwe app waarmee machinisten slimmer kunnen rijden en zo min mogelijk voor een rood sein hoeven te stoppen. Dat maakt een treinreis veiliger, duurzamer, beter op tijd en comfortabeler. Routelint is landelijk beschikbaar voor alle machinisten. Met de nieuwe informatie krijgt de machinist zeven rijwegstappen vóór zich in beeld: de spoorbezetting, de geplande in- en uittakende en kruisende treinen en de eventuele vertraging van de treinen. Met deze gegevens kan de machinist goed anticiperen, bijvoorbeeld op drukke knooppunten.

Routelint, onderdeel van het innovatieprogramma Trein op de Lijn en uitgevoerd samen met vervoerders en verladers, wordt verder ontwikkeld. Het is een mooi voorbeeld van een gezamenlijke Innovatie in de spoorbranche die volop in beweging is. Het is de bedoeling dat meer vervoerders er gebruik van gaan maken. Bij goederentreinen op Amsterdam Westhaven wordt onderzocht of machinisten met behulp van onder meer Routelint rijdend kunnen 'intakken' zonder te hoeven remmen of stoppen: stoppen voor een rood sein is kostbaar, omdat het veel energie vergt om weer op snelheid te komen.



In het kort



Medewerkers

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

Personeelsplanning en inzetbaarheid

Hét centrale HR-vraagstuk: de wens om te allen tijde zorg te dragen voor de juiste man of vrouw op het juiste moment op de juiste plaats. Personeelsplanning vormt daartoe de belangrijkste sleutel. Alle benodigde gegevens zijn daartoe inmiddels beschikbaar. Aan de hand van deze gegevens is in 2016 binnen de managementteams van de bedrijfseenheden een start gemaakt met het opstellen van het personeelsplan voor de komende jaren. HR draagt daaraan bij door het leveren van feiten, cijfers en trends, scherpe analyses, pro activiteit en 'prikkel en aanjagen'. De bedrijfseenheden dragen zorg voor inzicht in voor de business relevante (vakinhoudelijke) ontwikkelingen en een scherp beeld van de sterktes en zwaktes van de huidige teams. Op die wijze wordt geanticipeerd op de inhoudelijke én personele ontwikkelingen in de praktijk, waarbij een tijdshorizon van twee tot drie jaar een heel mooi streven vormt. Instrumenten als 'meester-gezel', arbeidsmarktcampagne, het pro-actief acteren op de zogeheten kritische functies zijn onlosmakelijk aan dit thema verbonden.

Het adagium van 'de juiste man of vrouw op het juiste moment op de juiste plaats' vereist dat we, zeker binnen een bedrijf als het onze, alle aandacht hebben voor de

(duurzame) inzetbaarheid van onze medewerkers, rekening houdend met de levensfase waarin zij zich bevinden. Om in dit kader de goede dingen te doen is een zogeheten interventiepalet ontwikkeld, dat onze leidinggevenden helpt om medewerkers binnen of buiten ProRail vitaal duurzaam inzetbaar te houden.

Door veel aandacht voor lang en frequent verzuim is het verzuim in 2016 licht gedaald naar 3,7%.

Verzuim

	2014	2015	2016
Realisatie	3,8%	4,0%	3,7%
Norm	4,0%	3,8%	3,9%

Inclusiviteit

ProRail streeft naar een personeelsbestand dat een realistische afspiegeling van de samenleving is. Diversiteit naar culturele identiteit, gender en leeftijd, staat daarbij centraal. Daarnaast zijn er mensen met een handicap of beperking die graag in het arbeidsproces betrokken willen worden. Voor laatstgenoemde groep is dan ook

afgesproken om in nauwe samenwerking met de bedrijfs-eenheden extra banen te creëren voor arbeidsbeperkten. Dit richt zich in de eerste plaats op het (boven formatief) plaatsen van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Daarnaast willen we, uitgaande van talent, mensen met een beperking vaker in aanmerking laten komen voor reguliere vacatures. Zo wordt ProRail uitgedaagd om te kijken naar wat iemand toevoegt met zijn of haar 'anders zijn', in plaats van alleen te kijken naar de beperkingen daarvan. In een breed perspectief geldt dat diversiteit in het personeelsbestand van ProRail de komende jaren gerichte acties vraagt.

Leeftijdsopbouw

	2014	2015	2016
20-29 jaar	7%	6%	6%
30-39 jaar	22%	21%	22%
40-49 jaar	31%	30%	30%
50-59 jaar	34%	35%	33%
> 59 jaar	6%	8%	9%

Inclusiviteit

	2014	2015	2016
Aandeel vrouwen in top 80	22%	24%	24%
Instroom < 40 jaar	86%	57%	60%

Van RGW²² naar 'in gesprek'

In 2016 is gestart met een zoektocht naar een inspirerende en op de persoonlijke ontwikkeling van managers en medewerkers gerichte gesprekken: het echte gesprek. We werken aan een gespreksvorm waarin leidinggevende en medewerker elkaar écht bereiken en het nadrukkelijk hebben over hoe het gaat, van daaruit naar de komende periode kijken en afspreken welke persoonlijke ontwikkeling daarbij wenselijk en/of noodzakelijk is. Meer gericht op ontwikkelen en vooruitkijken, minder op terugblikken en afrekenen. Dynamisch, inspirerend en ontgaan van de bureaucratie elementen. En meer speelruimte en handelingsvrijheid als het gaat om beloning.

Leren en ontwikkelen

Er is veel aandacht voor de leerbehoeften in het bedrijf. Het beschikbare opleidingsbudget wordt goed benut voor individueel en collectief leren, gekoppeld aan te realiseren resultaten. Dagelijks zijn er meerdere aanvragen via de opleidingscatalogus waarin leren en presteren centraal staan. Voor leiderschapontwikkeling hebben we in 2016 twaalf modules verzorgd met ongeveer 450 deelnemers. Er zijn vijftien e-learnings ontwikkeld voor leervragen uit de business en diverse leerlijnen voor functiegroepen bij met name de bedrijfseenheid Projecten gerealiseerd. Voorts zijn vijf keer een Introductiedag voor nieuwe mede-

werkers en drie keer een training voor nieuwe managers uitgevoerd. Veertig managers en medewerkers hebben een mentorentraining gevolgd en honderd medewerkers hebben al gebruik gemaakt van het zogeheten oefenlab: een krachtig instrument om te leren dicht bij het werk. Op deze wijze wordt leren steeds meer een vanzelfsprekendheid, een gezamenlijke prikkelende dagelijkse activiteit, met en voor elkaar en voor ons bedrijf.

Recruitment, loopbaancentrum, mobiliteit

De arbeidsmarkt in Nederland is volop in beweging. Dit is ook zichtbaar bij ProRail. In 2016 heeft recruitment ongeveer 700 vacatures in nauwe afstemming met de lijn-verantwoordelijken weten in te vullen. Bij benadering is één derde van deze vacatures ingevuld door interne kandidaten. Dit laatste maakt dat ProRail er ook in 2016 in is geslaagd om de interne mobiliteit op een relatief hoog niveau te houden (10%). Het blijven stimuleren van de interne mobiliteit draagt naar onze mening in belangrijke mate bij aan de duurzame inzetbaarheid van de medewerkers. Het Loopbaancentrum heeft onder meer door de lancering van een fit@workscan, talrijke loopbaanworkshops, loopbaanmarkten en individuele loopbaantrajecten ingespeeld op de behoefte van de medewerkers om invulling te kunnen geven aan hun duurzame inzetbaarheid. Tot slot, de inhuur- en detacheringmarkt is belangrijk voor ProRail om in de flexibele behoefte van personeel te voorzien. 2016 heeft in het teken gestaan van het optimaliseren van de inhuurketen binnen ProRail om zo vraag- en aanbod bij elkaar te brengen.

Organisatie-inrichting

In nauwe samenspraak met de betreffende management teams van de bedrijfseenheden en de medezeggenschap is in 2016 een start gemaakt met het vraagstuk van de inrichting van onze organisatie. Door de ExCo is de wens geuit om daar waar mogelijk meer eenvoud in de organisatie- en managementstructuur aan te brengen. Een wens, die blijkens de resultaten van het SKOOP-onderzoek ook door een groot aantal ProRailers wordt onderschreven.

Medewerkerstevredenheid

In de maand september heeft het medewerkeronderzoek (SKOOP) plaatsgevonden. Dit onderzoek, voor het laatst gehouden in 2014, werd verricht door Effectory. Begin oktober zijn de resultaten gepresenteerd en aan de medewerkers bekend gemaakt. Ten opzichte van 2014 (72%) was sprake van een grote stijging in de respons: 81,8% (=3333) van de medewerkers nam de tijd om de 82 vragen in te vullen.

De hoge respons is ook terug te vinden in de hoge score op betrokkenheid (7,4) en bevlogenheid (7,1). Efficiency (5,5) blijft een aandachtspunt, hetgeen wellicht ook te maken heeft met de veelheid aan (externe) regels en protocollen. Het vertrouwen in de nieuwe Exco en RvB is nadrukkelijk aanwezig (van 4,6 in 2014 naar 6,2) en er zijn

22 RGW staat voor 'het goede gesprek' tussen leidinggevend en hun medewerkers.



veel kansen om verder te bouwen aan het nieuwe ProRail. Medewerkers zijn namelijk erg trots op ProRail en geven nadrukkelijk aan een actieve bijdrage aan de verandering te willen leveren.

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. Vorig jaar zijn elf meldingen vermoede misstand gedaan. Die zijn onderzocht en waar nodig zijn maatregelen genomen. De meldingen betroffen overwegend schending van wet- en regelgeving en interne gedragsregels (integriteit).

Gedragscode

ProRail heeft in 2016 samen met zijn medewerkers de gedragscode herzien. Leidinggevendenden hebben workshops gehouden om dilemma's te bespreken en te onderzoeken of de nieuwe gedragscode een nuttige rol kan vervullen. Door gezamenlijk inhoud te geven aan de gedragscode ontstaat er meer gezamenlijk draagvlak, wordt het bewustzijn rond integer gedrag gestimuleerd en is een volgende stap gezet naar een transparantere organisatiecultuur. Onze nieuwe gedragscode is van kracht met ingang van 2017.

Melding vertrouwenspersonen

De meeste mensen brengen een groot deel van hun tijd op hun werk door. De omgang met collega's kan veel invloed hebben op hoe iemand zich voelt, zeker als er sprake is van pesterijen, geweld, discriminatie of seksuele intimidatie. Dit kan ingrijpende gevolgen hebben in de vorm van ernstige lichamelijke en psychische klachten. De werkgever is verplicht grensoverschrijdend gedrag en werkdruk te voorkomen. Pesten, geweld, discriminatie of seksuele intimidatie kunnen direct of indirect leiden tot werkstress. Indien een of meerdere van deze elementen voorkomt, dient Psycho Sociale Arbeidsbelasting (PSA) gezien te worden als een arbeidsrisico. Om medewerkers van ProRail te ondersteunen bij het vinden en realiseren van oplossingen indien zij door de zojuist genoemde ongewenste omgangsvormen werkstress ervaren, zijn binnen ProRail in 2016 vijf vertrouwenspersonen Ongewenste Omgangsvormen actief geweest. In 2016 hebben zij aandacht besteed aan het vindbaar, bereikbaar en aanspreekbaar zijn. Ook waren ze betrokken bij de totstandkoming van de nieuwe gedragscode voor het onderdeel ongewenst gedrag. In 2016 heeft geen enkele melding van ongewenst gedrag geleid tot een formele klacht.

Medezeggenschap

In de ondernemingsraad (OR) ging veel energie en aandacht naar de discussie over de positionering van ProRail. De OR heeft aangegeven dat er verbeteringen in de aansturing en verantwoording mogelijk zijn, waarbij het de vraag is of de door het kabinet gekozen oplossing de goede is: de omvorming van de privaatrechtelijke staats BV ProRail naar een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) ProRail. Om zijn zorgen en opvattingen kenbaar te maken heeft de OR onder andere diverse keren gesproken met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Dijkma. Ook heeft de OR zijn standpunt toegelicht in een openbaar 'rondetafelgesprek' van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer.

De OR en de OC's (onderdeelscommissies) zijn betrokken geweest bij de uitwerking van de nieuwe topstructuur van ProRail. In 2016 zijn diverse adviestrajecten doorlopen, waaronder de herinrichting van de afdelingen Financiën en Relatiemanagement en het tot stand brengen van een Centraal Monitorings- en Beslis Orgaan (CMBO). Veel aandacht is ook gegeven aan het project 'Beter en Meer'. De OR heeft ook meegewerkt aan een geheel nieuwe gedragscode en leverde input voor het vernieuwen van de missie en visie van ProRail.



In het kader van de adviesaanvraag taakstelling (kostenreductie) hebben directie en OR een voortgangsoverleg ingesteld. Dit overleg vond drie keer per jaar plaats en moest ertoe bijdragen dat de taakstelling juist wordt uitgevoerd, organisatorisch en financieel. Eind 2016 heeft het laatste overleg plaatsgehad. De inspanningen van alle partijen hebben geleid tot zo min mogelijke 'pijn' bij de medewerkers.

Samenstelling OR

Op 31 december 2016 was de OR als volgt samengesteld:

- Frank Barel, *vicevoorzitter*
- Patrick Combrink
- Theo Ewalds
- Len Goossens
- Rob van Grol
- Gert Joosten
- Godelieve Kok, *voorzitter*
- Goof Lindijer
- Maarten Pijnacker Hordijk, *secretaris*
- Henk Sack
- Bert Schipper
- Theo Stoop
- Maarten Wehkamp



In het kort



Life cycle Cost

€ 9,39/ treinkilometer

Bedrijfsopbrengsten



1.254 mln

Balans totaal

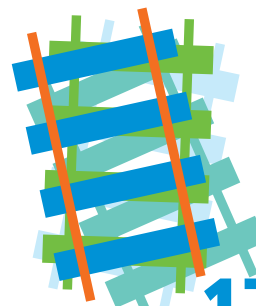


18.820 mln

1.044 mln



Investerings



Materiële
vaste activa

17.905 mln

Financiën

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

Financiële beheersing

ProRail heeft in 2015 een verbeterplan financiële beheersing opgesteld. In 2016 heeft het verbeterplan prioriteit gekregen binnen de afdeling Finance waardoor de voorgenomen acties grotendeels zijn gerealiseerd. De resterende openstaande acties liggen op koers. De werking van de geïmplementeerde acties wordt in 2017 getoetst via in- en externe audits met bijzondere aandacht voor de financiële projectbeheersing. In het verbeterplan hebben de volgende onderwerpen invulling gekregen:

- Kwaliteit van de finance organisatie
- Prognoses
- Financiële projectbeheersing
- Administratieve verslaglegging
- Rechtmatigheid subsidiebesteding

Financiële prestaties

Resultaten 2016

Na jaren van onderbesteding is in 2016 de realisatie op de activiteiten voor beheer, onderhoud en vervanging hoger uitgekomen dan gepland. Deze overbesteding wordt voornamelijk veroorzaakt doordat er meer uitgevoerd werk is uitgevoerd ten opzichte van de planning. Dit meer uitgevoerd werk leidt vervolgens tot een toename van ingezette vakmensen en de daarmee samenhangende personeelskosten. Daarnaast waren er positieve effecten op het resultaat van ProRail door de hogere gebruiksvergoeding als gevolg van meer treinkilometers en zwaardere treinen.

Eind 2016 oordeelde de ACM dat ProRail op een aantal onderdelen teveel kosten bij de vervoerders in rekening heeft gebracht voor het gebruik van het spoor op het gemengde net. Aanleiding was een klacht uit 2014 van regionale reizigersvervoerders over de hoogte van de tarieven op het gemengde net. ProRail verrekent op grond van het besluit met terugwerkende kracht de teveel betaalde kosten over 2015 en 2016 met alle vervoerders. Ook passen we de vastgestelde tarieven voor 2017 en 2018 aan.

ProRail realiseerde in 2016 bedrijfsopbrengsten van bijna € 1,3 miljard in de vorm van exploitatiebijdragen van de Rijksoverheid (€ 762 miljoen), gebruiksvergoeding (€ 350 miljoen), geactiveerde productie (€ 98 miljoen) en overige bedrijfsopbrengsten (€ 44 miljoen). Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening kwam in 2016 uit op € 26 miljoen negatief dat in lijn ligt met hiervoor beschreven overbesteding. In 2016 werd voor ruim € 1,0 miljard geïnvesteerd in materiele vaste activa, waarvan € 771 miljoen gefinancierd vanuit de Rijksoverheid en € 273 miljoen gefinancierd door derden zoals provincies en gemeenten.

Efficiënter werken

ProRail staat voor de uitdaging om klantgerichter en resultaatgerichter te werken. Samen met de spoorsector en het ministerie van Infrastructuur en Milieu werken we aan een toekomstbestendig en efficiënt onderhoud van het spoor. Uitgangspunt hierbij is een optimalisatie op (1) de hinder voor reizigers en verladings, (2) de maakbaarheid van de onderhouds- en vervangingsbehoefte om de kwaliteit van het spoorwegennetwerk op de lange termijn te waarborgen, en (3) de beschikbare financiële middelen. Op dit moment werkt ProRail al aan de implementatie van het optimaliseren van Life Cycle Costs (LCC) en het stimuleren van concurrentie en de toetreding van nieuwe leveranciers op de markt.

Life Cycle Costs

	2014	2015	2016
Life Cycle Costs per treinkilometer (EUR)	€ 9,23	€ 8,89	€ 9,39
Life Cycle Costs (EUR miljoen)	€ 1.372	€ 1.336	€ 1.421
Treinkilometers (miljoen)	148,6	150,3	151,2

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

Effectieve bestedingen

ProRail is voor de financiering van zijn activiteiten afhankelijk van de subsidies en vergoedingen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en andere overheden. Daarnaast ontvangt ProRail gebruiksvergoedingen van vervoerders. De totale kasstroom van ProRail bedroeg in 2016 € 180 miljoen negatief. 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. Alle investeringen worden getoetst op effectiviteit. Om het proces van besluitvorming over prioritering tussen de verschillende projecten structureel en systematisch te laten plaatsvinden, is een portfoliomanagementstructuur ingericht.

Onderhoud en beheer

ProRail besteedt de aanleg en 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 waaraan kosten worden toegerekend in 2016 hebben we hieronder toegelicht.

Grootschalig onderhoud

De kosten van grootschalig onderhoud bevat de kosten voor 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 het onderhouden en vervangen, aanpassen en wijzigen van constructies, conserveren van objecten, slijpen van spoorstaven en het seizoensbestendig maken van de sporen.

Kleinschalig onderhoud

De kosten van kleinschalig onderhoud bevat kosten voor de activiteiten die noodzakelijk zijn om de beschikbaarheid,

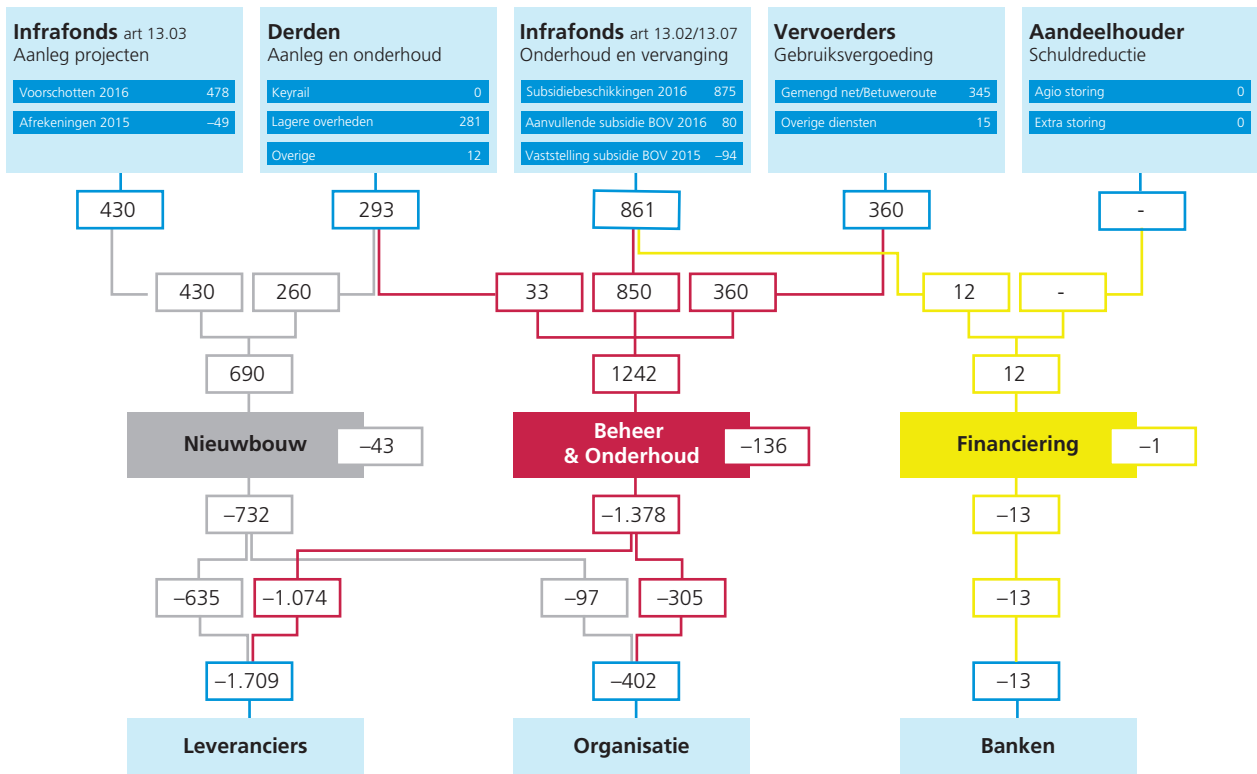


betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren. Het gaat zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten. Deze activiteiten zijn onder andere gericht op inspecties van de infrastructuur, correctie van spoorligging, vervangen van (kleine) componenten en functieherstel. ProRail zet samen met de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

Onderhoud transfer en beheer

De kosten voor onderhoud van de transferruimte in stations bevatten kosten voor het schoonmaken, dagelijks en constructief onderhoud, verhelpen van storingen, energie, onroerendzaakbelasting en verzekeringen. De beheerkosten betreffen het beheer van IT-systemen, het energieverbruik van de spoorinfra en de inzet bij calamiteiten.

Financiën 2016



Liquide middelen

01-01-2016	689
Nieuwbouw	-43
Onderhoud	-136
Financiering	-1
31-12-2016	509

In miljoenen euro's, exclusief btw



Bericht van de raad van commissarissen

In dit bericht legt de Raad van Commissarissen (RvC of Raad) verantwoording af over de werkzaamheden, het functioneren en de samenstelling van de Raad en haar commissies.

Over de Raad

Samenstelling

De RvC bestaat uit zes leden, die benoemd worden door de Algemene vergadering van Aandeelhouders (AvA) voor een periode van maximaal vier jaar, met een maximum van twaalf jaar. De leden van de RvC zijn:

Naam	Datum eerste benoeming	Meest recente herbenoeming	Eerste datum van aftreden*	Herbenoembaar
De heer J.G.M. Alders, president commissaris	27 juni 2014	n.v.t.	AvA 2018	Ja
De heer W.E. Kooijman, vicevoorzitter	21 februari 2007	30 juni 2013	AvA 2017	Ja
Mevrouw J.G.H. Helthuis	13 april 2011	5 juni 2015	AvA 2019	Ja
De heer P.T.H Timmermans	13 april 2011	5 juni 2015	AvA 2019	Ja
Mevrouw A.C.W. Sneller	1 maart 2015	n.v.t.	AvA 2019	Ja
De heer L.M. Sondag	1 maart 2015	n.v.t.	AvA 2019	Ja

* Eerste datum van aftreden is per tijdstip sluiting van de eerstvolgende Algemene Vergadering van Aandeelhouders over het voorgaande boekjaar.

Er zijn in 2016 geen veranderingen geweest in de samenstelling van de RvC. De samenstelling van de RvC sluit aan bij de in 2010 vastgestelde profielschets. In 2017 wordt besloten over de herbenoeming van de heer Kooijman.

In onderstaand overzicht worden de functies en nevenfuncties van de leden van de RvC kort weergegeven. Alle leden hebben de Nederlandse nationaliteit.

Naam	(Neven)functie ultimo 2016
De heer J.G.M. Alders Geboortejaar: 1952	<p>Functie: Directeur, Hans Alders Procesregie & Advies B.V.</p> <p>Nevenfuncties:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Voorzitter bestuur, Stichting Pensioenfonds Zorg en Welzijn – Bestuurder, Stichting ondersteuning Omgevingsraad Schiphol (SOORS) – Voorzitter, Alderstafels Lelystad – Voorzitter Raad van Commissarissen, AOG Holding B.V. – Voorzitter, bestuurlijk overleg mosseltransitie – Nationaal Coördinator, Nationaal Coördinator Groningen
Mevrouw J.G.H. Helthuis Geboortejaar: 1962	<p>Functie: Bestuurder, PC Hooft Groep B.V.</p> <p>Nevenfuncties:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Directeur, PC Hooft Verzekeringen N.V. – Bestuurder, Stichting PC Hooft Depositofonds – Lid Raad van Commissarissen, Van Lanschot N.V. – Lid Raad van Commissarissen, F. Van Lanschot Bankiers N.V. – Lid Raad van Commissarissen, Stichting Administratiekantoor Kempen Management Investeringsplan Coöperatief U.A. – Lid Raad van Advies, Stichting Netherlands Institute for New Technology, Economic and Social studies (NINTES)
De heer W.E. Kooijman Geboortejaar: 1950	<p>Functie: Executive Vice President Human Resources Air France KLM</p> <p>Nevenfuncties:</p> <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. – Lid Raad van Commissarissen, Appèl B.V. – Bestuurder, Stichting Administratiekantoor Aandelen Gebroeders Van Beek B.V. – Lid Raad van Advies, Nederlandse Orde van Beroepscoaches (NOBCO) – Partner, VOF Kooijman & Zwartelé
De heer P.T.H. Timmermans Geboortejaar: 1961	<p>Functie: Executive Interim Partner, EdelenbosHessels Consultancy B.V.</p> <p>Nevenfuncties: -</p>
Mevrouw A.C.W. Sneller Geboortejaar: 1965	<p>Functie: Hoogleraar IT Value, Nyenrode Business Universiteit</p> <p>Nevenfuncties:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Director Centre for Information and Management Accounting Control Systems, Nyenrode Business Universiteit – Lid Raad van Commissarissen, Achmea B.V. – Lid Raad van Commissarissen, CCV Group B.V. – 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
De heer L.M. Sondag Geboortejaar: 1962	<p>Functie: Ondernemer – aldus aandeelhouder en adviseur van diverse ondernemingen</p> <p>Nevenfuncties:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Lid Raad van Commissarissen Faber Halbertsma Beheer B.V. – Voorzitter Raad van Commissarissen, Vebego International B.V. – Voorzitter Raad van Toezicht, Stichting Regionale Omroep Brabant – Bestuurder, Xunday Participaties B.V. – Bestuurder en aandeelhouder, Circular One B.V.

Commissies

De RvC kent een viertal commissies die de besluitvorming van de RvC voorbereiden:

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

De commissies hebben elk een eigen reglement. Daarin staan de taken en bevoegdheden per commissie.

De commissies hebben geen besluitvormende bevoegdheden. Een toelichting op de verschillende commissies is opgenomen in de paragraaf Corporate Governance.

Samenstelling commissies

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



Bezoldiging

De bezoldiging wordt vastgesteld door de AvA. De bezoldiging van de commissarissen bestaat uit een vaste jaarlijkse vergoeding, een vergoeding voor deelname aan een commissie en een vaste onkostenvergoeding.

Funcie	Vaste vergoeding	Vergoeding voor commissies*	Onkostenvergoeding
President commissaris	32.725	8.030	1.284
Lid	20.808	8.030	1.284

* Bedrag per commissie, waarbij de selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie uitsluitend voor de vergoeding als één commissie worden aangemerkt aangezien zij in 2016 gezamenlijk hebben vergaderd.

Bedragen zijn ten opzichte op 2015 geïndexeerd conform de ProRail cao per 1 maart 2016. Het overzicht van de bezoldiging van de Raad is opgenomen in de jaarrekening.

Terugblik 2016

Vernieuwing

Het afgelopen jaar stond in het teken van vernieuwing. Ook dit jaar zijn weer veel bouwprojecten gerealiseerd en is de reguliere vervangingsopgave van ongeveer € 1 miljard uitgevoerd. In het oog springende projecten waren de vernieuwing van station Den Haag Centraal, Delft en Breda en de vernieuwing en verbouwing van het station en de sporen rondom Utrecht Centraal. Ook nieuw is de bestuursinrichting van ProRail, met een Raad van Bestuur (RvB) en een Executive Committee (ExCo). Tot slot heeft het kabinet een voorlopige keuze gemaakt om ProRail in het publieke domein te herpositioneren. Definitieve besluitvorming hierover vindt naar verwachting in 2017 plaats.

Goede prestatie

Het afgelopen jaar heeft de organisatie laten zien dat zij in staat is onder druk en terwijl er grote vernieuwingsprojecten werden gerealiseerd, de dagelijkse operatie goed gaande te houden. Daardoor heeft zij het afgelopen jaar vrijwel al haar doelen bereikt.

ProRail behoort tot de wereldwijd best presterende infrastructuurbeheerders. Dit motiveert om de prestaties verder te verbeteren. Verbetering is bijvoorbeeld van belang ten aanzien van de goederen en de betrouwbaarheid op de Hogesnelheidslijn Zuid. Het sturingsinstrumentarium op beide prestatiegebieden sluit evenwel niet goed aan bij de wensen van de spoorgoederenvervoerders en de vervoerder op de HSL Zuid. De Raad ondersteunde daarom



de initiatieven van de RvB om de sturing tijdig met vervoerders en het ministerie van Infrastructuur en Milieu op beide onderdelen te bespreken en up to date te maken. De RvC heeft benadrukt dat het ook in 2017 van belang is goed te blijven afstemmen met de betreffende stakeholders.

Positionering van ProRail

De positionering van ProRail heeft in 2016 veel aandacht gekregen van de RvB, stakeholders, de media en ook van de Raad. Het kabinet heeft besloten tot herpositionering van ProRail in het publieke domein en wenst de organisatievorm van ProRail te wijzigen naar een publiekrechtelijke organisatievorm. De RvC is loyaal aan politieke besluitvorming omtrent de positionering van ProRail. Hierbij ziet hij het als zijn taak om het belang van de vennootschap in acht te nemen. Daarom heeft hij in 2016 bij voortduring aangegeven dat een zorgvuldig proces vereist is gezien de belangen van alle stakeholders. Hierbij is nauw opgetrokken met de RvB. De RvC heeft over dit onderwerp tevens gesproken met de aandeelhouder. De gesprekken tussen de RvC en de aandeelhouder betroffen onder andere in welke mate een nieuwe organisatievorm een oplossing biedt voor zaken die volgens de bewindspersoon verbetering behoeven. De RvC ondersteunde daarom de onderzoeken die de RvB heeft geëntameerd om de effecten in beeld te brengen.

Eind 2016 is in de Tweede Kamer een motie aangenomen, die de regering verzoekt om het kabinetsbesluit over de positie van ProRail te bezien in samenhang met de lopende onderzoeken naar scenario's over de toekomstige ordening op het spoor. De resultaten hiervan zullen in het voorjaar van 2017 beschikbaar zijn. In maart 2017 zijn de verkiezingen.

Inrichting RvB en ExCo

In de Lange Termijn Spooragenda is ProRail omschreven als een organisatie belast met de uitvoering van een publieke taak. Dit is verder uitgewerkt in de aan ProRail verleende beheerconcessie 2015-2025. In de Beheerconcessie 2015-2025 is gekozen voor een intensievere sturing vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu op de uitvoering van de beheertaken die ProRail voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu dient te verrichten. Dit vereist een intensieve relatie tussen de top van ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De nieuwe topstructuur, waartoe op 1 april 2016 is besloten sluit op deze opdrachtgever-opdrachtnemer relatie aan. Tevens ontstaat er een effectievere organisatie vanwege de scheiding tussen het richten van de organisatie (Raad van Bestuur) en de uitvoering (Executive Committee).

Financiële beheersing

Er was in 2016, evenals in de voorafgaande jaren, veel aandacht voor de financiële situatie bij ProRail. Voor ProRail, grotendeels door de overheid gefinancierd, en belast met een publieke taak is een adequate financiële verantwoording van groot belang. Eind 2015 is een

projectplan Verbeteraanpak Financiële Beheersing opgeleverd en met het ministerie besproken. Het richtte zich op:

- Kwaliteit van de financiële organisatie
- Prognoses voor beheer, onderhoud en vervangingsinvesteringen
- Financiële projectbeheersing
- Administratie, verslaggeving en administratieve organisatie/interne controle
- Rechtmatige subsidieverantwoording

In 2016 is met veel prioriteit gewerkt aan het afronden en invoeren van dit plan. De status per jaareinde is dat er goede voortgang is geboekt, en dat de implementatie goed is verlopen. De benoemde maatregelen zijn grotendeels afgerond, monitoring op de werking blijft uiteraard van belang. Een aantal overlooppunten die met name betrekking hebben op het onderwerp financiële projectbeheersing zijn in een apart projectplan gevat, en worden separaat opgevolgd. De Raad, en met name de auditcommissie, is gedurende het verslagjaar op reguliere basis intensief betrokken geweest bij het aansturen en monitoren van de voortgang van de Verbeteraanpak Financiële Beheersing. De Raad heeft geconstateerd dat het besef van de noodzaak voor een adequaat financieel beheer bij ProRail onder het nieuwe management duidelijk is toegenomen. Cultuurverandering vergt echter tijd en daarom blijft aandacht voor dit onderwerp belangrijk. Mede om die reden zal de Raad ook in 2017 aandacht blijven besteden aan het verbetertraject en zal onderdeel zijn van de reguliere verantwoording aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu als aandeelhouder.



Bijeenkomsten RvC en commissies

Bijeenkomsten RvC

In 2016 kwam de RvC bijeen in acht reguliere vergaderingen en vonden indien nodig extra (telefonische) vergaderingen plaats. Verder was er regelmatig direct contact tussen de voorzitter van de RvC en de voorzitter van de RvB en tussen de leden van de RvC en RvB-leden. De RvC vergaderde tijdens de reguliere vergaderingen deels zonder de RvB en er waren besprekingen in de verschillende commissies. De gesprekken in de commissies werden op reguliere basis teruggekoppeld tijdens de RvC-vergadering. Leden van de RvC woonden tevens bijeenkomsten bij zoals in het kader van de nieuwe gedragscode. Naast de onderwerpen zoals hierboven beschreven, sprak de RvC onder meer over:

- De prestaties van ProRail. Deze zijn uitvoerig besproken met het oog op verdere verbetering. In het bijzonder was hierbij aandacht voor de aansluiting tussen de doelen van ProRail en andere spoorpartners.
- De strategie van ProRail. In het bijzonder de speerpunten die de ExCo heeft geformuleerd op basis van de strategische doelen van ProRail, zoals PHS en ERTMS.
- Financiën. Dit is een regulier onderwerp. In 2016 ging het met name over het verbeteren van de prognoses, de verdere verbetering van de projectbeheersing en de voortgang van de financiële beheersing. Tevens is gesproken over de eventuele maatregelen ten behoeve van de beheer, onderhoud en vervangingsreeks.
- Het Prestatiegericht Onderhoud (PGO). Dit is verschillende keren aan de orde geweest.
- Het medewerkersonderzoek SKOOP. Dit laat goede resultaten zien, zoals een hogere waardering voor het management. De aandachtspunten zijn efficiëntie en bureaucratie.
- De jaarstukken. Deze en de dienstverlening van de accountant zijn in de aanloop naar de Algemene Vergadering van Aandeelhouders besproken.
- De statutenwijziging en het reglement van RvB en ExCo.
- De beleidsprioriteitenbrief, het Beheerplan 2017 en de subsidieaanvraag 2017.
- De Marktvisie. Hierin hebben marktpartijen, kennisinstellingen en andere opdrachtgevers samen een visie opgesteld die gericht is op samenwerking in de bouwsector.
- Investeringsvoorstellen boven de € 35 miljoen, zoals de vervangingsmaatregelen op emplacement Kijfhoek, vervanging van het IT systeem FIVAT en het bedieningssysteem voor de treindienstleiding.

- De intensivering van de NABO-aanpak (Niet Actief Beveiligde Overwegen) mede naar aanleiding van een ongeval in Groningen (Winsum).
- Andere zaken zoals de beëindiging van het belang van ProRail in Relined, het LEAN programma, de systematiek gebruiksvergoeding Betuweroute, de herziening gedragscode, het programma Beter en Meer, de eindrapportage ICT-storingen en de innovatie- en ontwikkelagenda.

Voor elke vergadering worden ook documenten ter kennisname aan de Raad gezonden door de RvB. Voorbeelden hiervan zijn rapportages over juridische zaken, de aanpak voor het winterweer en het beleid op het gebied van duurzaamheid.

Bespreken eigen functioneren

In december 2016 is het functioneren van de RvC aan de orde geweest.

Belangenverstrengeling

De RvC is van mening dat hij en de RvB in 2016 onafhankelijk hebben kunnen functioneren. Er zijn geen onderwerpen besproken waarbij sprake was van een mogelijk tegenstrijdig belang.

Bijeenkomsten commissies

Auditcommissie

In 2016 kwam de auditcommissie vijf keer bijeen. Daarnaast hebben enkele deepdives in aparte bijeenkomsten plaatsgevonden. De auditcommissie heeft de financiële positie- en beheersing, het risicomanagement, de financiële informatievoorziening, de toepassing van de informatie- en communicatietechnologie en de interne auditfunctie besproken. De commissie heeft het auditjaarplan 2016 goedgekeurd. Bij vergaderingen zijn ook aanwezig geweest: de CFO (met uitzondering van het laatste kwartaal), de manager Corporate Audit en de secretaris van de vennootschap. De externe accountant was aanwezig bij de bespreking van de jaarrekening, het accountantsverslag en de managementletter. Na afloop van de bijeenkomst waarin de jaarrekening wordt besproken, vindt een afrondend overleg plaats met de externe accountant zonder de aanwezigheid van vertegenwoordigers van de RvB.

Selectie- en benoemingscommissie

In 2016 kwam de selectie- en benoemingscommissie vier keer bijeen. Deze commissie heeft de selectie, benoeming en opvolging van commissarissen en RvB-leden voorbereid. Ook houdt de commissie een rooster van aftreden van commissarissen bij en doet zij voorstellen voor (her)benoeming van commissarissen en RvB-leden.

Remuneratiecommissie

Deze commissie is verantwoordelijk voor de beoordeling van de leden van de RvB. In 2016 kwam de remuneratiecommissie vier keer bijeen. De remuneratiecommissie heeft voorstellen aan de RvC over het bezoldigen van de RvB-leden gedaan. Verder heeft de commissie de voortgangs- en beoordelingsgesprekken met de RvB-leden gevoerd.

Tijdelijke commissie compliance en integriteit

Deze commissie is bijna twee jaar actief. In 2016 kwam zij vijf keer bij elkaar. Compliance in brede zin, PGO en de gedragscode hebben in 2016 extra aandacht gekregen. De commissie is ingesteld voor een periode van maximaal twee jaar. De RvC constateert dat er veel werk is verzet en de uitwerking van het complianceplan op schema loopt. De commissie zal wanneer het onderwerp naar het oordeel van de RvC weer onder de reguliere werkzaamheden van de RvC gevat kan worden, uiterlijk eind 2017 worden opgeheven.

De Raad als toezichthouder op de RvB

Samenstelling, bezoldiging en functioneren Raad van Bestuur

De RvB wordt benoemd door de AvA na een voordracht van de RvC. De AvA stelt tevens het beloningsbeleid vast. De RvC stelt de beloningen vast van de individuele bestuursleden binnen het beleid van de AvA.

Samenstelling

De nieuwe topstructuur bestaat uit een driedelige RvB met daaronder een ExCo van twaalf (inclusief RvB-leden) personen. De RvB zorgt voor een goede verbinding met de relevante stakeholders en stuurt op samenhang en cultuurbeïnvloeding van de organisatie.

De RvB bestaat uit de volgende drie leden:

Naam	Datum eerste benoeming als bestuurder	Benoemd tot*
De heer P. Eringa Chief Executive Officer Geboortjaar 1961	1 april 2015	1 april 2019
De heer J. Voppen Chief Operating Officer Geboortjaar 1972	15 maart 2016	15 maart 2020
De heer J.J.A. van Leeuwen Chief Financial Officer Geboortjaar 1966	7 januari 2016	31 december 2019

* Eerste datum van aftreden is per tijdstip sluiting van de eerstvolgende Algemene Vergadering van Aandeelhouders over het voorgaande boekjaar.

In het nieuwe bestuursmodel is de RvB verantwoordelijk voor het richten van ProRail. 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.

Bezoldiging

Met ingang van 1 december 2016 geldt het door de AvA vastgestelde bezoldigingsbeleid. De kern van het beleid is:

- ProRail valt in de categorie 'Publiek' conform het staatsdeelnemingenbeleid. Daarom wordt voor de leden van de Raad van Bestuur van ProRail aangesloten bij de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT). Voor 2016 is deze norm vastgesteld op € 179.000 inclusief belaste kostenvergoedingen en pensioenbijdrage werkgever. Voor 2017 is de norm vastgesteld op € 181.000.
- De vergoeding bij vertrek van een bestuurder bedraagt maximaal een jaarsalaris met een maximum van € 75.000.
- Van de norm, als bedoeld in het eerste lid, kan in exceptionele gevallen worden afgeweken indien sprake is van bijzondere omstandigheden.
- De beloningsontwikkeling en de verdere arbeidsvoorwaarden van individuele leden van het bestuur van ProRail worden vastgesteld door de Raad van Commissarissen van ProRail op voorstel van de remuneratiecommissie.
- Het nieuwe bezoldigingsbeleid is pas van toepassing op iedere bestuurder van ProRail die ná vaststelling van het nieuwe bezoldigingsbeleid wordt benoemd dan wel wordt herbenoemd.

Een overzicht van de bezoldiging van de bestuurders is opgenomen in de jaarrekening. In 2016 zijn de heer Van Leeuwen en de heer Voppen benoemd tot statutair bestuurder. De bezoldiging van de heer Van Leeuwen is vastgesteld binnen het bezoldigingsbeleid. 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.

Functioneren

De heer Van Leeuwen is vanwege ziekte langdurig afwezig geweest in het vierde kwartaal. De RvC waardeert dat de RvB zijn portefeuille tijdelijk heeft verdeeld onder de CEO en COO en een directeur Financiën heeft aangetrokken om de voortgang van de bedrijfsvoering te borgen.

Samenstelling Executive Committee

De ExCo is verantwoordelijk voor het inrichten en uitvoeren van de dagelijkse operatie. De ExCo bestaat uit twaalf leden, bestaande uit – naast de drie leden van de Raad van Bestuur – ook de verantwoordelijken voor de volgende bedrijfseenheden:

- Assetmanagement
- Projecten
- Financiën
- Procurement
- Verkeersleiding
- Vervoer en Dienstregeling
- ICT
- HRM
- Communicatie

Ultimo 2016 wordt niet voldaan aan de norm met betrekking tot de evenwichtige verdeling man/vrouw in de ExCo. Deze verdeling krijgt de komende jaren nader aandacht.

Het jaarverslag

Hierbij biedt de Raad het jaarverslag 2016 aan waarin de jaarrekening over 2016 is opgenomen. De Raad van Bestuur heeft het jaarverslag opgesteld. Onze externe accountant, EY Accountants LLP, heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende controleverklaring. De auditcommissie en de Raad hebben het verslag besproken met de Raad van Bestuur en de externe accountant. Op 10 mei 2017 zal het verslag tijdens de jaarlijkse Algemene Vergadering van Aandeelhouders ter vaststelling worden voorgelegd. De Raad stelt voor dat het bestuur decharge wordt verleend voor het gevoerde beleid, dat aan de Raad decharge wordt verleend voor het gehouden toezicht en dat de jaarrekening wordt vastgesteld.



Profiel

Elke dag zetten ruim 4.000 medewerkers zich in voor een veiliger, betrouwbaarder, punctueler en duurzamer spoornetwerk. We doen dat met veel aandacht voor de invloed op mens, milieu en samenleving.

Organisatie en activiteiten

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

Het spoor is essentieel voor het drukbevolkte Nederland en de ons omringende landen. Met relatief weinig ruimtebeslag maken wij elke dag 1,1 miljoen treinreizen mogelijk en worden jaarlijks door een kleine 43 vervoerders zo'n 51 miljard tonkilometers verreden.

Naast dat ProRail beheerder is van het Nederlandse spoornet, transporteert het vanuit die hoedanigheid elektriciteit van de energieleverancier naar treinen. Dit is één van de verplichte diensten die ProRail moet aanbieden vanuit de Spoorwegwet. Het tractie-energievoorzieningssysteem bestaat uit tractie-onderstations, kabels, bovenleidingen en spoorstaven. De elektriciteit, die wordt ingekocht bij een energieleverancier, wordt via het net van de openbare

netbeheerder getransporteerd naar het tractie-onderstation van ProRail. Vanaf daar verzorgt ProRail het transport van elektriciteit via de bovenleiding naar de treinen.

Missie

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

Strategie

Onze strategische doelstellingen:

- *Veilig spoor* – Veiligheid op 1 door het terugdringen van roodseinp passages, het beperken van het aantal riskante en onbeveiligde overwegen en voorwaarden scheppen voor veilig werken.
- *Betrouwbaar spoor* – Voorkomen van vermijdbare verstoringen, door meer en beter preventief onderhoud te laten plegen aan het spoor, alert te reageren bij verstoringen en scherpe analyses te maken van terugkerende storingen.
- *Punctueel spoor* – 95%, niet lager dan 85%, door een goed uitvoerbare dienstregeling en door de prestaties op het spoor samen met vervoerders te verbeteren.
- *Duurzaam spoor* – CO₂-ladder 5, 30% efficiënter



energieverbruik door meer innovatieve spoortechnologie in te zetten, duurzame materialen te gebruiken en duurzame stations te ontwikkelen.

- *Transparantie* – Zichtbaar maken wat we doen, waarom en met welk resultaat. Dat doen we onder meer door onze dagelijkse prestaties te laten zien via het online dashboard.

Mens, milieu en samenleving

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

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

Betrokken werkgever

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

Werkgebied

Ons werkgebied is het spoor in Nederland en de aansluitingen op het spoor in het buitenland. We werken vanuit vier regio's: Randstad Noord, Randstad Zuid, Noordoost en Zuid. Ons hoofdkantoor staat in Utrecht. Daarnaast zijn er vier regiokantoren: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle en Eindhoven. Verspreid over het land hebben we dertien verkeersleidingposten van waaruit het treinverkeer wordt bestuurd. Er zijn zes uitruklocaties voor incidentenbestrijding.

Juridische structuur

ProRail is een besloten vennootschap: ProRail B.V. Via Railinfratrust B.V is de Nederlandse Staat 100% aandeelhouder van ProRail. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. ProRail heeft een belang van 50% in Keyrail B.V., de voormalige exploitant van de Betuweroute. Per 1 juli 2015 heeft

de overgang van het personeel en de beheeractiviteiten van de Betuweroute vanuit Keyrail B.V. plaatsgevonden; de juridische afwikkeling is voorzien voor 2017. Daarnaast heeft ProRail een belang van 50% in Relined B.V. Deze organisatie exploiteert een landelijk dekkend glasvezel-netwerk. Een groot deel van dit netwerk ligt langs het spoor. In februari 2017 heeft ProRail dit belang afgestoten.

Juridisch speelveld

ProRail staat breed in de belangstelling van haar omgeving, reizigers, vervoerders en toezichhouders. Denk daarbij aan het toezicht op de gebruiksvergoedingsystematiek waar de Autoriteit Consument en Markt nauwlettend toezicht pleegt. Maar ook het toezicht door de Inspectie Leefomgeving en Transport die na zorgvuldig feitenonderzoek kan besluiten tot een strafrechtelijk onderzoek. Daarnaast is het onoverkomelijk dat ProRail als een van de grootste opdrachtgevers in de spoor infrastructuur te maken krijgt met claims van aannemers, opdrachtgevers en de omgeving. Uiteraard wordt dit zoveel mogelijk voorkomen door onder andere aandacht te geven aan kwalitatieve contracten en contractmanagement gedurende de uitvoering van projecten.

Beheerconcessie

Onze verantwoordelijkheden staan in de Spoorwegwet en zijn vertaald naar de beheerconcessie. De huidige beheerconcessie loopt van 2015 tot 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;
- Het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur.

Beheerplan

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

Organogram



Onze waardeketen

Samen met onze ketenpartners werken we aan onze belangrijkste ambitie: een beschikbaar en betrouwbaar spoor zonder vermijdbare ongevallen en verstoringen. In onze strategie en bedrijfsvoering zoeken we steeds naar mogelijkheden om in maatschappelijk opzicht een verschil te maken.

In opdracht van de overheid faciliteert ProRail de 'spoorketen'. De spoorpartners zorgen voor de aanleg en het onderhoud van het spoor. Wij verdelen de beschikbare capaciteit tussen reizigersvervoerders, goederenvervoerders en andere gebruikers zoals aannemers en meet-treinen. De overheid subsidieert en draagt financieel bij, en vervoerders betalen een vergoeding voor het gebruik van het spoor. De wensen en behoeftes van onze (in)directe klanten staan centraal in onze dienstverlening. Samen met partners als gemeenten en provincies zoeken we voortdurend het best mogelijke antwoord op hun vraag naar treinvervoer en stationsvoorzieningen.

Wij voeren structureel dialoog met de diverse stakeholders en laten jaarlijks onderzoeken hoe tevreden ze zijn over onze dienstverlening en prestaties.



Onze stakeholders

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

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

Onze spoorpartners

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

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

We werken op vele fronten nauw samen met de goederensector. In 2015 is het Landelijk Coördinatieteam Goederen van start gegaan. In dit 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 verbetering van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. 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 Milieu geïnformeerd.

Samenwerking met havens en verladers

Samen met havens, verladers, operators en terminals is de Lange Termijn Spooragenda ontwikkeld en het

Operationeel Spoor Concept Goederenvervoer (OSCG) opgesteld. Havens en verladers zijn ook nauw betrokken geweest 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.

ProRail internationaal

Een van de taken van ProRail is vervoerders in staat te stellen efficiënt internationaal vervoer te bieden. Daarom werken wij nauw samen met internationale sectorpartners en in samenwerkingsverbanden. Wij houden ons ook bezig met de impact en beïnvloeding van Europees spoorbeleid en trekken daarin samen op met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Een voorbeeld is de verdere ontwikkeling van de Rail Freight Corridors en het Europese Spoor netwerk TEN-T. In 2016 hebben we ook een actieve bijdrage geleverd aan PRIME. Met behulp van dit *Platform for European Rail Infrastructure Managers* wisselen de Europese Commissie en infrastructuurbeheerders ideeën en voorstellen uit. In 2016 onder meer op het gebied van digitalisering en KPI's. Ook is ProRail lid van *European Infrastructure Managers* (EIM), een groep onafhankelijke infrastructuurmanagers die onderling kennis uitwisselen. Onder andere via Railnet Europe draagt ProRail bij aan een zo soepel mogelijk Europees treinverkeer. Een voorbeeld van een specifieke internationale alliantie is die met Rijkswaterstaat en het Zweedse Trafikverket, waarbinnen we samenwerken aan inkoop, innovatie en leiderschap-ontwikkeling. Verder ontvangt ProRail regelmatig internationale delegaties. In 2016 bracht onder andere een Japanse delegatie een bezoek aan ProRail.



Internationaal vergelijken

De beheerconcessie schrijft voor dat ProRail ten minste elke vier jaar – voor het eerst in 2015 - meewerkt aan een in opdracht van de concessieverlener uit te werken internationale benchmark. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en NS hebben geconstateerd dat de voorschriften in de beheer- en de vervoerconcessies rond de uit te voeren benchmarks niet congruent zijn: de scope, momenten en intervallen verschillen.

In 2015 is een voorstel gedaan om de benchmarks te harmoniseren. Op basis hiervan heeft ProRail in 2016 de opdracht gekregen om zoveel mogelijk samen met NS de internationale benchmark op te zetten en uit te voeren. In de rapportage zullen onder meer de prestaties van ProRail en NS worden vergeleken met die van infrabeheerders en vervoerders in België, het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland, Denemarken, Zweden en Frankrijk. De eerste resultaten hiervan worden in 2017 opgeleverd.

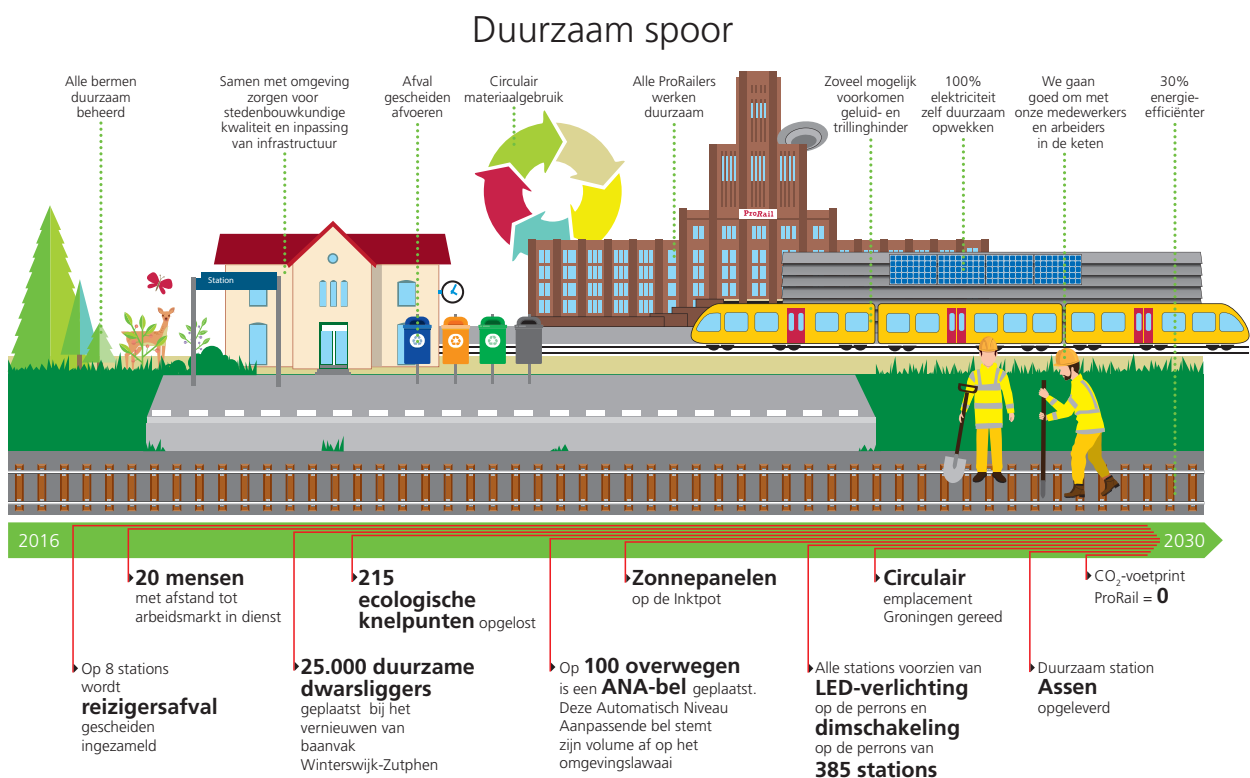
Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Nieuwe ambities voor periode 2016-2030

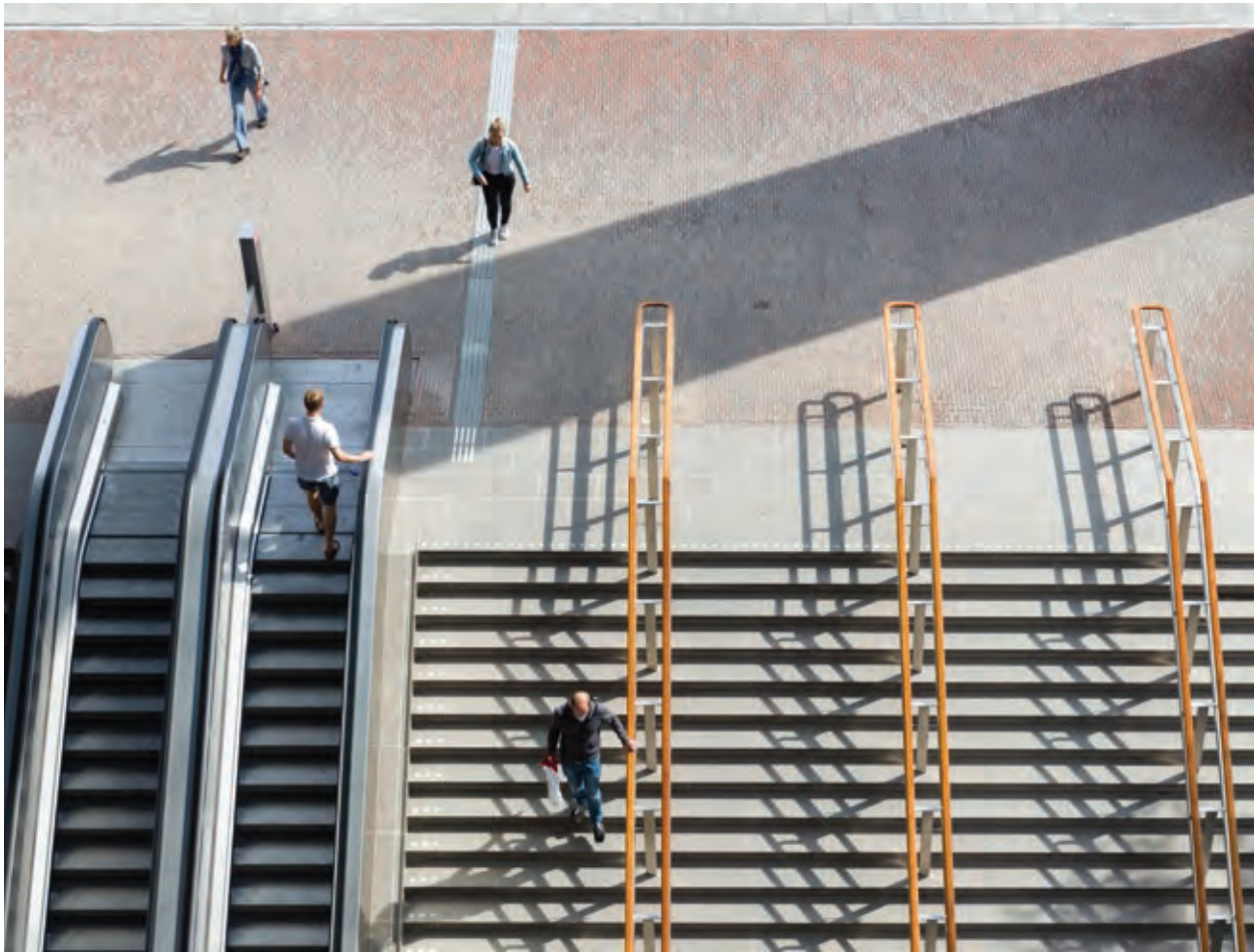
De samenleving en het klimaat veranderen. Om op deze veranderingen te kunnen inspelen, heeft ProRail in 2016 nieuwe ambities vastgesteld om het spoor verder te verduurzamen. ProRail wil dat duurzaamheid een vanzelfsprekend onderdeel is van de bedrijfsprocessen. Daar werken we intensief aan, vooral met andere partijen in de sector: vervoerders, overheden, leveranciers, aannemers en ingenieursbureaus. ProRail voldoet aan de wet- en regelgeving en we rapporteren transparant over de voortgang.

Sturing en beheersing

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is geïntegreerd in de bedrijfsdoelstellingen van ProRail. Naast het streven naar een veiliger en duurzaam spoor, bestaat er binnen ProRail aandacht voor transparantie, professioneel opdrachtgeverschap, goed werkgeverschap, duurzame leeftijdsopbouw van ons personeelsbestand en integriteit.



ProRail



Duurzaamheid in de strategie

In de Lange Termijn Spooragenda stelt het ministerie van Infrastructuur en Milieu dat het spoor, in vergelijking met andere modaliteiten, zijn leidende positie als duurzaam transportmiddel moet behouden en voorop moet blijven lopen op het gebied van duurzame innovaties, die bijvoorbeeld energiebesparingen mogelijk maken.

Organisatie duurzaamheid

In de beheerconcessie omvat het prestatiegebied duurzaamheid onder meer de lokale milieu-effecten en de uitstoot van broeikasgassen door de uitvoering van de concessie en het vervoer over de hoofdspoorweg, een efficiënt gebruik van verantwoord gewonnen grondstoffen, en de ruimtelijke kwaliteit en het behoud van biodiversiteit. Deze thema's zijn de speerpunten van ons nieuwe meerjarenplan Duurzaamheid voor 2016-2020. De aansturing van ProRail's duurzaamheidsbeleid vindt plaats vanuit de bedrijfseenheden, ondersteund door een centrale afdeling. Deze aansturing is vastgelegd in het managementsysteem.



Stakeholdersdialoog

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.

Betrokkenheid van onze stakeholders

ProRail doet jaarlijks onderzoek naar de klanttevredenheid en de reputatie onder onze vervoerders, spoorpartners, overheden, omwonenden, het algemene publiek en de eigen medewerkers.

Tevredenheid van onze klanten

Jaarlijks wordt door ProRail onder de vervoerders een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) gehouden. In het

Beheerplan 2016 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 2015 uitgevoerd door het onderzoeksbureau Kantar Public uitgevoerd (voorheen bekend als TNS-NIPO). De onderzoeksopzet is gelijk aan 2015.

In 2016 was de respons onder goederenvervoerders 51%, onder havenbedrijven 31% en onder reizigersvervoerders 66%. In 2015 waren de scores een rekenkundig gemid-

Doelgroep	Bodemwaarde beheerconcessie	KPI score	Subjectief oordeel	Objectief oordeel	
Reizigersvervoerders 2016		6,0	6,6	6,7	6,5
Reizigersvervoerders* 2015		6,0	6,6	6,6	6,6
Goederenvervoerders 2016		6,0	6,3	6,2	6,4
Goederenvervoerders* 2015		6,0	5,8	5,7	6
Havens en verladers 2016		-	6,5	6,5	6,6
Havens en verladers* 2015		-	6,3	6,5	6,2

* In deze tabel zijn naast de resultaten van 2016 ook de resultaten van 2015 opgenomen, die opnieuw berekend zijn, ditmaal aan de hand van de berekeningswijze van 2016. In 2015 zat een vraag over prijs-kwaliteitverhouding in het KTO, die is in 2016 niet uitgevraagd.



delde zonder weging naar vervoersomvang of anderszins. Dit jaar zijn de volgende wegingen toegepast:

- De grote goederenvervoerders tellen gezamenlijk voor 33,3%, de middelgrote gezamenlijk voor 33,3% en de kleine vervoerders gezamenlijk voor 33,3%. Grote goederenvervoerders hebben een marktaandeel 100,0% - 25,0%; middelgrote vervoerders een marktaandeel 24,9% - 5,0%; kleine vervoerders een marktaandeel 4,9% - 0%.
- Bij reizigersvervoerders telt NS Groep (NS Reizigers, NS International en NedTrain) voor 50% en de regionale reizigersvervoerders tellen gezamenlijk voor 50%.

Reizigersvervoerders

- De waardering voor vakmanschap, professionaliteit en deskundigheid van medewerkers is gestegen.
- Waardering voor functiehandhaving neemt toe door betrokkenheid/meedenken en het onderkennen en sneller oplossen van issues. Er wordt gesproken over een inhaalslag, zichtbare verbetering en verbetering in het contact met de vervoerders. Bij de speerpunten is men vaak positief over de inspanning en de samenwerking.
- Om samen tot betere resultaten te komen, zouden vervoerders graag zien dat ProRail sneller wordt in besluitvorming en dat ProRail zich blijft inzetten op het verminderen van bureaucratie.

- Vervoerders steunen de ambities om de infracapaciteit verder te vergroten en om te komen tot minder storingen en tot sneller herstel.
- De waardering voor functiewijzigingen is matig, vervoerders vinden dat de processen binnen ProRail hiervoor sneller kunnen. Dit is vergelijkbaar met het oordeel in 2015. De genomen maatregelen hebben vooralsnog dus nog niet het beoogde effect.

Goederenvervoerders

- De inzet van ProRail op het dossier Derde Spoor Duitsland werd hoog gewaardeerd vanwege de goede samenwerking met de vervoerders en de focus op hun belangen in plaats van op de prestatie-indicator in onze concessie.
- Goederenvervoerders blijven aandacht vragen voor het verder professionaliseren van klantgerichtheid, slagvaardigheid, en snelheid van processen.
- Wensen zijn er voor toegankelijke omleidingsroutes bij werkzaamheden en sneller functieherstel bij storingen. De goederenvervoerders willen vooral eerder betrokken worden bij de planning van herstelwerkzaamheden na storingen (buta-proces).

Havens en verladers

- Havens en verladers waarderen de communicatie over buitendienststellingen, en vragen tevens om tijdige communicatie vooraf. Ook zijn ze positief over de wijze

waarop ProRail veiligheidsincidenten afhandelt en het Project Derde Spoor Duitsland

- Zij merken op dat ProRail het afgelopen jaar zichtbaarder is geworden en moedigen ProRail aan actief met hen te communiceren.
- Net als bij de goederenvervoerders is er veel waardering voor de inzet van de medewerkers, en tevens wordt geconstateerd dat de bureaucratie binnen ProRail blijvende aandacht behoeft.
- Ze hebben de wens dat de processen rond capaciteitsverdeling worden versneld.

Klanttevredenheid afdeling Publiekscontacten

De performance van de afhandeling van meldingen, vragen en klachten wordt gevolgd met een klanttevredenheidsonderzoek, waardoor wij een goed beeld krijgen van de ervaring en waardering van het publiek voor het contact met ProRail. Het gemiddelde over 2016 is 7,7. Dat is een lichte daling ten opzichte van 2015 (7,9), die te verklaren is door het sterk gestegen aantal aanvragen plus de extra activiteiten op sociale media.

Reputatie volgens treinreizigers

Maandelijks wordt de reputatie onder treinreizigers gemeten volgens de reputatiemethodiek RepTrak van het Reputation Institute. De gemiddelde reputatiescore in 2016 is 53,8 (2015: 50,7) en valt in de bandbreedte 'gemiddeld' vergeleken met de Europese transportsector. De trendlijn stijgt. Op de onderliggende thema's scoren we hoger, daarop halen we gemiddelde tot bovengemiddelde scores. Ook deze trendlijnen tonen een stijging. Naast verbetering van onze operationele prestaties hebben we ook dit jaar transparant en waar mogelijk proactief gecommuniceerd.

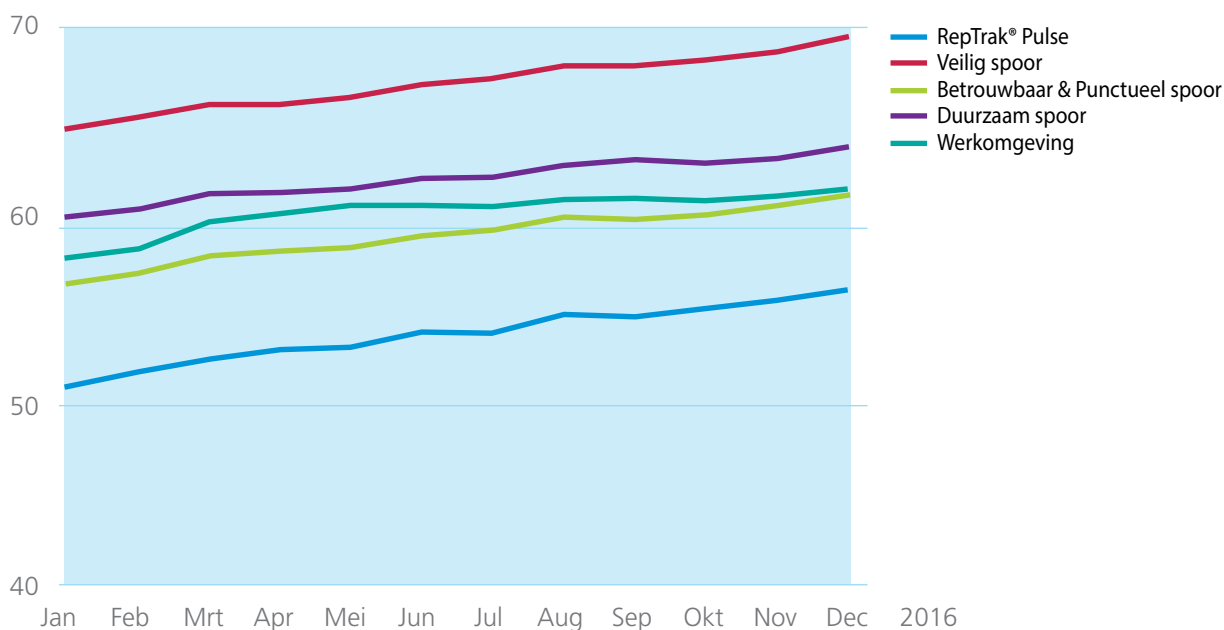
Via onze website en social media-kanalen gaven we informatie over werk aan het spoor, vernieuwingswerk, openingen van stations, verstoringen en onvoorziene reparaties, bijvoorbeeld na een ongeval of storing.

Reputatie volgens stakeholders

Eén keer per jaar wordt de reputatie van ProRail gemeten onder de doelgroepen overheden, bouwsector en arbeidsmarkt met de reputatiemethodiek RepTrak. In 2016 werd ProRail positief beoordeeld op veiligheid, betrouwbaarheid en duurzaamheid door alle stakeholdergroepen. Vooral overheden en bouwers zijn erg positief over de veiligheid van ProRail's spoor, de score op betrouwbaar spoor, veiligheid en duurzaamheid is lager dan vorig jaar, maar bovengemiddeld vergeleken met de Europese transportindustrie. De reputatiescore is gemiddeld bij overheden (50,2, in 2015: 53,2) en de bouwsector (59,8, in 2015: 61,0), terwijl arbeidsmarkt bovengemiddeld scoort (66,0, in 2015: 64,5).

ProRail kan rekenen op bovengemiddelde steun uit de bouwsector en arbeidsmarkt. Overheden zijn wat kritischer geworden, ze zijn weliswaar minder bereid tot het geven van verbale steun en tot het aanraden om met ProRail samen te werken of er te gaan werken, maar toch zijn deze scores gemiddeld vergeleken met de Europese transportindustrie. Overall is de beeldvorming over ProRail ruim voldoende en in de context van de categorie openbaar vervoer zelfs goed te noemen. Sinds 2014 laat de reputatie van ProRail bij de Arbeidsmarkt een sterk positieve beweging zien, echter bij Overheden en Bouwers een licht afbuigende beweging. Suggesties ter verbetering van onze reputatie worden in 2017 opgepakt.

Treinreizigers, ontwikkeling reputatie 12 maanden voortschrijdend gemiddelde



In contact met onze stakeholders

De Raad van Bestuur en Executive Committee hechten veel waarde aan een open en zeer actieve relatie tussen ProRail en de maatschappelijke, bestuurlijke en politieke stakeholders en de stakeholders uit de sector om ons heen. Die waarde vertaalt zich onder meer in een actieve dialoog door ProRail op bestuurlijk niveau met de buitenwereld. Het doel? Een daadkrachtiger en effectiever ProRail, omdat onze stakeholders ProRail ervaren als een open, empathische, deskundige en succesvolle onafhankelijke uitvoeringsorganisatie, die op transparante wijze het belastinggeld inzet ter optimalisatie van betrouwbare spoorinfrastructuur in Nederland.

Klantarena's

ProRail streeft naar een professionele, intensieve en transparante relatie met onder meer de decentrale overheden. Omdat uit klanttevredenheidsonderzoeken in 2015 verbeterpunten naar voren kwamen, zijn in het najaar van 2016 klantarena's georganiseerd. Diverse vertegenwoordigers van de decentrale overheden zijn uitgenodigd om open te vertellen over hun ervaringen, hun wensen en behoeften. In de buitencirkel luisterden ProRail-collega's vanuit de verschillende operationele kolommen. Op deze manier organiseren we organisatiebreed meer inzicht in de belevingswereld en belangen van decentrale overheden ten aanzien van ProRail en het spoor. Om zoveel mogelijk te leren van onze stakeholders, zijn juist die partijen uitgenodigd die kritisch en opbouwend mee denken. Er was breed veel waardering voor de aanpak. Met het inzicht van de arena's gaan we aan de slag om de dienstverlening van ProRail te verbeteren. De eerste reeds geïmplementeerde stappen zijn bijvoorbeeld het ProRail dashboard waarin volledig overzicht bestaat voor de lokale performance van het spoornetwerk en deelname aan de tafel van vergroting

door provincies, zodat zij goed en vroegtijdig inzicht hebben in infra-aanpassingen.

Stakeholderdialogen

ProRail organiseert jaarlijks stakeholderdialogen over actuele dossiers waar verschillende belangen spelen. Het doel van een stakeholderdialoog is om de ProRail organisatie en buitenwereld op een transparante en doelgerichte wijze te verbinden om te komen tot betere oplossingen en beslissingen. In 2016 zijn ook weer verschillende dialogen met stakeholders georganiseerd. Een van deze stakeholderdialogen betrof de wijze waarop we buitendienststellingen plannen (het zogeheten spelregelkader). Samen met stakeholders zoals vervoerders, consumentenorganisaties, aannemers en overheden is verkend op welke vlakken verbetering mogelijk is. Volgens Lean-methodiek wordt gezamenlijk toegewerkt naar het oplossen van deze knelpunten. Ook bij de ontwikkeling van het Online Prestatiedashboard van ProRail zijn stakeholders actief gesproken over hun bevindingen en hun wensen. Daarbij is zowel de onderbouwing van keuzes besproken als ook de behoeften om het dashboard beter leesbaar te maken of extra informatie toe te voegen.

Contact met consumentenorganisaties

Voor de partijen in het LOCOV organiseert ProRail (vaak samen met NS) regelmatig verdiepingssessies, afgestemd op de behoeften van de consumentenorganisaties. Afgelopen jaar zijn er onder andere themasessies georganiseerd over de ontwerpvarianten van het project Amsterdam Centraal, de buitendienststellingen voor 2017, de voortgang om in 2018 hoogfrequent op de A2 corridor te rijden. Ook zijn verschillende schouwrondes op stations ingericht met consumentenorganisaties om verbeterpunten te vinden op bewegwijzering en gebruiksgemak. Uit de feedback van deelnemers blijkt dat de transparantie die ProRail toont in deze sessies gewaardeerd wordt. Er ontstonden nuttige discussies en meer begrip voor elkaars rollen en verantwoordelijkheden.

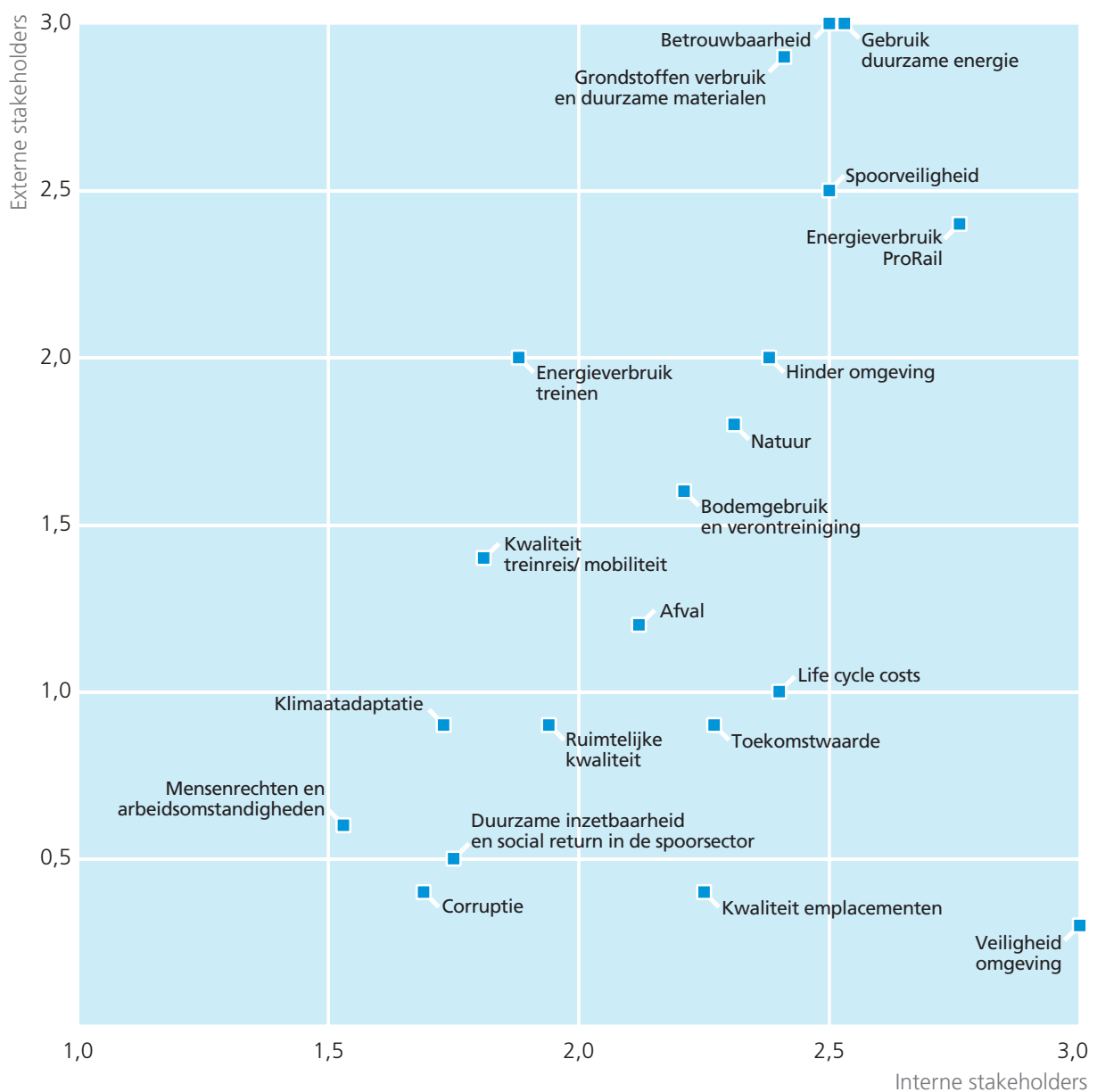


Materialiteitsanalyse

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

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

Materialiteitsmatrix



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

Energie-reductie

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

Grondstoffen en duurzame materialen

ProRail gebruikt jaarlijks veel materialen voor de bouw en het onderhoud van spoor en stations. Na het energiegebruik van de treinen is dit de grootste bron van CO₂-emissies van de Nederlandse spoorsector. Reductie van deze emissies helpt de impact van het spoor op het leefmilieu te verminderen.

Afval

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

- Beperking hoeveelheid bouw- en sloopafval;
- Bevorderen gescheiden afvalstromen;

- Tegengaan van zwerfafval op stations, langs het spoor en op emplacementen.

Hinder voor de omgeving

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

Ruimtelijke kwaliteit

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

Ruimtelijke kwaliteit bestaat uit drie onderdelen:

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

Natuur

Zorgvuldig beheer van de 3.600 hectare spoorbermen en de bouw van ecoducten en faunapassages ondersteunen



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

Maatschappelijke kosten-batenanalyse

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

Kwaliteit treinreis

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

Spoorveiligheid

Reizigers moeten kunnen rekenen op betrouwbare en veilige infrastructuur (veilig reizen). Daarnaast is ook de veiligheid van de medewerkers van ProRail, vervoerders en onze opdrachtnemers van belang (veilig werken). Werken aan en rond het spoor kent specifieke risico's, zoals de hoogspanning op de bovenleiding en het rangeren van treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen. Samen met onze aannemers zorgen we dat niemand daarbij onnodig risico loopt.

Voor de omgeving en omwonenden is de beveiliging van spoorwegovergangen een belangrijk aandachtspunt (veilig leven). ProRail voert regelmatig campagne om het bewustzijn van de risico's op en rond het spoor te vergroten.

Veiligheid omgeving

Onder gevaarlijke stoffen verstaan we brandbare en giftige gassen en vloeistoffen, zoals chloor, benzine en ammoniak. Als deze stoffen vrijkomen, kan dat grote gevolgen voor de omgeving hebben. Daarom doen we er – samen met overheden en vervoerders – alles aan om de risico's te beperken en het transport zo veilig mogelijk te maken. Met alle betrokken partijen maken we duidelijke afspraken over veilig transport. In 2014 werkten we met Keyrail en de goederenvervoerders aan W-LIS, een centraal informatie-systeem waarin actuele informatie wordt bijgehouden over wagens met gevaarlijke stoffen. W-LIS kan ook een rol gaan spelen voor Basisnet Spoor, een systeem dat op

termijn aan gemeenten en industrie duidelijkheid biedt over het transport van gevaarlijke stoffen. Adequate informatievoorziening is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.

Betrouwbaarheid spoor

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



Besturing

ProRail is verantwoordelijk voor het spoorwegnet in Nederland. Samen met vervoerders zetten wij ons 24/7 in om reizigers en goederen veilig en op tijd op hun bestemming te laten aankomen. We willen het spoorwegnetwerk veiliger, betrouwbaarder, punctueler en duurzamer maken. Daar werken daar dagelijks aan, altijd met aandacht voor onze invloed op het milieu en de samenleving.

Corporate governance

Structuur van de onderneming

ProRail is een besloten, niet-beursgenoteerde vennootschap die het wettelijk vereiste structuurregime heeft ingevoerd. Omdat er één aandeelhouder is, kan het verzwakte regime worden toegepast. Op basis van het Burgerlijk Wetboek is verplicht een RvC ingesteld, maar de RvC heeft minder bevoegdheden dan bij een volledig structuurregime. De Nederlandse Staat is via Railinfratrust B.V. de enig aandeelhouder van ProRail. Het aandeelhouder-schap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De relatie tussen ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu kent verschillende dimensies. Naast de rol van het ministerie van Infrastructuur en Milieu als enig aandeelhouder, heeft het ministerie tevens de rol van concessieverlener en subsidieverstrekker. De staatssecretaris en op ambtelijk niveau de secretaris-generaal van het ministerie van Infrastructuur en Milieu bekleden de rol van aandeelhouder. De betrokkenheid van het departement is onder andere gericht op de continuïteit van de vennootschap. Twee maal per jaar vindt een algemene vergadering van aandeelhouders plaats, waar Raad van Bestuur (RvB)

en Raad van Commissarissen (RvC) benoemingen (indien relevant), de jaarrekening en overige thema's worden besproken.

Een volgende belangrijke relatie met het ministerie is die met de beleidsdirectie Openbaar Vervoer en Spoor. Deze ressorteert onder het directoraat-generaal Bereikbaarheid. Met de beleidsdirectie vindt afstemming plaats over de uitvoering van beleid door ProRail. Hiervoor zijn onder andere een kwartaal- en directeurenoverleg ingericht. Daarnaast is er intensief contact om dossiers af te stemmen.

Raad van Bestuur

De Raad van Bestuur stelt de visie, missie, strategie en doelstellingen vast en is verantwoordelijk voor de realisatie hiervan. De bedrijfseenheden binnen ProRail dragen verantwoordelijkheid voor de uitvoering van deze doelstellingen. Ultimo 2016 bestond het statutair bestuur uit:

Naam	Functie	Takenpakket
Pier Eringa (19-06-1961) In dienst als CEO sinds 1 april 2015	Statutair bestuurder CEO	Strategie, Communicatie, Human Resources, Innovatie, Strategische en bestuurlijke relaties, Interne audits, Vervoer en Dienstregeling
Hans van Leeuwen (04-01-1966) In dienst als CFO sinds 1 januari 2016	Statutair bestuurder CFO	Financiën, Planning & Control, Facilitaire Zaken, Procurement, LJV (Leefomgeving, Juridische Zaken en Vastgoed), Risk en Compliance, Duurzaamheid
John Voppen (21-06-1972) In functie als COO sinds 15 maart 2016	Statutair bestuurder COO	Veiligheid, Asset Management, ICT, Verkeersleiding, Projecten

De algemene vergadering van aandeelhouders bepaalt het aantal leden van het statutair bestuur, benoemt de leden van het statutair bestuur, wijst de voorzitter aan en bepaalt het bezoldigingsbeleid. De beoordelingsgesprekken met deze leden van de Raad van Bestuur worden gevoerd door de Raad van Commissarissen, die ook hun bezoldiging vaststelt.

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

Naam	Nevenfunctie(s) ultimo 2016
Pier Eringa	<ul style="list-style-type: none"> – Voorzitter Raad van Toezicht, Stichting Aveleijn – Vicevoorzitter, Commissie van toezicht beheer nationale politie – Voorzitter Raad van Toezicht, sectie amateurvoetbal Koninklijke Nederlandse Voetbalbond – Vicevoorzitter bondsbestuur, Koninklijke Nederlandse Voetbalbond – Lid Raad van Toezicht, Stichting Nederlands Spoorwegmuseum
Hans van Leeuwen	–
John Voppen	– Lid van de Raad van Commissarissen van Stichting voor Protestants-Christelijk Basisonderwijs voor Amersfoort

Executive Committee

De Raad van Bestuur van ProRail, bestaande uit de statutair bestuurders, heeft samen met de directieleden van de bedrijfseenheden zitting in de Executive Committee (ExCo). De ExCo is verantwoordelijk voor het inrichten en uitvoeren van de dagelijkse operatie. De ExCo bestaat ultimo 2016, naast de leden van de RvB, uit de volgende leden, ieder verantwoordelijk voor een bedrijfseenheid:

Naam	Functie	Takenpakket
Karel van Gils	Directeur Assetmanagement	Assetmanagement
Ans Rietstra	Directeur Projecten	Projecten
Oscar Visser	Manager Business Control	Financiën
Dimitri Kruik	Directeur Procurement	Procurement
Roel Salden	Directeur Verkeersleiding	Verkeersleiding
Wouter van Dijk	Directeur Vervoer en Dienstregeling	Vervoer en Dienstregeling
Henk Bothof	Directeur ICT	ICT
Henk-Jan Donderwinkel (a.i.)	Directeur HRM	HRM
Wieneke Buurman	Directeur Communicatie	Communicatie



De Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen houdt toezicht op het beleid en op de algemene gang van zaken van ProRail en bespreekt en toetst onder meer:

- de realisatie van doelstellingen,
- de strategie en risico's,
- de opzet en effectiviteit van de interne risicobeheersing- en controlesystemen,
- het financiële verslaggevingsproces,
- de naleving van wet- en regelgeving,
- de benoeming en bezoldiging van directieleden.

ProRail is ingericht volgens een 'two-tier' corporate bestuur waarbij de Raad van Commissarissen onafhankelijk is van de Raad van Bestuur en de commissarissen onafhankelijk zijn van elkaar en van welk deelbelang dan ook. Bij het vervullen van hun taak richten de commissarissen zich op het belang van de vennootschap en de daaraan verbonden onderneming.

Benoeming, deskundigheid en samenstelling van de Raad van Commissarissen en Raad van Bestuur

De voordracht van leden van de Raad van Commissarissen geschiedt na overleg met de ondernemingsraad. De leden van het statutair bestuur en de Raad van Commissarissen worden benoemd door de algemene vergadering van aandeelhouders. Het benoemen van de statutair bestuurders geschiedt door de algemene vergadering van aandeel-

houders op basis van een bindende voordracht van tenminste twee personen voor iedere te vervullen plaats, op te maken door de Raad van Commissarissen.

In de statuten is opgenomen dat de Raad van Commissarissen uit minimaal drie natuurlijke personen bestaat. De algemene vergadering van aandeelhouders heeft het aantal leden van de Raad van Commissarissen vastgesteld op zes. In de statuten van ProRail is opgenomen dat een commissaris maximaal voor drie termijnen van vier jaar kan worden (her)benoemd.

De Raad van Commissarissen streeft ernaar dat relevante kennisgebieden voor ProRail zijn vertegenwoordigd in de Raad van Commissarissen en de Raad van Bestuur. Daarnaast streeft de Raad van Commissarissen naar een gemengde samenstelling van zowel de Raad van Commissarissen als de Raad van Bestuur en heeft zij een profielschets opgesteld waarin de gewenste deskundigheid en achtergrond van haar leden is beschreven. Daarbij is rekening gehouden met de aard en de activiteiten van ProRail. De Raad van Commissarissen evalueert de profielschets regelmatig om daaruit conclusies te trekken voor de eigen samenstelling, omvang en werkwijze.

Commissies van de Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen heeft een selectie- en benoemingscommissie, een remuneratiecommissie, een audit-

commissie en een tijdelijke commissie compliance en integriteit ingesteld. Lees meer over de reglementen van deze commissies of bekijk de beschrijving van de commissarissen.

Selectie- en benoemingscommissie

De selectie- en benoemingscommissie bereidt de besluitvorming voor bij de selectie en benoeming van commissarissen en leden van de Raad van Bestuur. Daarvoor maakt de commissie onder meer een voorstel voor de profiel-schets. Verder stelt de commissie een rooster van aftreden van commissarissen op en doet zij voorstellen voor (her) benoeming van commissarissen en leden van de Raad van Bestuur. Verder houdt zij toezicht op het beleid van de Raad van Bestuur voor de selectiecriteria en benoemingsprocedures voor het hoger management. De commissie bestaat uit vier leden en werkt volgens een reglement.

Remuneratiecommissie

De remuneratiecommissie stelt het beloningsadvies op voor de leden van de Raad van Bestuur en legt dit advies ter goedkeuring voor aan de Raad van Commissarissen. Op advies van de remuneratiecommissie stelt de Raad van Commissarissen het remuneratierapport vast voor de leden van de Raad van Bestuur van ProRail. De remuneratiecommissie bestaat uit vier leden en werkt volgens een reglement.

Auditcommissie

De auditcommissie ziet toe op de kwaliteit van de financiële informatievoorziening. Deze commissie richt zich ook op de transparantie en betrouwbaarheid van toekomstgerichte en niet-financiële informatie. De auditcommissie bestaat uit drie leden en werkt volgens een reglement.

Tijdelijke commissie compliance en integriteit

De tijdelijke commissie compliance en integriteit houdt toezicht op de uitvoering van onderzoeken op het gebied van integriteit en compliance die in opdracht van de Raad van Commissarissen worden gehouden. Daarnaast heeft de commissie de taak om het klimaat binnen ProRail voor compliance en integriteit structureel te verbeteren en om toezicht te houden op afhandeling van lopende issues. De commissie is in werking gesteld op 6 november 2015, ingesteld voor een periode van maximaal twee jaar en bestaat uit drie leden. Deze tijdelijk commissie werkt volgens een reglement.

Belangenverstrengeling

Nevenfuncties van commissarissen moeten tijdig aan de president-commissaris worden gemeld. Nevenfuncties van de leden van de Raad van Commissarissen zijn in dit jaarverslag toegelicht in het Bericht van de Raad van Commissarissen.

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. 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. ProRail heeft in heel 2016 de NCGC 2008 gehanteerd.

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

Afwijkingen van de Corporate Governance Code

De Corporate Governance Code is op enkele onderdelen niet van toepassing:

- ProRail opereert als een maatschappelijke onderneming waarvan alle aandelen in handen zijn van Railinfratrust, wiens aandelen in handen zijn van de Staat. Een aantal principes en bepalingen horen bij beursgenoteerde vennootschappen of institutionele beleggers bij een onderverdeling in typen aandelen (ProRail en Railinfratrust kennen enkel 'gewone' aandelen) of beloning aan de hand van aandelen. De volgende best-practice-bepalingen passen we daarom niet toe.
> heeft betrekking op II.2.4 t/m II.2.7, II.2.13c, II.2.13d, III.7.1, III.7.2, IV.1.1, IV.1.2,, IV.2.1 t/m IV.2.8, IV.3.1 t/m IV.3.4, IV.3.6, IV.3.11, IV.4.1 t/m IV.4.3
- Het principe en de bepalingen van een 'one-tier bestuursstructuur' zijn niet van toepassing, aangezien ProRail een two-tier-structuur aanhoudt.
> heeft betrekking op III.8.1 t/m III.8.4
- De bepaling dat de auditcommissie zich richt op het toezicht op het beleid van de vennootschap over tax-planning, is niet van toepassing vanwege de aard van de activiteiten van ProRail
> heeft betrekking op III.5.4e
- De beloning van de statutaire bestuurders kent geen variabele component.
> heeft betrekking op II.2.11
- De belangrijkste elementen van de arbeidscontracten van de bestuurders worden bij de bestuurdersbeloningen vermeld in de toelichting op de jaarrekening, paragraaf exploitatielasten.
> heeft betrekking op II.2.1

Risicomanagement

De ontsporing van een reizigerstrein in Dalfsen en de botsing van een reizigerstrein met een melkauto op een onbewaakte spoorovergang in Winsum bevestigen dat vervoer op het spoor risico's met zich meebrengt. Niet alleen risico's op het gebied van veiligheid, beheersing van (bouw)projecten en risico's gerelateerd aan de betrouwbaarheid van de spoorinfrastructuur, zoals de veelvuldige verstoringen van de dienstregeling rond Schiphol en de Moerdijkbrug, kunnen grote gevolgen hebben. ProRail heeft, kortom, een inherent hoog operationeel risicoprofiel.

Om alle risico's op het gebied van veiligheid, betrouwbaarheid van de infrastructuur en de beheersing van grote (bouw)projecten het hoofd te bieden, is proactief risicomanagement noodzakelijk. ProRail opereert in een complex, hoog gereguleerd speelveld (en het compliance-risico dat dat met zich mee brengt) dat wordt gevormd door vervoerders, belangenorganisaties, reizigers en centrale en decentrale overheden.

Het systeem van risicomanagement

Het systeem van risicomanagement is opgebouwd uit verschillende activiteiten, gebaseerd op de ISO 31000 norm voor risicomanagement. De Raad van Bestuur stellen toprisico's vast. Dit zijn risico's die vanwege aard en/of omvang monitoring op het hoogste bestuursniveau vereisen. Onderliggende risico's worden in teamverband onderkend en beoordeeld en door experts van de juiste respons voorzien. Elk kwartaal wordt de beheersing van alle risico's gemonitord en waar nodig worden extra maatregelen getroffen.

Verantwoordelijkheid

De leden van de Raad van Bestuur en de Executive committee zijn eindverantwoordelijk voor het risicomanagementsysteem.

Three lines of defence

Risicobeheersing bij ProRail is gebaseerd op het *three lines of defence*-principe:

Eerste lijn: het management. De directeuren en lijnmanagers van de bedrijfseenheden en afdelingen zijn verantwoordelijk voor het identificeren, analyseren, evalueren en managen van de belangrijkste risico's die de realisatie van de organisatie- en/of afdelingsdoelstellingen kunnen bedreigen. Zij worden daarbij ondersteund door collega's in *de tweede lijn*, die risico assessments faciliteren en het management ondersteunen met specialistische kennis op de diverse (risico-)gebieden. Corporate Audit toetst als *derde lijn* functie periodiek in opdracht van de Raad van Bestuur, het risicomanagementsysteem.



Risicobereidheid

De Raad van Bestuur bepaalt de risicohouding van de organisatie. De 'risk appetite' die hieruit voortvloeit wordt uitgedrukt in de risicomatrix, waarmee de beheersing van de (top)risico's wordt gevolgd. Aan de hand van het gevolg bij optreden en de kans van optreden, vallen de (top)risico's in een bepaalde klasse (groen, geel, oranje of rood). ProRail streeft naar een situatie waarin geen rode (top)risico's bestaan.

De risicomatrix wordt minimaal een keer in de drie jaar herijkt. Deze herijking heeft in 2016 plaatsgevonden. Dit heeft geresulteerd in een aanpassing van de kleurverdeling van de matrix. Gevolg is dat in de matrix minder rode vlakken zijn met als gevolg dat risico's minder snel in de rode categorie vallen. De risicobereidheid van het nieuwe bestuur van ProRail en de organisatie als geheel is daarmee iets toegenomen. Dit betekent overigens niet dat risico's die voorheen als rood en nu als oranje worden beoordeeld geen aandacht krijgen.

Procesbewaking

Door de wisselingen in de Raad van Bestuur en de Executive Committee heeft risicomanagement minder aandacht gekregen. De risico's die voor 2016 zijn geïdentificeerd, zijn op sommige afdelingen onvoldoende aantoonbaar beheerst. Het huidige management onderkent het belang van risicomanagement. In de tweede helft van het jaar is een begin gemaakt met herstel. In september heeft het nieuwe bestuur de nieuwe matrix voor de beoordeling van risico's vastgesteld en zijn (deels nieuwe) toprisico's vastgesteld. In het najaar zijn nagenoeg alle jaarlijkse 'risk self assessments' uitgevoerd. Een beperkt aantal is in januari 2017 uitgevoerd.

Tools en ondersteuning

Tijdens risk self assessments, dat zijn sessies op afdelingen waarin risico's worden geïdentificeerd en beoordeeld, gebruikt ProRail software en stemkastjes. Alle risico's en de (aanvullende) beheersmaatregelen die in deze sessies zijn vastgesteld, worden vastgelegd in het ERM²³-systeem. De risico-eigenaar beoordeelt vier keer per jaar het beheersniveau van het risico. Zo is op kwartaalbasis vast te

23 ERM: Enterprise Risk Management

Toprisico's

Risicogebied	Toprisico	Maatregelen	Trend	Huidige risicoprofiel			
				Laag	Medium	Hoog	Zeer Hoog
Strategisch	Stakeholder en Klanttevredenheid (TR2)	Met stakeholders is geprioriteerd op basis waarvan in 2017 processen worden gestroomlijnd om hier uitvoering aan te geven	↑				
	Strategische programma's en projecten (TR4)	In 2017 meer aandacht voor samenhang risico's en integrale beheersing ERTMS, Beter en Meer en PHS	=				
	Leveranciersrisico (TR10)	Visie op het leveranciersrisico en de wijze waarop hier mee om te gaan wordt in 2017 ontwikkeld			Nader te bepalen		
Operationeel	Veiligheid (TR1)	NABO (landelijk programma voor saneren/beveiligen van openbare overwegen binnen 3 - 5 jaar) Programma suïcidepreventie in samenwerking met NS	=				
	Gekwalificeerd personeel (TR6)	Vaststelling strategisch personeelsplan.	↑				
	Operationeel risico (TR8)	Invoeren van gebruiksfhankelijk onderhoud	↑				
	Projectbeheersing (TR 9)	Invoering van gatereviews en manager projectbeheersing moet leiden tot strakkere sturing op tijd, scope en budget	=				
Financieel/ Rapportage	Rapportagerisico (TR5)	Start voorbereiding van een nieuw ERP systeem	↑				
	Financiële planning (TR7)	Verbetering planningsproces	=				
Compliance	Compliance (TR3)	Uitvoering van het meerjarenplan compliance en integriteit	↑				

- ↑ Risicobeheersing verbeterd ten opzichte van vorig jaar
- ↓ Risicobeheersing verslechterd ten opzichte van vorig jaar
- = Risicobeheersing is gelijk aan vorig jaar

- Gewenst risicoprofiel binnen termijn van een jaar
- Huidig risicoprofiel

stellen hoeveel risico's zijn geïdentificeerd en kan het risicoprofiel van ProRail visueel worden gemaakt.

Bevindingen 2016

Het risicomangementsysteem dat we hanteren, is tot op heden door de afdeling Corporate Audit van ProRail als voldoende beoordeeld. De aanbeveling om het risicomangementsysteem in de breedte en diepte van de organisatie volledig te implementeren, is opgevolgd. Echter, om de werking van het risicomangementsysteem en daarmee de beheersing van de risico's te verbeteren, worden in 2017 verbetermaatregelen doorgevoerd. Deze zijn met name gericht op een strakkere procesbewaking, die mogelijk wordt gemaakt door gebruik van het ERM-systeem. Daarnaast richten we ons op de verdere integratie van risicomangement in de organisatie. Dit vereist een grotere kennis van risicomangement van alle betrokkenen.

Hiervoor worden maatwerkopleidingen verzorgd voor risico-eigenaren, risicoanalisten en risicomangers. Daarnaast wordt ingezet op de integrale verbetering van datamanagement en data-analyse om meer feitelijke, kwantitatieve kennis en informatie van risico's in te kunnen zetten bij de beheersing van risico's.

Verklaring van de Raad van Bestuur

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

De Raad van Bestuur 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. Over deze finan-

ciële rapportages verklaart het bestuur 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 heeft op basis van internationale benchmarks, het interne risicomanagementproces en de uitvoering van een zogenaamde 'horizon scan' in 2016 de toprisico's herijkt. Het bestuur van ProRail heeft in 2016 tien toprisico's geïdentificeerd.

Toelichting toprisico's

1. Veiligheidsrisico

Omschrijving

Een veilig spoor is een van de belangrijkste bedrijfsdoelen van ProRail. Het is onze ambitie om het aantal vermijdbare ongevallen terug te dringen naar 0. Dit doel en de nieuwe en aangescherpte regelgeving zijn onze drijfveren voor het verbeteren van de inrichting en werking van veiligheidsmanagement binnen ProRail. De nieuwe opzet van ons Veiligheid Management Systeem (VMS) is hiervan een belangrijk resultaat. Onder veiligheid wordt verstaan, de afwezigheid van een onacceptabel risico of gevaar.

Toelichting

Het veiligheidsrisico is vertaald naar elf onderliggende veiligheidsrisico's. Hiervan is het risico op suicide het grootst, gevolgd door het risico op een overwegongeval en een arbeidsongeval. Het aantal suicides in 2016 overschreed de tweehonderd. Ook zijn er twee baanwerkers medewerkers zwaar gewond geraakt. Bij overwegongevallen zijn vier doden en twee zwaar gewonden gevallen. De beheersing van het risico op een treinbotsing en het risico op transferongevallen (letsel bij het in- en uitstappen van een stilstaande trein) ligt eind 2016 lager dan het gewenste beheersingsniveau.

Maatregelen

Om de beheersing van deze risico's te verbeteren, worden in 2017 aanvullende beheersmaatregelen ingevoerd. Onder meer door de opheffing van onbewaakte overgangen en extra maatregelen ter voorkoming van suicides (in samenwerking met de NS) trachten wij het risico op dodelijke slachtoffers beter te beheersen. Door een landelijke uitrol van een zogenaamde 'werkzone schakelaar' wordt de veiligheid van baanwerkers verbeterd.

2. Stakeholders en klanttevredenheid

Omschrijving

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

Toelichting

Om verdere verhoging van de tevredenheid van klanten en stakeholders te operationaliseren, zijn doelstellingen geformuleerd en maatstaven ontwikkeld. In kalenderjaar 2016 is vastgesteld dat verwachtingen van vervoerders meer dan in 2015, maar toch nog in onvoldoende mate zijn waargemaakt. Daarom zijn aanvullende maatregelen ingevoerd. Deze liggen met name op het vlak van de 'interne accountability' voor afspraken die met vervoerders worden gemaakt. Het gebrek aan integraliteit voor de beheersing van dit risico is een belangrijke oorzaak voor het gebrek aan progressie.

Maatregelen

Om verwachtingen te kunnen waarmaken, wordt in 2017 ingezet op het stroomlijnen van interne processen en het verbeteren van de communicatie met klanten en stakeholders. De aanzet voor deze verbeteringen is in 2016 al gegeven. Met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Inspectie voor Leefomgeving en Transport, twee van onze belangrijke stakeholders, is afgestemd over de prioritering van voorziene wijzigingen ten gevolge van wijzigingen in wet- en regelgeving. ProRail zet samen met stakeholders in op transparantie en heldere communicatie op de gebieden die voor alle partijen van belang zijn.

3. Compliance

Omschrijving

Het compliance-risico betreft het niet naleven van wet- en regelgeving en interne regels, waaronder de gedragscode. De omgeving waarin ProRail opereert maakt dat aanbestedingswet- en regelgeving nadrukkelijk de aandacht krijgt. Interne regels dragen bij aan de betrouwbaarheid van de dienstverlening van ProRail. De gedragscode, waarin de normen en waarden van de organisatie zijn verankerd, is in 2016 herzien.

Toelichting

Meldingen van een vermoede misstand en/of compliance-incidenten worden geregistreerd. Onder een vermoede misstand verstaan we alle activiteiten van ProRail of van een medewerker waarbij het vermoeden bestaat dat daarbij wet- en regelgeving geschonden is of dreigt te worden geschonden. In 2016 zijn er elf meldingen van een

vermoede misstand gedaan. Deze meldingen hadden betrekking op integriteit en compliance. Er zijn vijftien compliance-incidenten geregistreerd. Een compliance-incident is een vastgestelde overtreding van wet- en regelgeving, bijvoorbeeld diefstal. Van de vijftien incidenten hebben er negen geen financiële impact en drie een beperkte impact. De overige drie zijn nog in onderzoek.

Maatregelen

In 2015 is een zelfstandige compliance functie ingeregeld. Onder leiding van de *compliance officer* wordt de beheersing van het compliance risico gecoördineerd. De verantwoordelijkheid voor de beheersing van dit risico ligt in de eerste plaats bij het management in de eerste lijn. Ter ondersteuning van het management worden met enige regelmaat integriteit-workshops georganiseerd. Op basis van input uit het risicomanagementsysteem wordt de ondersteuning aan de lijn over de naleving van interne regels en procedures, risk based geprioriteerd. Daarnaast is een nieuwe gedragscode vastgesteld, een strategisch compliance plan opgesteld en deels geïmplementeerd waarbij de focus ligt op gedrag van de medewerkers en de rechtmatigheid van bestedingen.

4. Strategische programma's en projecten

Omschrijving

Om te realiseren dat vervoer over het spoor ook op de middellange en lange termijn een volwaardig alternatief voor vervoer over weg of water blijft, zijn strategische projecten en programma's geïdentificeerd gericht op verbetering van de veiligheid (ERTMS, LVO, STS), de capaciteit op het spoor (Beter en Meer, Programma Hoogfrequent Spoorvervoer), de betrouwbaarheid van de dienstregeling (programma Winterweer en Derde Spoor Duitsland) en programma's gericht op de toegankelijkheid voor reizigers (Programma Toegankelijkheid en Fietsparkeren). Het betreft programma's met een substantieel budget, die deels in nauwe samenwerking met stakeholders tot stand komen.

Toelichting

De bovengenoemde programma's zijn deels onderling afhankelijk. Dit maakt dat risico's bij het ene programma ook van invloed kunnen zijn bij andere programma's. Dit treft vooral de programma's ERTMS, Beter en Meer en het programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het beheersingsniveau van de gehele programmaportefeuille wordt als voldoende beoordeeld.

Maatregelen

Technologische- en conjuncturele ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op lopende strategische projecten en programma's. In 2016 is gestart met een evaluatie van het totale pakket aan programma's. De uitkomst van deze evaluatie wordt in de eerste helft van 2017 verwacht.

5. Rapportagerisico Omschrijving

Ten behoeve van de interne sturing en het afleggen van verantwoording aan stakeholders produceert ProRail een groot aantal rapportages. Dit top risico heeft betrekking op het jaarverslag, de maand-/kwartaalrapportages en de subsidieverantwoording voor o.a. MIRT-projecten en Beheer, Onderhoud en Vervanging (BOV).

Toelichting

Rapportages en verslagen dienen tijdig, volledig en juist te worden opgesteld ten behoeve van sturing en verantwoording. Aangescherpte naleving van wet- en regelgeving, herontwerp van interne processen en een grote mate van IT-afhankelijkheid maken dat de beheersing van dit risico over de afgelopen jaren is verbeterd. Omdat de beheersing van dit risico volledig intern te controleren is, is de risicobereidheid ten opzichte van dit risico laag. Dat wil zeggen dat gestreefd wordt naar betrouwbare rapportages.

Maatregelen

In 2015 is een verbeterprogramma 'veranderplan financiële beheersing' ingezet dat in 2017 wordt afgerond. De financiële administratie is verbeterd en in 2018 wordt gestart met de invoering van een nieuw ERP-systeem²⁴.

6. Gekwalificeerd personeel Omschrijving

Voor het leveren van de afgesproken prestaties is ProRail afhankelijk van de kwaliteit van zijn medewerkers. Alle andere top risico's zijn in meer of mindere mate voor de beheersing afhankelijk van de beheersing van dit top risico.

Toelichting

Vergrijzing, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt, verandering van het takenpakket en technologische vernieuwingen maken dat dit risico permanente monitoring vereist. De nieuwe wet- en regelgeving voor de inzet van tijdelijke krachten maakt de beheersing van dit risico extra uitdagend. In de jaarlijkse 'risk self assessments' die worden uitgevoerd op alle afdelingen van ProRail worden eventuele personele knelpunten in kaart gebracht.

Maatregelen

In 2017 wordt een strategisch personeelsplan opgesteld. De duurzame inzet van onze medewerkers heeft in 2016 extra aandacht gekregen. Dit om voortijdige, ongewenste uitval te voorkomen. Kort ziekteverzuim kan leiden tot langdurig ziekteverzuim. Daarom wordt in een zo vroeg mogelijk stadium in kaart gebracht welke mogelijke oorzaken aan verzuim ten grondslag liggen en hoe hier (proactief) mee om te gaan.

7. Financiële planning Omschrijving

Toprisico 7 is in 2016 aangepast. De focus ligt meer op de risico's verbonden met de financiële planning op de korte, middellange en lange termijn in plaats van het potentiële gebrek aan financiering.

24 ERP: Enterprise Resource Planning



Toelichting

Het beheren van het spoor vergt naast grote investeringen ook structurele beschikbaarheid van kapitaal voor spooronderhoud. Hiervoor is een betrouwbare planning van alle activiteiten (aanleg en onderhoud) noodzakelijk. Om de structurele beschikbaarheid te kunnen borgen, wordt het benodigde kapitaal voor onderhoud voor de korte (twee jaar) en middellange termijn (tien jaar) geïnventariseerd. Voor de financiële planning voor onderhoud en vervanging hanteert ProRail een 'risk appetite' (bandbreedte) van -2% tot +10% hetgeen flexibiliteit geeft aan de werkelijke uitvoering van activiteiten. De risicobereidheid ten aanzien van afwijkingen van de planning is minder tolerant dan voorheen.

Maatregelen

In 2016 zijn audits uitgevoerd op twee belangrijke projecten (PHS en Spoorzone Delft). Deze audits hebben geleid tot o.m. een verhoging van het projectbudget, een additionele risicoreservering en sturing op lagere kosten. In 2016 is geconstateerd dat de risico's die de financiële planning bedreigen, nog niet voldoende inzichtelijk zijn gemaakt met behulp van het risicomanagementsysteem. Dit betekent dat verschillende acties ten behoeve van een verbetering van het financiële planningsproces worden gecontinueerd in 2017.

8. Operationeel risico

Omschrijving

Dit risico betreft de betrouwbaarheid en punctualiteit van de dienstregeling. ProRail beoordeelt de beheersing van dit risico op basis van 'hinderklasse 1 (zeer veel hinder) en hinderklasse 2 (veel hinder) verstoringen'. Ook de betrouwbaarheid van de HSL (de hogesnelheidslijn) is onderdeel van dit risico.

Toelichting

De beheersing van dit risico is afhankelijk van externe en interne factoren. De betrouwbaarheid van de vervoerders van de spoorinfrastructuur is een belangrijke externe risicofactor voor de robuustheid van de dienstregeling. Maar ook derden, zoals mensen die zich ongeoorloofd langs het spoor ophouden, planten en dieren die zich op enig moment op het spoor bevinden, kunnen leiden tot verstoringen. De onderliggende risico's zijn onderverdeeld in verstoringen ten gevolge van een falende (ICT)infrastructuur, stroomstoringen of falen van bijsturingsacties. Het huidige niveau van beheersing van de infrastructuur op het hoofdtrainnet ligt in lijn met de overeengekomen doelstellingen en vormt geen direct risico met uitzondering van de punctualiteitsdoelstelling.

Maatregelen

Om de beheersing van dit risico te verbeteren, wordt na ieder incident in hinderklasse 1 een onderzoek gedaan naar achterliggende oorzaken en patronen. Voor het verbeteren van de performance op de HSL is een team van specialisten ingezet. Daarnaast wordt steeds meer gebruik gemaakt van data-analyse om de 'fit for use' van de infrastructuur structureel te verbeteren. De coördinatie voor het oplossen van verstoringen wordt met ingang van maart 2017 centraal aangestuurd onder verantwoordelijkheid van ProRail.

9. Projectbeheersing

Omschrijving

Uitloop van projecten leidt tot hinder voor vervoerders en reizigers. Wanneer dat gebeurt en/of budgetten worden overschreden, leidt dit tot schade in de relatie met belangrijke stakeholders

Toelichting

De projectenportefeuille van ProRail bestaat naast ICT-projecten uit infrastructurele projecten. De infrastructurele projecten zijn onderverdeeld in (groot-) onderhouds- of vervangingsprojecten, de aanleg van nieuwe infrastructuur of de bouw van nieuwe stations. De wijze van risicobeheersing op budgetoverschrijdingen, scopeverschuivingen en/of de planning van een project kan per project verschillen. In 2016 zijn bij een aantal projecten gebreken in de projectbeheersing geconstateerd ondanks de toepassing van standaardmethodieken, zoals Prince II voor ICT-projecten en het 'kernproces' bij bouwprojecten. Deze gebreken zijn onder meer geconstateerd bij de projecten Delft en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Maatregelen

In 2016 zijn extra managers projectbeheersing ingezet. In 2016 is een audit uitgevoerd op het separaat georganiseerde projectrisicomanagement (het risicomanagement dat wordt uitgevoerd bij projecten). Uit de audit is gebleken dat het actuele beheersniveau nog niet op het gewenste niveau is. Daarom wordt in 2017 ingezet op het gebruik van een 'rolling forecast', een betere capaciteitsbewaking waarbij productie en benodigde capaciteit beter met elkaar in lijn worden gebracht.

10. Leveranciersrisico

Omschrijving

ProRail besteedt het 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.

Toelichting

Het leveranciersrisico is in 2016 na een evaluatie toegevoegd aan de top risico's van ProRail. Dat dit een belangrijk risico is, bleek uit internationale benchmarks en interne risico-identificatiebijeenkomsten. Veel van de kernactiviteiten van ProRail worden of zijn uitbesteed. De risicobeheersing van de leveranciers bepaalt daarmee steeds meer het risicoprofiel van ProRail. De beschikbaarheid van leveranciers die voldoen aan de standaarden van ProRail is niet vanzelfsprekend. Het risico bestaat dat bestaande leveranciers op enig moment niet meer aan onze verwachtingen voldoen. De inschakeling van nieuwe leveranciers brengt onzekerheid met zich mee.

Maatregelen

Om de afhankelijkheid van leveranciers en hieraan gerelateerde risico's op een aanvaardbaar niveau te brengen, maakt ProRail gebruik van een erkenningsregeling²⁵ voor de borging van de veiligheid op en rond het spoor. Daarnaast werken we met ratio's om de solvabiliteit van onze leveranciers te bepalen met het oog op continuïteit. Voor dit risico is nog geen actueel beheersingsniveau bepaald, net zo min als een gewenst niveau van risicobeheersing. De visie op het leveranciersrisico (de risicobereidheid, de risico-tolerantie en de wijze van structurele beheersing) worden in 2017 verder ontwikkeld.

25 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.

Maatschappelijk verslaggevingsbeleid

Reikwijdte

Onze MVO-verslaggeving (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

In plaats van een uitputtende weergave van al onze activiteiten kiezen we thema's en onderwerpen met hoge relevantie en impact. Deze selectie biedt een goed beeld van onze strategie en van de activiteiten in 2016.

Informatie- en prestatie-indicatoren

Het beheerplan bevat informatie- en prestatie-indicatoren waarop we sturen om de ambities en doelen uit de Lange Termijn Spooragenda te realiseren. De basis is vastgelegd in de *Beheerconcessie 2015-2025*. Hierin staat voor elke prestatie-indicator een basiskwaliteit in de vorm van een bodemwaarde. We mogen niet onder deze waarde uitkomen. Elke prestatie-indicator heeft ook een streefwaarde voor 2019. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt de waarden vast. Met onze stakeholders maken wij eveneens prestatieafspraken. 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 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. Met de integratie van de beheeractiviteiten van de Betuweroute naar ProRail zijn eveneens de vergelijkende cijfers voor de informatie- en prestatie-indicatoren aangepast. Voor specifieke afspraken omtrent de indicatoren verwijzen wij naar het Beheerplan 2016.

Consistentie

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

Verslaggevingscriteria GRI

Dit jaarverslag is opgesteld overeenkomstig de internationale standaarden van het Global Reporting Initiative (GRI) voor verslaggeving over duurzaamheid en MVO. Er is een tabel opgenomen waaruit de standaarden blijken, voorzien van een toelichting en verwijzingen. ProRail rapporteert over 2016 op basis van GRI-G4 op Comprehensive-niveau. Onze maatschappelijke verslaggeving over 2016 is beoordeeld door een onafhankelijke externe accountant. Diens verklaring is opgenomen in dit jaarverslag.

Financiële verslaggevingscriteria

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

GRI-verslaggeving

GRI-tabel

Ernst & Young Accountants heeft een assurance-opdracht uitgevoerd die gericht was op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid dat de niet-financiële informatie in de hoofdstukken 'Spoorvervoer', 'Omgeving', 'Medewerkers', 'Profiel', 'Stakeholderdialoog', 'Maatschappelijk verslaggevingsbeleid' en 'GRI-tabel' in het jaarverslag 2016 van ProRail in alle van materieel belang zijnde aspecten juist is weergegeven in overeenstemming met de *Sustainability Reporting Guidelines G4 (Comprehensive)* van *Global Reporting Initiative*, de Handreiking maatschappelijke verslaggeving van de Raad voor de Jaarverslaggeving en de interne verslaggevingscriteria van ProRail. De informatie in de GRI-tabel is meegenomen in de scope van de assurance-opdracht.

GRI-tabel

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
Strategie en analyse			
G4-1	Verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde over de relevantie van duurzame ontwikkeling voor de organisatie en zijn strategie.	Het jaar 2016, Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor), Profiel (Strategie)	
G4-2	Beschrijving van belangrijke gevolgen, risico's en mogelijkheden.	Het jaar 2016, Profiel (Strategie), Stakeholders dialoog, Besturing (Risicomanagement)	
G4-3	Naam van de organisatie.	Profiel (Juridische structuur), Besturing (Corporate Governance)	
G4-4	Voornaamste merken, producten en/of diensten.	Profiel (Organisatie en activiteiten)	
G4-5	Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie.	Profiel (Organisatie en activiteiten)	
G4-6	Het aantal landen waar de organisatie actief is (met relevantie voor de duurzaamheidskwesities).	Profiel (Organisatie en activiteiten)	
G4-7	Eigendomsstructuur en de rechtsvorm.	Profiel (Organisatie en activiteiten), Besturing (Corporate governance)	
G4-8	Afzetmarkten (geografische verdeling, sectoren en soorten klanten).	Profiel (Onze waardeketen, Onze stakeholders)	
G4-9	Omvang van de organisatie.	Kerncijfers	
G4-10	Totale personeelsbestand naar type werk, arbeidsovereenkomst en regio.	Jaarrekening, Meerjarenoverzicht	
G4-11	Percentage werknemers dat onder een collectieve arbeidsovereenkomst valt.		Alle medewerkers van ProRail vallen onder de cao met uitzondering van enkele individuele directie- en managementleden (circa 1%).
G4-12	De waardeketen van de organisatie.	Profiel (Onze waardeketen)	
G4-13	Significante veranderingen tijdens de verslaggevingsperiode wat betreft omvang, structuur, eigendom of de waardeketen.		Er hebben zich geen significante veranderingen voorgedaan wat betreft omvang, structuur, eigendom en de waardeketen tijdens de verslaggevingsperiode.
G4-14	Toepassing van het voorzorgsprincipe.		De spoorsector heeft materiële impact op klimaatverandering doordat het een grootverbruiker van energie is. ProRail kan als infrabeheerder het energieverbruik beïnvloeden. ProRail hanteert het voorzorgsprincipe als het gaat om klimaatverandering in relatie tot bovenstaand energieverbruik.
G4-15	Extern ontwikkelde economische, milieu gerelateerde en sociale charters, principes of andere initiatieven die worden onderschreven.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam werken)	ProRail heeft de volgende externe charters onderschreven – UN Global Compact principles (middels lidmaatschap UIC) – Meerjarenafspraken energie (MJA3) – Green Deal Duurzaam GWW – De Nederlandse Corporate Governance Code – CO ₂ prestatieladder – Global Reporting Initiative
G4-16	Lidmaatschappen van verenigingen en/of nationale internationale belangenorganisaties.		Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), Rail Net Europe (RNE), European Rail Infrastructure Managers (EIM), Rail Cargo Information Netherlands, Railforum, NextGeneration Infrastructure, railAlert, Stichting bewuste bouwers, Raad voor Vastgoed Rijksoverheid, Rijksprojectenacademie, Stichting Klimaatvriendelijke Aanbesteden en Ondernemen, Kennis in het Groot (KING), Stichting Ondergronds Bouwen, Raad van Advies Instituut voor Bouwrecht, Adviesraad van de Raad van Arbitrage voor de bouw, Stichting Bouwpluim, Bouwreflectie, Innovatietafel, Stichting Vernieuwing Bouw, Dutch Innovation Centre for Electric Road Transport, VNO-NCW, De Slinger Utrecht.
G4-17	a. Overzicht van entiteiten opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening van de organisatie of in gelijkwaardige documentatie. b. Entiteiten in de geconsolideerde jaarrekening die niet zijn opgenomen in het verslag.	Maatschappelijk verslaggevingsbeleid	Deelnemingen (Keyrail, Relined) worden niet meegeconsolideerd en blijven daarmee buiten beschouwing van onze MVO-verslaggeving.
G4-18	Proces voor het bepalen van de inhoud van het verslag.	Maatschappelijk verslaggevingsbeleid, Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)	

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-19	Overzicht van alle materiële aspecten die geïdentificeerd zijn in het proces voor het bepalen van de inhoud van het verslag.	Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)	
G4-20	De grenzen van de materiële aspecten die binnen de organisatie vallen.	Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)	
G4-21	De grenzen van de materiële aspecten die buiten de organisatie vallen.	Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)	
G4-22	Verslag van de gevolgen van eventuele aanpassingen van de informatie verstrekt in eerdere rapporten, en de redenen voor deze aanpassingen.		Er zijn geen aanpassingen doorgevoerd in de informatie zoals verstrekt in eerdere rapporten.
G4-23	Significante veranderingen ten opzichte van vorige verslagperiodes ten aanzien van de reikwijdte en aspectenafbakening.		Er zijn geen significante veranderingen geweest tijdens de verslagperiode.
G4-24	Lijst van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken.	Stakeholderdialoog	
G4-25	Basis voor inventarisatie en selectie van belanghebbenden.	Stakeholderdialoog	
G4-26	Benadering van het betrekken van belanghebbenden.	Stakeholderdialoog	
G4-27	De voornaamste onderwerpen en vraagstukken die naar voren zijn gekomen door de betrokkenheid van belanghebbenden en hoe de organisatie hierop heeft gereageerd.	Stakeholderdialoog, Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	
G4-28	Verslaggevingsperiode.		Kalenderjaar 2016
G4-29	Datum van het vorige verslag.		8 april 2016
G4-30	Verslaggeving cyclus		Jaarlijks
G4-31	Contactpersoon		Zie http://www.prorail.nl/contact
G4-32	a. De 'in accordance' optie die de organisatie heeft gekozen. b. GRI-index voor de gekozen optie. c. Verwijzing naar het externe assurance-rapport, indien het rapport extern is geverifieerd.	Maatschappelijk verslaggevingsbeleid, GRI verslaggeving	GRI4 Comprehensive met accountantscontrole
G4-33	Beleid en huidige praktijk met betrekking tot het betrekken van externe assurance van het verslag.	Maatschappelijk verslaggevingsbeleid	
G4-34	Bestuursstructuur van het hoogste bestuursorgaan en de commissies die verantwoordelijk zijn voor de besluitvorming ten aanzien van economische, sociale en ecologische impact.	Besturing (Corporate governance)	De Executive committee besluit over strategische onderwerpen zoals ambitie en doelstellingen. De managementteams van de bedrijfseenheden besluiten over tactische onderwerpen zoals de planning, monitoring en investeringen in verbetermaatregelen. Het milieu- en veiligheidsbeleid op tactisch niveau wordt vastgesteld door het Landelijk Comité Milieu en Landelijk Comité Veiligheid, waarin de managementteams van de bedrijfseenheden met toereikend mandaat vertegenwoordigd zijn en namens de managementteams kunnen besluiten. De bedrijfseenheden nemen operationele besluiten.
G4-35	Het proces voor het delegeren van bevoegdheden door het hoogste bestuursorgaan naar managers en andere werknemers inzake de economische, sociale en ecologische onderwerpen.	Besturing (Corporate governance)	Zie ook G4-34
G4-36	Verantwoordelijkheid voor economische, milieu- en sociale onderwerpen, op directieniveau en of functionarissen die rechtstreeks rapporteren aan het hoogste bestuursorgaan.	Besturing (Corporate governance), Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen)	Duurzaamheid is een integraal onderdeel van het lijnmanagement, ondersteund door de staffunctie milieu. Milieu is een onderwerp dat integraal onderdeel uitmaakt van het werk van de bedrijfseenheden.
G4-37	Het consultatieproces tussen stakeholders en het hoogste bestuursorgaan over economische, ecologische en sociale onderwerpen.	Stakeholderdialoog	
G4-38	De samenstelling van het hoogste bestuursorgaan.	Besturing (Corporate governance)	
G4-39	Rol van de voorzitter van het hoogste bestuursorgaan.	Besturing (Corporate governance)	

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-40	Proces voor het bepalen van de kwalificaties en expertise van de leden van het hoogste bestuursorgaan en de criteria voor benoeming.	Besturing (Corporate governance)	
G4-41	Processen waarmee het hoogste bestuursorgaan waarborgt dat strijdige belangen worden vermeden en gemanaged.	Besturing (Corporate governance)	
G4-42	De rol van het hoogste bestuursorgaan en top managers in de ontwikkeling, goedkeuring, en actualisering van de missie en visie, strategie, beleid en doelstellingen ten aanzien van economische, ecologische en sociale impact.	Besturing (Corporate governance)	
G4-43	Maatregelen die zijn genomen om de kennis over economische, ecologische en sociale onderwerpen van het hoogste bestuursorgaan verder te ontwikkelen.		In 2016 is het onderwerp duurzaamheid meerdere malen in de Executive committee besproken waarbij ook duurzaamheids-onderwerpen inhoudelijk aan de orde zijn geweest.
G4-44	Evaluatieproces van de prestaties van het hoogste bestuursorgaan met betrekking tot de besturing van de economische, ecologische, en sociale onderwerpen en acties ondernomen naar aanleiding van deze evaluatie.	Besturing (Corporate governance), Bericht van de Raad van Commissarissen	
G4-45	De rol van het hoogste bestuursorgaan bij de identificatie en het managen van de economische, ecologische en sociale impact, risico's en kansen.	Besturing (Corporate governance, Risicomanagement)	
G4-46	De rol van het hoogste bestuursorgaan bij het beoordelen van de effectiviteit van risicomanagementprocessen van de organisatie ten aanzien van economische, ecologische en sociale onderwerpen.	Besturing (Corporate governance, Risicomanagement)	
G4-47	De frequentie van de evaluatie door het hoogste bestuursorgaan ten aanzien van de economische, ecologische en sociale impact, risico's en kansen.	Besturing (Corporate governance, Risicomanagement)	
G4-48	Het hoogste orgaan of functie die het duurzaamheidsverslag beoordeelt en goedkeurt en tevens zorgdraagt dat alle materiële aspecten zijn afgedekt.	Besturing (Corporate governance)	
G4-49	Het proces voor communicatie over kritische zorgen aan het hoogste bestuursorgaan.	Besturing (Risicomanagement)	De communicatie van kritieke zorgen richting de Executive committee (ExCo) verloopt via de Corporate Compliance Officer (CCO). De CCO ontvangt een melding vermoede misstand. ProRail heeft voor dergelijke meldingen een regeling vastgesteld. Kritische zorgen (incidenten, anders dan veiligheidsincidenten op het spoor) die niet via een melding vermoede misstand kenbaar worden gemaakt, worden via de lijn en/of CCO gecommuniceerd richting de ExCo.
G4-50	De aard en het totale aantal kritische zorgen die zijn gecommuniceerd aan het hoogste bestuursorgaan en de procedures die gevolgd zijn om deze aan te pakken en op te lossen.	Besturing (Risicomanagement)	
G4-51	Beloningsbeleid van de leden van het hoogste bestuursorgaan, topmanagers en leidinggevenden.	Bericht van de Raad van Commissarissen, Jaarrekening (Bezoldiging)	
G4-52	Het proces voor vaststelling van beloning.	Bericht van de Raad van Commissarissen, Besturing (Corporate governance)	
G4-53	Het proces dat zorg draagt dat standpunten van belanghebbenden ten aanzien van beloning worden meegenomen.	Bericht van de Raad van Commissarissen	
G4-54	De verhouding van het jaarsalaris van de best betaalde persoon van de organisatie in elk land van significante bedrijfsactiviteiten tot de mediaan van het jaarsalaris van alle werknemers.		Deze ratio bedroeg 4,3 in 2016, gemeten aan de hand van het totale jaarsalaris.

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-55	De verhouding van de procentuele toename van de jaarlijkse totale vergoeding voor de best betaalde persoon van de organisatie in elk land van significante bedrijfsactiviteiten tot de mediaan van deze toename voor alle werknemers.		De salarisstijging voor de best betaalde persoon bedroeg 0% in 2016. De salarisstijging op basis van het ProRail gemiddelde bedroeg 1,8% in 2016.
G4-56	De waarden, principes, standaarden en gedragsnormen van de organisatie, zoals gedragscodes en ethische codes.	Besturing (Corporate governance)	ProRail hecht aan een professionele opstelling van zijn medewerkers. ProRail medewerkers werken respectvol samen, doen integer zaken en gaan zorgvuldig om met bedrijfsmiddelen. De kernwaarden van ProRail vormen de basis voor de opstelling van de medewerkers, zoals die zijn verwoord in de gedragscode en onderliggende regelingen. De missie van ProRail is: ProRail verbindt, verbetert en verduurzaamt. De kernwaarden en missie zijn onderwerp van gesprek in alle lagen van de organisatie, en deze gesprekken worden vanuit de Executive committee gestimuleerd.
G4-57	De interne en externe procedures ten aanzien van ethiek en gedrag, alsmede zaken met betrekking tot integriteit, zoals hulplijnen of advieslijnen.	Besturing (Risicomanagement)	Elke ProRail-medewerker kan intern ongewenst gedrag en intimidatie (intern of extern) melden bij de direct leidinggevende, een vertrouwenspersoon of de compliance officer. Meldingen van buiten kunnen bij de vertrouwenspersoon, de president-directeur of de compliance officer worden gemeld. ProRail kent hiervoor het Reglement Klachtenprocedure Ongewenst Gedrag ProRail B.V., behorende als bijlage bij de cao.
G4-58	De interne en externe procedures voor het melden van (vermoeden van) onethisch of onwettig gedrag, en zaken die verband houden met integriteit, zoals escalatie van het lijnmanagement, klokkenluiders-regeling of meldpunten.	Besturing (Risicomanagement)	Medewerkers van ProRail kunnen op een adequate en veilige wijze vermoede misstanden binnen de organisatie melden. Een betrokkene van een vermoede misstand kan een melding doen bij onder andere zijn of haar leidinggevende, een vertrouwenspersoon of de CCO. Daarnaast kan melding worden gemaakt van ongewenst gedrag en integriteitsschendingen. Dit kan bij de leidinggevende maar ook bij de vertrouwenspersoon Ongewenst Gedrag en Integriteit; dit kan zowel in- als extern. Een klacht kan ook (direct) worden ingediend bij de klachtencommissie. Een melding van ongewenst gedrag blijft altijd vertrouwelijk. ProRail kent hiervoor het Reglement Klachtenprocedure Ongewenst Gedrag ProRail B.V., behorende als bijlage bij de cao.
Economische prestatie indicatoren			
	DMA: economische prestaties	Verslag Raad van Bestuur (Financiën), Jaarrekening	
	DMA: Effectieve bestedingen	Verslag Raad van Bestuur (Financiën), Jaarrekening	
	DMA: Lagere kosten	Verslag Raad van Bestuur (Financiën), Jaarrekening	
	DMA: Professioneel opdrachtgeverschap	Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen)	
G4-EC1	Directe economische waarden die zijn gegenereerd en gedistribueerd.	Verslag Raad van Bestuur (Financiën), Jaarrekening	
G4-EC2	Financiële implicaties en andere risico's en mogelijkheden voor de activiteiten van de organisatie als gevolg van klimaatverandering.		<p>Het spoor is gevoelig voor extreem weer. Treinreizigers weten dit uit eigen ervaring, maar ook statistisch is dit terug te zien. Langetermijn klimaatverandering brengt toename van een aantal extremen met zich mee. ProRail wil de effecten van een veranderend klimaat op het spoorstelsel inzichtelijk en beheersbaar maken.</p> <p>In 2015 heeft ProRail in samenwerking met de ketenpartners een routekaart naar een 'klimaat robuust' spoorstelsel uitgewerkt en vastgesteld. In 2020 heeft ProRail een pakket met maatregelen klaar, dat waar nodig, ingezet kan worden. Het pakket bevat onder meer een monitoringsplan en zowel proces- als fysieke maatregelen. Daar waar nodig zijn al maatregelen getroffen.</p>
G4-EC3	Dekking van de verplichtingen in verband met het vastgestelde uitkeringsplan van de organisatie.	Jaarrekening	
G4-EC4	Significante financiële steun van een overheid.	Verslag Raad van Bestuur (Financiën), Jaarrekening	

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-EC5	Spreiding in de verhouding tussen het standaard aanvangssalaris en het lokale minimumloon op belangrijke bedrijfslocaties.		In Nederland heeft iedere werknemer het wettelijke recht op minimumloon en wordt er geen onderscheid gemaakt naar geslacht en/of regio. ProRail houdt zich aan de Nederlandse wet- en regelgeving. Daarnaast zijn de salarisschalen inclusief aanvangs- en eindsalaris opgenomen in de cao van ProRail. Hieruit is op te maken dat het laagste aanvangssalaris (EUR 1.785; per 1 maart 2016) hoger is dan het wettelijke minimumloon (EUR 1.525).
G4-EC6	Aandeel van het management dat afkomstig is uit de lokale gemeenschap op significante bedrijfslocaties.		ProRail is alleen actief in Nederland. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EC7	Ontwikkeling en impact van investeringen in infrastructuur en ondersteunende diensten.		Het bouwen en onderhouden van infrastructuur is één van de kernactiviteiten van ProRail. Deze indicator is daarom geen indirecte impact voor ProRail maar een directe impact gerapporteerd onder G4-C1.
G4-EC8	Beschrijving van significante indirecte economische impacts.		ProRail heeft een indirecte economische impact op de arbeidsmarkt mede omdat ProRail grote infrastructurele projecten aanbesteedt. Dit geldt met name voor de bouwsector waar ProRail een belangrijke opdrachtgever is. Daarnaast heeft ProRail een belangrijke indirecte economische impact op congestiegebieden en ontsluiting van meer afgelegen dun bevolkte gebieden.
G4-EC9	Percentage van uitgaven aan lokaal gevestigde leveranciers.		ProRail is actief in Nederland en doet overwegend zaken met Nederlandse bedrijven. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
Milieu prestatie indicatoren			
G4-EN1	Totale hoeveelheid gebruikte materialen naar gewicht of volume.		ProRail laat continu investeringsprogramma's uitvoeren voor uitbreiding en vervanging van infrastructuur (spoorinfrastructuur en stations). Daarbij worden veel gebruikte materialen, apparaten etc. uit de infrastructuur verwijderd, en nieuwe materialen aangevoerd en aangebracht door de leveranciers van ProRail. De op jaarbasis gebruikte materiaal hoeveelheden zijn niet bekend en derhalve kan deze indicator niet betrouwbaar worden gerapporteerd.
G4-EN2	Percentage van de gebruikte materialen dat bestaat uit gerecyclede materialen	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	Zie ook EN1
G4-EN3	Energieverbruik binnen de organisatie.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	Totaal energieverbruik binnen de organisatie bedraagt 1.342 TJ. Hiervan is ruim 1.110 TJ duurzaam ingekocht als groene stroom.
G4-EN4	Energieverbruik buiten de organisatie.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	Totaal energieverbruik buiten de organisatie bedraagt 13.029 TJ.
G4-EN5	Energie intensiteitsratio.		ProRail rapporteert deze indicator voor drie categorieën. – Stations (gerapporteerd per m ²): 0,25 GJ/m ² – Infra (per km spoor): 106,8 GJ/km – Kantoren (per m ²): 1,13 GJ/m ² De energie Efficiency Index bedroeg 111% in 2015.
G4-EN6	Reductie van het energieverbruik.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	ProRail heeft in 2015 voor 21,3 TJ aan besparingsmaatregelen getroffen.
G4-EN7	Reductie van de energiebehoefte ten aanzien van producten en diensten.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	Door het opheffen van snelheidsbeperkingen en het verminderen van wissels zorgt ProRail ervoor dat er minder energie nodig voor het rijden van treinen. Deze besparing is ongeveer 14,2 TJ.
G4-EN8	Totale wateronttrekking per bron.		ProRail onttrekt geen water direct van bronnen. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EN9	Waterbronnen waarvoor wateronttrekking significante gevolgen heeft.		ProRail onttrekt geen water direct van bronnen. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EN10	Percentage en totaal volume van gerecycled en hergebruikt water.		ProRail onttrekt geen water direct van bronnen. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN11	Bedrijfslocaties die eigendom zijn, gehuurd worden, beheerd worden in of grenzen aan beschermde gebieden alsmede gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden.		In 2012 is door ProRail een kaart opgesteld met spoordoorkruisingen van Natura2000 gebieden. Alhoewel het spoor aan verandering onderhevig is, zijn er in 2016 slechts zeer geringe wijzigingen in het aantal en de locatie van de doorkruisingen. De kaart geeft derhalve een getrouw beeld van het spoor en doorkruisingen van Natura2000 gebieden. We verwijzen derhalve naar het jaarverslag over 2012.
G4-EN12	De significante impact van activiteiten, producten en diensten op de biodiversiteit in beschermde gebieden alsmede gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-EN13	Beschermde of herstelde habitats.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	
G4-EN14	Aantal op de rode lijst van de IUCN vermelde soorten en soorten op nationale beschermingslijsten met habitats in gebieden binnen de invloedssfeer van bedrijfsactiviteiten, ingedeeld naar hoogte van het risico van uitsterven.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	
G4-EN15	Directe emissies van broeikasgassen naar gewicht (scope 1).	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	Directe emissies van broeikasgassen naar gewicht bedraagt 10 kton.
G4-EN16	Indirecte emissies van broeikasgassen naar gewicht (scope 2).	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	Indirecte emissies van broeikasgassen naar gewicht bedraagt 8 kton.
G4-EN17	Andere relevante indirecte emissies van broeikasgassen naar gewicht (scope 3).	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	In 2015 bedroegen de emissies: ~130 kton ten gevolge van materiaalengebruik voor aanleg en onderhoud van het spoor en ~35 kton ten gevolge van tractie energie van de vervoerders.
G4-EN18	Broeikasgasemissie-intensiteitsratio.		Deze data kan momenteel nog niet betrouwbaar gerapporteerd worden door ProRail.
G4-EN19	Reductie van broeikasgasemissies.		Deze data kan momenteel nog niet betrouwbaar gerapporteerd worden door ProRail.
G4-EN20	Emissie van ozonafbrekende stoffen.		Emissies van ozonafbrekende stoffen van ProRail is niet materieel. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EN21	NOx, SOx en andere significante luchtemissies.		Het is niet zo dat spoor geen emissies heeft, maar in het algemeen zijn ze niet van grote invloed en leiden ze niet tot overschrijding van normering. Derhalve komen in de jaarrapportage Luchtkwaliteit van RIVM, de woorden 'spoor' en 'trein' niet voor. Voor de luchtkwaliteit zijn wegvervoer en industrie dominant; derhalve is deze indicator niet materieel.
G4-EN22	Totale waterafvoer naar kwaliteit en bestemming		Waterverbruik bij ProRail vindt plaats in de kantoren (ongeveer 20%) en op rangeerterreinen (ongeveer 80%). Op de rangeerterreinen levert ProRail watervoorzieningen aan de vervoerders voor het wassen van treinen in wasstraten, het wassen van interieurs van treinen, voor het aanvullen van watervorraden in de treinen, overige activiteiten in kantoren en werkplaatsen. Deze partijen zijn zelf verantwoordelijk voor hun waterverbruik en het eventuele besparingsbeleid. Derhalve is deze indicator niet materieel.
G4-EN23	Totaalgewicht afval naar type en verwijderingsmethode.		In totaal heeft Van Ganswinkel 571 ton afval verwijderd en verwerkt voor ProRail. Dit bestond uit de volgende categorieën: restafval 356 ton, papier/karton 143 ton, vertrouwelijk papier 38 ton, voedselresten 19 ton, glas 4 ton, folie/kunststoffen 9 ton, bouw & sloopafval 0 ton, gevaarlijk afval 0,2 ton, hout 0 ton, wit/bruingoed 2 ton. Dit overzicht betreft het afval van de kantoorlocaties van ProRail.
G4-EN24	Totaal aantal en volume van significante lozingen.		Verspilling van olie, benzine, chemicaliën en andere stoffen spelen geen rol in de kernprocessen van ProRail. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN25	Gewicht van getransporteerd, geïmporteerd, geëxporteerd of verwerkt afval dat als gevaarlijk geldt op grond van bijlage I, II, III en VIII van de Conventie van Bazel en het percentage afval dat internationaal is getransporteerd.		ProRail vervoert zelf geen gevaarlijk afval. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN26	Benaming, grootte, beschermingsstatus en biodiversiteitswaarde van wateren en gerelateerde habitats die significante gevolgen ondervinden van de waterafvoer en -afvloeiing van de verslaggevende organisatie.		ProRail voert zelf geen water af naar wateren. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN27	Initiatieven ter compensatie van de milieugevolgen van producten en diensten en de omvang van deze compensatie.		Deze wordt reeds onder andere indicatoren gerapporteerd (energie, broeikasgasemissies en biodiversiteit). Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN28	Percentage producten dat is verkocht en waarvan de verpakking is ingezameld, naar categorie.		ProRail levert geen producten met verpakkingsmateriaal. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EN29	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van milieuwet en -regelgeving.		Het totaal aantal overtredingen geconstateerd door bevoegd gezag betrof 23. Dit heeft niet geleid tot significante boetes.

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-EN30	Significante milieugevolgen van het transport van producten en andere goederen en materialen die worden gebruikt voor de activiteiten van de organisatie en het vervoer van personeelsleden		Materialen ten behoeve van aanleg en onderhoud van het spoor worden door aannemers vervoerd. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EN31	Totale uitgaven aan en investeringen in milieubescherming naar type.		ProRail is momenteel niet in staat deze investeringen betrouwbaar te rapporteren. Reden is dat deze dermate verweven zijn met de operationele activiteiten dat deze niet afzonderlijk gespecificeerd zijn.
G4-EN32	Percentage van nieuwe leveranciers dat gescreend is op milieucriteria.		ProRail is een opdrachtgeverorganisatie. Daardoor is de mate waarin opdrachtnemers/leveranciers rekening houden met milieucriteria van grote invloed op het resultaat van ProRail. 45% 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.
G4-EN33	Significante bestaande en potentiële negatieve impact op milieu in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.		ProRail kan op dit moment niet betrouwbaar rapporteren op deze indicator. ProRail heeft wel beleid en onderneemt activiteiten om zijn negatieve impact in de supply chain te verbeteren ten aanzien van het milieu, arbeidsomstandigheden en de samenleving. Dit doet ProRail door: <ol style="list-style-type: none"> 1. Algemene inkoopvoorwaarden en het stellen van selectie- en gunningseisen aan leveranciers; 2. Toezicht houden op de bedrijfsvoering en werkzaamheden van leveranciers; 3. Samenwerking met de gehele spoorbranche door actieve deelname aan de werkzaamheden van de stichting railAlert op het gebied van veiligheid (arbeidsveiligheid en spoorwegveiligheid).
G4-EN34	Aantal milieuklachten ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.	Stakeholdersdialoog	In 2016 zijn in totaal 13.323 vragen/klachten bij Publiekscontacten binnengekomen waarvan 2.959 vallend onder de categorie milieuklachten. ProRail registreert onder de categorie milieuklachten: <ul style="list-style-type: none"> – Geluid en trillingen: 1.767 – Natuur (kappen, snoeien, slootonderhoud): 581 – Stank en vervuiling: 443 – Beeld en licht: 168 <p>Het aantal opgeloste klachten kan door ProRail niet betrouwbaar worden gerapporteerd.</p>
Arbeidsomstandigheden en indicatoren voor volwaardig werk			
G4-LA1	Totaal aantal en snelheid van personeelsverloop per leeftijdsgroep en geslacht.	Verslag Raad van Bestuur (Medewerkers)	ProRail had de volgende aantallen indiensttredingen in 2016: <p>Mannen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jonger dan 30 jaar: 74 – Tussen 30 en 50 jaar: 162 – Ouder dan 50 jaar: 40 <p>Vrouwen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jonger dan 30 jaar: 37 – Tussen 30 en 50 jaar: 64 – Ouder dan 50 jaar: 17
G4-LA2	Uitkeringen aan voltijdmedewerkers die niet beschikbaar zijn voor deeltijdmedewerkers, per grootschalige activiteit.		ProRail heeft geen verschillen in arbeidsvoorwaarden voor full-time (FT) en part-time (PT) medewerkers. Een uitzondering hierop zijn de VTW en OBP regelingen. Beide regelingen zijn bedoeld voor optimalisatie van de privé-werk balans voor FT-medewerkers. Deze gelden niet voor PT-medewerkers omdat deze gekozen hebben om minder te werken en voor een andere invulling gekozen hebben met betrekking tot privé-werkbalans.
G4-LA3	Herintreding en retentieratio na ouderschapsverlof, naar geslacht.		In 2016 keerden 173 van de 180 medewerkers terug na ouderschapsverlof. De 'terugkeer naar werk'-ratio is derhalve 96%.

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-LA4	Minimale opzegtermijn(en) in verband met operationele veranderingen, inclusief of dit wordt gespecificeerd in collectieve overeenkomsten.		Bij ProRail is in het kader van operationele wijzigingen de Sociale Spelregels en het Sociaal Plan van toepassing. ProRail vraagt vooraf formeel advies aan de OR op basis van de Wet op de Ondernemingsraden (WOR). De OR geeft binnen een redelijke termijn haar advies. Vervolgens neemt ProRail zijn ondernemersbesluit. Met dit besluit is duidelijk welke functies vervallen, (on-) gewijzigd blijven of nieuw ontstaan. Na dit besluit volgt de uitvoering en volgt het plaatsingsproces van medewerkers. Hele proces is streng geprotocolleerd via Sociale Spelregels en Sociaal Plan (onderdeel van de cao Sociale Eenheid) dat op ProRail van toepassing is. Voor alle ProRail medewerkers geldt een opzegtermijn van 1 maand zoals geregeld in de cao. In een aantal specifieke gevallen worden in de arbeidsovereenkomsten afwijkende afspraken gemaakt.
G4-LA5	Percentage van het totale personeelsbestand dat is vertegenwoordigd in formele gezamenlijke Arbo-commissies van werkgevers en werknemers die bijdragen aan de controle op en advies over Arbo-programma's.		Alle medewerkers van ProRail worden gerepresenteerd door Arbo-commissies. Deze Arbo-commissies vallen onder de ondernemingsraad en houden zich bezig met zaken op het gebied van arbeidsomstandigheden, veiligheid, gezondheid en welzijn.
G4-LA6	Letsel-, beroepsziekte-, uitvaldagen- en verzuimcijfers en het aantal werkgerelateerde sterfgevallen naar geslacht en regio.	Verslag Raad van Bestuur (Veiligheid)	
G4-LA7	Werknemers met een hoog risico op ziekten die verband houden met hun beroep.		ProRail is hoofdzakelijk een kantooromgeving waar het risico gering is. Enkele functies hebben ook werkzaamheden aan het spoor in een risicovolle omgeving. ProRail bedient echter ook vervoerders van gevaarlijke stoffen en desbetreffende medewerkers kunnen in aanraking komen met gevaarlijke stoffen; deze stoffen komen alleen vrij bij incidenten. ProRail heeft in zijn veiligheidsmanagementsysteem (VMS) maatregelen opgenomen om deze risico's in te dammen
G4-LA8	Afspraken over Arbo-onderwerpen vastgelegd in formele overeenkomsten met vakbonden.		De (duurzame) inzetbaarheid van zijn medewerkers heeft ProRail onder andere vastgelegd in de ProRail-cao 2015-2017. Dit betreft onder andere: het faciliteren van gezond en plezierig werken, het vergroten van loopbaanscope, het vergroten van (interne) mobiliteit door middel van het Loopbaancentrum voor alle in, door en uitstroom inclusief re-integratie.
G4-LA9	Gemiddeld aantal uren dat een werknemer per jaar besteedt aan opleidingen, onderverdeeld naar werknemerscategorie.		Medewerkers hebben de mogelijkheid om interne en externe opleidingen te volgen. Het aantal bestede uren aan externe opleidingen wordt niet geregistreerd. ProRail kan op dit moment niet betrouwbaar rapporteren op deze indicator.
G4-LA10	Programma's voor competentie management en levenslang leren die de blijvende inzetbaarheid van werknemers garanderen en hen helpen bij het afronden van hun loopbaan.	Verslag Raad van Bestuur (Medewerkers)	
G4-LA11	Percentage werknemers dat regelmatig wordt ingelicht omtrent prestatie- en loopbaanontwikkeling naar geslacht en medewerkerscategorie.		Alle medewerkers ontvangen jaarlijks een beoordeling met betrekking tot het functioneren. Hierop wordt een uitzondering gemaakt indien de medewerker in de loop van het jaar in dienst is getreden of langdurig ziek is geweest. Het percentage medewerkers dat is beoordeeld bedraagt 94,6%. Van de afzonderlijke medewerkersgroepen bedragen de percentages: leidinggevende / vrouw: 88% leidinggevende / man: 90% niet-leidinggevende / vrouw: 95% niet-leidinggevende / man 95%
G4-LA12	Samenstelling van bestuurslichamen en onderverdeling van werknemers per categorie, naar geslacht, leeftijdsgroep en andere indicatoren van diversiteit.	Verslag Raad van Bestuur (Medewerkers) Besturing (Corporate governance)	
G4-LA13	Verhouding tussen basissalarissen van mannen en vrouwen naar werknemerscategorie en bedrijfslocatie.		ProRail maakt geen onderscheid tussen de salarisschalen voor mannen en vrouwen. De verhouding van de actuele salarissen (gerapporteerd als ratio voor vrouw/man) is als volgt: executive committee: 85% management: 92% niet-management: 83%

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-LA14	Percentage van nieuwe leveranciers die gescreend zijn op 'arbeidsomstandigheden' criteria.		ProRail is een opdrachtgeverorganisatie. Daardoor is de mate waarin opdrachtnemers / leveranciers rekening houden met arbeidsomstandigheden van grote invloed op het resultaat van ProRail. 45 á 60 % van de inkoopomzet betreft werkzaamheden die de veiligheid en beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur beïnvloeden. Deze omzet loopt via de erkenningsregeling van ProRail. Binnen deze regeling wordt 100% gescreend op de aanwezigheid van een VCA-certificaat, maatschappelijk verantwoord arbeidsvoorwaardenbeleid, het voldoen aan betalingsverplichtingen sociale zekerheidsbijdragen, gedrag jegens werknemers en ingehuurde medewerkers als een goed en maatschappelijk verantwoord werkgever, toepassing cao (geen concurrentie op arbeidsvoorwaarden indien en voor zover de cao Railinfrastructuur algemeen verbindend is verklaard) en beloning in te huren arbeidskracht dient minimaal gelijk te zijn aan dat van vergelijkbare eigen werknemers.
G4-LA15	Significante bestaande en potentiële negatieve impact op arbeidsomstandigheden in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.		Zie EN33
G4-LA16	Aantal klachten over arbeidsomstandigheden ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.		Er zijn in 2016 geen klachten ingediend waarbij mensen hun zorgen uiten over onveilige arbeidsomstandigheden.
Mensenrechten			
G4-HR1	Percentage van en totaal aantal aanmerkelijke investeringsovereenkomsten waarin clauses over mensenrechten zijn opgenomen of waarvan de naleving van de mensenrechten is getoetst.		De activiteiten van ProRail vinden uitsluitend in Nederland plaats waar de mensenrechten zijn geborgd in nationale wet- en regelgeving. ProRail opereert en investeert dus niet in gebieden waar de bescherming van de mensenrechten (kinderarbeid en gedwongen arbeid e.d.) in het geding is. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-HR2	Totaal aantal uren personeelstraining over beleid en procedures betreffende aspecten van mensenrechten die relevant zijn voor de activiteiten, met inbegrip van het percentage van het personeel dat de trainingen gevolgd heeft.		Zie HR1. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-HR3	Totaal aantal gevallen van discriminatie en de getroffen maatregelen.	Verslag Raad van Bestuur (Medewerkers)	ProRail is alert op discriminatie. Medewerkers kunnen in geval van ongewenst gedrag en discriminatie contact opnemen met een vertrouwenspersoon. Tevens kan een klacht worden ingediend bij de klachtencommissie Ongewenst Gedrag. Er zijn in 2016 geen meldingen geweest met betrekking tot gevallen van discriminatie.
G4-HR4	Activiteiten en leveranciers waarvan is vastgesteld dat daarbij een aanzienlijk risico zou kunnen gelden voor het recht op de uitoefening van de vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen, alsmede de maatregelen die zijn getroffen ter ondersteuning van deze rechten.		Zie HR1
G4-HR5	Activiteiten en leveranciers waarvan is vastgesteld dat er een aanzienlijk risico is van gevallen van kinderarbeid, alsmede de maatregelen die zijn getroffen gericht op de uitbanning van kinderarbeid.		Zie HR1
G4-HR6	Activiteiten en leveranciers waarvan is vastgesteld dat er een aanzienlijk risico is van gevallen van gedwongen of verplichte arbeid, alsmede de maatregelen die zijn getroffen gericht op de uitbanning van gedwongen of verplichte arbeid.		Zie HR1
G4-HR7	Percentage van het beveiligingspersoneel dat training heeft gevolgd in het beleid of de procedures van de organisatie betreffende aspecten van de mensenrechten die relevant zijn voor de activiteiten.		Zie HR1
G4-HR8	Totaal aantal gevallen van overtreding van de rechten van de inheemse bevolking, alsmede de getroffen maatregelen.		Zie HR1
G4-HR9	Totaal aantal en percentage van de activiteiten welke onderworpen zijn aan mensenrechten reviews of impact assessments.		Zie HR1

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-HR10	Percentage van nieuwe leveranciers dat gescreend is op 'mensenrechten' criteria.		ProRail doet hoofdzakelijk zaken met Nederlandse en enkele Europese leveranciers. Nederland en andere Europese landen hebben de mensenrechten in nationale en Europese wetgeving geborgd. Mensenrechten staan in het Handvest van de grondrechten, waar de EU zich aan moet houden. Zie ook HR1.
G4-HR11	Significante bestaande en potentiële negatieve impact op mensenrechten in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.		Zie HR1
G4-HR12	Aantal klachten over mensenrechten ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.		Er zijn in 2016 geen klachten ingediend over mensenrechten.
Maatschappelijk			
G4-SO1	Effecten van de activiteiten op de gemeenschap.	Verslag Raad van Bestuur (Omgeving)	Uit analyse van klachten blijkt dat het grootste aandeel van klachten komt door geluidsoverlast. Alle ProRail projecten worden getoetst op het onderwerp geluid. Indien geluidsgroei dreigt plaats te vinden, wordt dit ofwel opgevangen met maatregelen aan de bron (zonder procedure, derhalve zonder afstemming met de omgeving), ofwel met maatregelen in de overdracht (geluidschermen) of aan de gevel van woningen (met procedure en derhalve altijd op basis van inspraak van de omgeving).
G4-SO2	Activiteiten met een significante bestaande en potentiële negatieve impact op de lokale gemeenschap.	Verslag Raad van Bestuur (Omgeving)	ProRail maakt in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu een geluidkaart. Deze geluidkaart laat zien wat de impact is van geluid op baanvakken op de omgeving. Deze geluidkaart wordt door de minister vastgesteld en gepubliceerd voor het publiek via internet (http://www.geluidspoor.nl/).
G4-SO3	Percentage van en totaal aantal bedrijfseenheden geanalyseerd op corruptie gerelateerde risico's.		Binnen ProRail is aandacht voor integriteit en compliance op alle afdelingen en niveau's binnen de organisatie hetgeen tevens naar voren komt in de Gedragscode.
G4-SO4	Communicatie en training inzake anticorruptiebeleid en -procedures.	Besturing (Risicomanagement)	De Gedragscode van ProRail wordt jaarlijks breed gecommuniceerd aan alle medewerkers van ProRail. Daarnaast verstrekt ProRail aan zijn business partners een document waarin de business principes zoals vastgelegd in de gedragscode worden gecommuniceerd.
G4-SO5	Bevestigde gevallen van corruptie, alsmede de getroffen maatregelen.		In 2016 hebben zich geen gevallen voorgedaan van corruptie.
G4-SO6	Totale waarde van politieke bijdragen naar lidstaat en ontvanger / begunstigde.		Daar ProRail zich te allen tijde onafhankelijk en objectief opstelt, doet men bij ProRail geen contributies aan politieke partijen en zal men ook geen politieke voorkeur naar buiten uiten. Om deze reden is de indicator niet materieel.
G4-SO7	Totaal aantal rechtszaken vanwege concurrentiebelemmerend gedrag, anti-kartel-, en monopolistische praktijken, alsmede de resultaten van deze rechtszaken.		De issues zoals anti trust, monopolie en anticompetitief gedrag is niet van toepassing op de rol die ProRail inneemt in de sector. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-SO8	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van wet- en -regelgeving.		Totale waarde van boetes als gevolg van het niet naleven van wet- en regelgeving bedraagt EUR – in 2016.
G4-SO9	Percentage van nieuwe leveranciers dat gescreend is op 'impact op de samenleving'-criteria.		ProRail is een opdrachtgeverorganisatie. Daardoor is de mate waarin opdrachtnemers / leveranciers rekening houden met omgevingscriteria van grote invloed op het resultaat van ProRail. 45 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 eisen op het gebied van integriteit en uitsluiting in geval van delicten in strijd met de beroeps gedragsregels.
G4-SO10	Significante bestaande en potentiële negatieve impact voor de samenleving in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.		Zie EN33
G4-SO11	Aantal klachten over impact op de samenleving ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.		Zie EN34

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-PR1	Percentage van significante product- en service categorieën waarvoor de impact voor gezondheid en veiligheid wordt beoordeeld in het kader van verbetering.	Verslag Raad van Bestuur (Veiligheid)	Veiligheid van reizigers, medewerkers en omwonenden staat bij ProRail centraal en is een van de strategische pijlers. Continue monitoring en verbeteren van veiligheid is daarom onderdeel van het beleid van ProRail. ProRail monitort zijn diensten op continue verbetering. Dit is geformaliseerd in het Veiligheid Management Systeem.
G4-PR2	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende gevolgen voor gezondheid en veiligheid van producten en diensten gedurende de levensduur, naar type resultaat.	Verslag Raad van Bestuur (Veiligheid)	In 2016 waren er 3 constatering als gevolg van overtredingen voortvloeiende uit inspecties van ILT (Inspectie Leefomgeving & Transport) en ISZW (Inspectie Sociale Zaken & Werkgelegenheid).
G4-PR3	Type informatie over producten en diensten dat verplicht wordt gesteld door procedures en het percentage van belangrijke producten en diensten die onderhevig zijn aan dergelijke informatie-eisen.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR4	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende informatie over en etikettering van producten en diensten, naar type resultaat.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR5	Resultaten van klanttevredenheid onderzoeken.	Stakeholderdialoog	
G4-PR6	Verkoop van verboden of betwiste producten.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR7	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring, naar type resultaat.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR8	Totaal aantal gegronde klachten over inbreuken op de privacy van klanten en het kwijtraken van klantgegevens.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR9	Monetaire waarde van significante boetes wegens het niet naleven van wet- en -regelgeving betreffende de levering en het gebruik van producten en diensten.		Totale waarde van boetes ten aanzien van het niet naleven van de spoorwegwet en de spoorveiligheidsrichtlijn bedroeg EUR – in 2016.

DMA-overzicht

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

Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

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

Onze conclusie

Wij hebben de duurzaamheidsinformatie in het Jaarverslag van ProRail B.V. (hierna ProRail) te Utrecht over 2016 beoordeeld. De reikwijdte van onze beoordelingsopdracht is beschreven in de sectie "Onze Scope".

Een beoordelingsopdracht is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid.

Op grond van onze werkzaamheden is ons niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de duurzaamheidsinformatie, in alle van materieel belang zijnde aspecten, geen 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 2016

in overeenstemming met de Sustainability Reporting Guidelines versie G4 (optie Comprehensive) van Global Reporting Initiative (GRI) en de aanvullend intern gehanteerde verslaggevingscriteria zoals toegelicht in hoofdstuk Maatschappelijk verslaggevingsbeleid op pagina 79 van het Jaarverslag.

Basis voor onze conclusie

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

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

Onze onafhankelijkheid

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

Onze scope

De duurzaamheidsinformatie bestaat uit hoofdstukken 'Spoorvervoer', 'Omgeving', 'Medewerkers', 'Profiel', 'Stakeholderdialoog', 'Maatschappelijk verslaggevingsbeleid' en 'GRI Verslaggeving' in het Jaarverslag 2016 van ProRail.

In de duurzaamheidsinformatie is toekomstgerichte informatie opgenomen in de vorm van ambities, strategie, plannen, verwachtingen en ramingen. Inherent aan deze informatie is dat

de werkelijke uitkomsten in de toekomst kunnen afwijken en daarom onzeker zijn. Wij geven geen zekerheid bij de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van toekomstgerichte informatie in de duurzaamheidsinformatie.

Materialiteit

Op basis van ons professionele oordeel hebben wij specifieke materialiteitsniveaus bepaald voor elk relevant onderdeel van de duurzaamheidsinformatie. Bij het beoordelen van onze materialiteitsniveaus hebben wij de relevantie van informatie voor zowel stakeholders als de organisatie in ogenschouw genomen, op basis van de door ProRail uitgevoerde materialiteitsanalyse. De materialiteit voor de door ons onderkende significante prestatie-indicatoren hebben wij bepaald op 5%, met uitzondering van de prestatie-indicatoren voor 'veilig leven' (aantal aanrijdingen op overwegen, aantal aanrijdingen op overwegen met dodelijk slachtoffers en aantal suïcides met dodelijk afloop), 'veilig werken' (aantal aanrijdingen personeel en aantal elektrocuties van personeel) en 'punctueel spoor' (geleverde treinpaden en punctualiteit), welke wij op 3% hebben bepaald. De kwalitatieve toelichtingen hebben wij op totaal-niveau afgezet tegen de kwaliteitsprincipes van de Sustainability Reporting Guidelines G4 (optie Comprehensive) van GRI, die onder meer toezien op aspecten als evenwichtigheid, tijdigheid en balans van het Verslag.

Verantwoordelijkheden van de Raad van Bestuur

De Raad van Bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de duurzaamheidsinformatie in overeenstemming met de Sustainability Reporting Guidelines versie G4 (optie Comprehensive) van GRI en de aanvullend intern gehanteerde verslaggevingscriteria zoals toegelicht in hoofdstuk Maatschappelijk verslaggevingsbeleid op pagina 79 van het Jaarverslag, inclusief het identificeren van stakeholders en het bepalen van materiële onderwerpen. De door de Raad van Bestuur gemaakte keuzes ten aanzien van de reikwijdte van de duurzaamheidsinformatie en het verslaggevingsbeleid zijn uiteengezet in het hoofdstuk Maatschappelijk verslaggevingsbeleid.

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

Onze verantwoordelijkheden voor de beoordeling van de duurzaamheidsinformatie

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

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

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 de duurzaamheidsinformatie nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze beoordelingswerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op onze conclusie.

Een beoordeling is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid. 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 zijn geringer in diepgang dan die bij een assurance-opdracht gericht op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid. De in dit kader uitgevoerde werkzaamheden bestonden in hoofdzaak uit het inwinnen van inlichtingen bij functionarissen van de entiteit en het uitvoeren van cijferanalyses met betrekking tot de duurzaamheidsinformatie. De mate van zekerheid die wordt verkregen bij beoordelingsopdrachten is daarom ook aanzienlijk lager dan de zekerheid die wordt verkregen bij controleopdrachten.

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 belangrijkste werkzaamheden bestonden uit:

- Het uitvoeren van een omgevingsanalyse en het verkrijgen van inzicht in de relevante maatschappelijke thema's en kwesties en de kenmerken van de organisatie.
- Het evalueren van de aanvaardbaarheid van het verslaggevingsbeleid en de consistente toepassing hiervan, waaronder het evalueren van de uitkomsten van de dialoog met belanghebbenden en de redelijkheid van schattingen gemaakt door het management.
- Het evalueren van de opzet en implementatie van de systemen en processen voor informatieverzameling en –verwerking voor de duurzaamheidsinformatie in het Jaarverslag
- Het afnemen van interviews met management (of relevante medewerkers) verantwoordelijk voor de duurzaamheidsstrategie, -beleid en -prestaties.
- Het afnemen van interviews met relevante medewerkers verantwoordelijk voor het aanleveren van informatie voor het Jaarverslag, het uitvoeren van interne controles op gegevens en de consolidatie van gegevens in de duurzaamheidsinformatie in het Jaarverslag.
- Het analytisch evalueren van data en trends aangeleverd voor consolidatie op groepsniveau.

Utrecht, 14 april 2017

Ernst & Young Accountants LLP

w.g. drs. R.T.H. Wortelboer RA

Jaarrekening 2016

Balans per 31 december 2016	98
Winst- en verliesrekening over 2016	99
Kasstroomoverzicht 2016	100
Toelichting op de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht	101
Overige gegevens	130
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	131

Balans per 31 december 2016

(vóór verwerking van het resultaat)

		31 december 2016	31 december 2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Activa			
Vaste activa			
Materiële vaste activa	1	17.905	17.575
Financiële vaste activa	2	6	5
		17.911	17.580
Vlottende activa			
Vorderingen	3	400	336
Liquide middelen	4	509	689
		909	1.025
		18.820	18.605
Passiva			
Eigen vermogen			
Gestort kapitaal	5	0,02	0,02
Wettelijke reserve		1,0	0,9
Agio		1.599	1.599
Overige reserves		5	5
Onverdeeld resultaat		-	-
		1.605	1.604
Voorzieningen	6	17	21
Langlopende schulden	7	16.193	15.851
Kortlopende schulden	8	1.005	1.129
		18.820	18.605

Winst- en verliesrekening over 2016

		2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Netto omzet			
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid		762	747
Gebruiksvergoeding		350	314
		1.112	1.061
Geactiveerde productie eigen bedrijf		98	97
Overige bedrijfsopbrengsten		44	42
Bedrijfsopbrengsten	10	1.254	1.200
Exploitatielasten	11		
Kosten van uitbesteed werk		-704	-641
Lonen en salarissen		-257	-243
Sociale lasten		-49	-42
Afschrijvingskosten		-117	-120
Overige waardeveranderingen vaste activa		-18	-10
Overige bedrijfslasten		-120	-117
		-1.265	-1.173
Financiële baten en lasten	12	-15	-14
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening vóór mutatie egalisatierekening en belastingen	13	-26	13
Mutatie egalisatierekening	14	26	-13
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening vóór belastingen		-	-
Belastingen	15	-	-
Resultaat na belastingen		-	-

Kasstroomoverzicht 2016

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	653	737
Ontvangsten van vervoerders	360	320
Ontvangsten van derden	33	41
Ontvangsten beheer en onderhoud	1.046	1.098
Leveranciers beheer en onderhoud	-724	-678
Apparaat en personeel	-271	-272
Betalingen beheer en onderhoud	-995	-950
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	51	148
Ontvangen interest	0,4	1
Betaalde interest	-13	-13
Kasstroom uit operationele activiteiten	38	136
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	638	710
Ontvangsten van derden	260	267
Leveranciers uitbreiding en vervanging	-984	-909
Apparaat en personeel	-131	-128
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-218	-60
Aflossing leningen	-	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-	-
Totale kasstroom	-180	76
Liquide middelen einde boekjaar	509	689
Liquide middelen begin boekjaar	689	613
	-180	76

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 spoorwagennet van Nederland: aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid. ProRail verdeelt als onafhankelijke partij de ruimte op het spoor, regelt alle treinverkeer, bouwt en beheert stations en legt nieuwe sporen aan. Ten slotte onderhoudt ProRail bestaande sporen, wissels, seinen en overwegen.

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

Aandeelhouder

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

Structuur van de onderneming

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

Verslaggevingsperiode

Deze jaarrekening heeft betrekking op het boekjaar 2016, dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2016.

Toegepaste standaarden

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

Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling

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

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

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

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

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

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

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

Presentatie

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

Schattingen en onzekerheden

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

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

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

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

Afrondingsverschillen

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

Financiële instrumenten

Financiële instrumenten omvatten investeringen in aandelen, handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, handelsschulden en overige te betalen posten. In de jaarrekening zijn de volgende categorieën financiële instrumenten opgenomen: handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, handelsschulden en overige te betalen posten. De primaire financiële instrumenten dienen ter financiering van de operationele activiteiten of vloeien direct uit deze activiteiten voort. Het beleid van ProRail is om niet te handelen in financiële instrumenten. ProRail maakt geen gebruik van afgeleide financiële instrumenten (derivaten). Financiële instrumenten worden bij de eerste opname verwerkt tegen reële waarde waarbij de direct toerekenbare transactiekosten in de eerste opname worden meegenomen. Na de eerste opname worden financiële instrumenten op de hierna beschreven manier gewaardeerd.

Handels- en overige vorderingen

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

Lang- en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen

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

Bijzondere waardeverminderingen financiële activa

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

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

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

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

Activa

Materiële vaste activa

Waardering

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

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

Ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid en derden ten behoeve van de financiering van materiële vaste activa worden als overlopend passief verantwoord. 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 jaaramortisatie 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
Dragen, geleiden en doorsnijden	0	120
Energie	15	80
Transfer	10	100
Beheersen en communicatie	3	30
Beveiligen	15	75

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

Bijzondere waardevermindering

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

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

Financiële vaste activa

Deelnemingen

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

Overige financiële activa

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

Liquide middelen

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

Passiva

Eigen vermogen

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

Voorzieningen

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

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

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

Reorganisatievoorziening

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

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

Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen

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

Jubileumvoorziening

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

Lang- en kortlopende schulden

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

Investeringsbijdrage

Ontvangen investeringsbijdragen van de Rijksoverheid en derden ten behoeve van de financiering van materiële vaste activa worden onder de lang- en kortlopende schulden verantwoord. 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 de Exploitatiebijdragen Rijksoverheid worden de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten van het landelijke railnet verantwoord. De exploitatiesubsidie wordt opgenomen op het moment dat aan alle voorwaarden is voldaan. Dit houdt in dat exploitatiesubsidie ten gunste van de winst- en verliesrekening komt in het jaar waarin de ermee samenhangende bestedingen worden verwerkt.

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

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

Geactiveerde productie eigen bedrijf

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

Overige bedrijfsopbrengsten

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

Kosten

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

Rentebaten en rentelasten

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

Belastingen

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

Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de directe methode, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de kasstromen uit operationele, investerings- en financieringsactiviteiten. In het kasstroomoverzicht zijn de stromen voor ontvangen bijdragen en daaraan gerelateerde uitgaven ten aanzien van omgevingswerken in opdracht van derden als bruto stromen verantwoord.

Bepaling reële waarde

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

De 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] Materiële vaste activa

	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer	Werken in constructie	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>							
Stand per 31 december 2015							
Aanschafwaarde	16.368	2.129	1.345	2.068	2.429	1.456	25.795
Cumulatieve afschrijvingen	-4.923	-771	-819	-1.089	-618	-	-8.220
Boekwaarde	11.445	1.358	526	979	1.811	1.456	17.575
Mutaties in de boekwaarde							
Investerings	-	-	-	-	-	975	975
Ingebruikname	995	159	94	81	275	-1.604	-
Desinvesteringen	-27	-1	-	-2	-17	-	-47
Afschrijvingen	-298	-53	-77	-68	-62	-	-558
Overige mutaties	-21	-6	1	1	9	-24	-40
Saldo	649	99	18	12	205	-653	330
Stand per 31 december 2016							
Aanschafwaarde	17.230	2.265	1.396	2.134	2.672	803	26.500
Cumulatieve afschrijvingen	-5.136	-808	-852	-1.143	-656	-	-8.595
Boekwaarde	12.094	1.457	544	991	2.016	803	17.905

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

Categorieën materiële vaste activa

	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>					
Terreinen	806	-	-	-	-
Aardebaan (inclusief voorzieningen)	996	-	-	-	-
Gebouwen	254	-	-	-	-
Bovenbouw (inclusief ballast)	3.272	-	-	-	-
Bruggen	3.520	-	-	-	-
Tunnels	2.166	-	-	-	-
Overig Dragen, geleiden en doorsnijden: o.a. overwegen en geluidsschermen	1.080	-	-	-	-
Overig Beheersen en communicatie: o.a. hard- software, apparatuur	-	-	544	-	-
Bovenleiding en draagconstructies	-	857	-	-	-
Onderstations/voedingsinstallaties	-	600	-	-	-
Baanvak- en emplacementebeveiliging	-	-	-	991	-
Perrons, inclusief overkappingen	-	-	-	-	833
Toegang tot perrons (zoals: roltrappen, liften, bruggen en tunnels)	-	-	-	-	458
Publiek aandeel in stationsgebouwen	-	-	-	-	472
Fietsenstallingen	-	-	-	-	253
	12.094	1.457	544	991	2.016

Investeringsen

De investeringen in materiële vaste activa bedroegen in 2016 EUR 1.044 miljoen en zijn 14% hoger dan in 2015 (EUR 916 miljoen). In de verloopstaat materiële vaste activa zijn de niet activeerbare investeringen à EUR 69 miljoen in mindering gebracht op het saldo van de investeringen. Van het totaal aan investeringen in 2016 is EUR 771 miljoen gefinancierd door ministerie van Infrastructuur en Milieu (2015: EUR 738 miljoen) en EUR 273 miljoen door derden (2015: EUR 178 miljoen).

Ingebruikname

De in gebruik genomen vaste activa bedraagt in 2016 EUR 1.604 miljoen en heeft onder andere betrekking op grote stationsprojecten (Utrecht, Breda) en OV SAAL (Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad).

Overige mutaties

Onder overige mutaties bij de materiële vaste activa 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.

Buiten afschrijving geraakte activa

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

[2] Financiële vaste activa

	Deelnemingen	Vorderingen op deelnemingen	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Stand per 31 december 2015	2	3	5
Mutaties			
Toevoegingen	-	1	1
Onttrekkingen	-	-	-
Stand per 31 december 2016	2	4	6

Deelnemingen

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

Relined B.V.

Relined B.V. heeft ten doel het optimaal uitnutten van capaciteit van glasvezelnetten en kabels ten behoeve van data- en telecomactiviteiten. De vennootschap is statutair gevestigd te Utrecht en heeft een geplaatst aandelenkapitaal van EUR 18.000. ProRail B.V. heeft een belang van 50% in Relined B.V.

Keyrail B.V.

Keyrail B.V. beheerde en exploiteerde de goederenspoorlijn tussen de Rotterdamse haven en de grens van Nederland met Duitsland (de havenspoorlijn en de Betuweroute) tot 1 juli 2015. Deze activiteiten zijn per 1 juli 2015 geïntegreerd binnen ProRail B.V. De vennootschap is statutair gevestigd te Rotterdam en heeft een geplaatst aandelenkapitaal van EUR 18.000. ProRail B.V. heeft een belang van 50% in Keyrail B.V.

Vorderingen op deelnemingen

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

[3] Vorderingen

	31 dec. 2016	31 dec. 2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Vorderingen op derden	51	47
Vorderingen op de Rijksoverheid	176	82
Vordering op Spoorwegpensioenfondsen	39	79
Vorderingen op deelnemingen	3	4
Vorderingen omzetbelasting	-	6
Vorderingen omgevingswerken	16	16
Overige vorderingen / Overlopende activa	115	102
	400	336

Bij de waardering van de vorderingen is bij de vorderingen op derden en vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schade rekening gehouden met mogelijke oninbaarheid van EUR 8 miljoen (2015: EUR 8 miljoen). Alle posten hebben een resterende looptijd korter dan een jaar.

Vorderingen op derden

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

Vordering op Spoorwegpensioenfondsen

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

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

Vordering deelnemingen

De vordering op de deelnemingen bedraagt ultimo 2016 EUR 3 miljoen (2015: EUR 4 miljoen) en hebben betrekking op vooruitbetaalde bedragen inzake onder andere huur.

Vorderingen omgevingswerken

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

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Stand vordering omgevingswerken per 1 januari	16	23
Kosten in het boekjaar	88	83
Gedeclareerde bedragen in het boekjaar	-88	-90
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	16	16

Naast de vordering omgevingswerken heeft ProRail tevens een positie inzake de omgevingswerken verantwoord onder de schulden, 'vooruit gefactureerde bedragen derden' van EUR 4 miljoen ultimo 2016 (2015: EUR 9 miljoen).

Overige vorderingen / Overlopende activa

De overlopende activa bestaan met name uit vooruitbetalingen van EUR 66 miljoen en nog te factureren bedragen van EUR 31 miljoen. Bij vooruitbetalingen met een langlopend karakter zijn tevens bankgaranties afgegeven. Voor details omtrent de garanties verwijzen wij naar de sectie liquide middelen. Onder de Overige vorderingen / Overlopende activa is een vordering opgenomen op een bestuurder van € 4.361 als gevolg van abusievelijk ontvangen bezoldiging gedurende 2016.

[4] Liquide middelen

	31 dec. 2016	31 dec. 2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Totaal banktegoeden	509	689

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 0,5 miljoen (2015: EUR 2,2 miljoen) aan afgegeven garanties voor met name huurovereenkomsten begrepen. Over dit bedrag kan ProRail niet vrij beschikken.

[5] Eigen vermogen

	Gestort kapitaal	Wettelijke reserve	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>						
Stand per 31 december 2015	0,02	0,9	1.599	5	-	1.604
Mutaties						
Resultaat deelnemingen	-	0,1	-	-	-	0,1
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2016	0,02	1	1.599	5	-	1.605

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 (2015: 44 aandelen) en bedraagt EUR 19.800 (2015: EUR 19.800). Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn in handen van Railinfratrust B.V., statutair gevestigd te Utrecht. De aandelen van Railinfratrust B.V. zijn 100% in handen van de Nederlandse Staat, waarvoor het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, gevestigd te 's-Gravenhage.

Wettelijke reserve

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

Agio

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

Overige reserves

De overige reserves bevatten de vrij uitkeerbare reserves.

Onverdeeld resultaat

Onder het onverdeeld resultaat zijn de jaarlijkse exploitatieresultaten verantwoord. In 2016 is een nettoresultaat van EUR - miljoen (2015: EUR - miljoen) behaald.

[6] Voorzieningen

	Jubileum- uitkeringen	Overig	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Stand per 31 december 2015	8	13	21
Mutaties			
Toevoegingen	1	-	1
Onttrekkingen	-1	-1	-2
Vrijval	-	-3	-3
Stand per 31 december 2016	8	9	17

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 2016.

De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:

	2016	2015
Disconteringsvoet	0,92%	1,21%
Arbeidsongeschiktheidsrisico (leeftijdsafhankelijk)	0,13%-1,72%	0,13%-1,72%
Kans uitdiensttreding (leeftijdsafhankelijk)	1%-5%	1%-5%
Algemene loonronde	2,0%	2,0%
Individuele verhogingen (leeftijdsafhankelijk)	0%-4%	0%-4%

Het kortlopend gedeelte van de jubileumvoorziening bedraagt EUR 0,6 miljoen.

Overig

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

[7] Langlopende schulden

	31 dec. 2016	31 dec. 2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Onderhandse leningen	314	314
Pensioenpremie	34	56
Overlopende passiva	15.845	15.481
	16.193	15.851

Onderhandse leningen

	Ministerie van Financiën	Institutionele Beleggers	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Stand per 31 december 2015	241	73	314
Mutaties			
Toevoegingen	-	-	-
Aflossingen	-	-	-
Stand per 31 december 2016	241	73	314

Specificatie onderhandse leningen:

	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>				
2% tot 4%	166	75	-	241
4% tot 6%	-	-	-	-
6% tot 8%	-	-	73	73
	166	75	73	314

Reële waarde

De reële waarde van de onderhandse leningen bedraagt EUR 382 miljoen (2015: EUR 378 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. zal deze gelden gebruiken voor het verschil tussen de werkelijke 24% pensioenpremie en de betaalde pensioenpremie uit het premiepad zoals overeengekomen met de vakbonden tot en met 2021.

	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	
Stand per 31 december 2015	79
Mutaties	
Toevoeging	-
Onttrekking	24
Vrijval	-
Stand per 31 december 2016	55
Verplichting premiepad – kortlopend	21
Verplichting premiepad – langlopend	34
Stand per 31 december 2016	55

Overlopende passiva

	31 dec. 2016	31 dec. 2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Vooruitontvangen omgevingswerken	165	168
Investeringsbijdragen	15.680	15.313
	15.845	15.481

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 0,312 % (2015: 0,79 %). Ten aanzien van de aanwending bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse inningen en oprenting over de gestorte afkoopsommen (EUR 7 miljoen). Bij vernieuwingen als gevolg van actualisatie van de verplichtingen heeft een vrijval plaatsgevonden (EUR 7 miljoen). De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter.

	Onderhoud	Vernieuwing	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Stand per 31 december 2015	35	141	176
Mutaties			
Bijdragen	9	4	13
Oprenting	-	-	-
Aanwending	-7	-1	-8
Vrijval	-1	-7	-8
Stand per 31 december 2016	36	137	173
Omgevingswerken – kortlopend	7	1	8
Omgevingswerken – langlopend	29	136	165
Stand per 31 december 2016	36	137	173

Investeringsbijdragen

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

De vrijval vindt plaats in de vorm van amortisaties naar rato van de afschrijvingskosten op de desbetreffende materiële vaste activa. Het aandeel waarover niet wordt afgeschreven heeft betrekking op terreinen en bedraagt EUR 652 miljoen (2015: 625 miljoen).

In de investeringsbijdragen is een bijdrage van EUR 63 miljoen (2015: EUR 64 miljoen) opgenomen voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project (AK schommelfonds).

	Rijksoverheid	Derden	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Stand per 31 december 2015	13.741	2.037	15.778
Mutaties			
Ontvangen bijdragen	701	271	972
Desinvesteringen	-87	-11	-98
Afschrijvingen	-388	-53	-441
Overige mutaties	-61	15	-46
Stand per 31 december 2016	13.906	2.259	16.165
Investeringsbijdrage – kortlopend	417	68	485
Investeringsbijdrage – langlopend	13.489	2.191	15.680
Stand per 31 december 2016	13.906	2.259	16.165

Ontvangen bijdragen

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2016 van EUR 701 miljoen (2015: EUR 648 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies van EUR 271 miljoen (2015: EUR 139 miljoen).

Desinvesteringen

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

Afschrijvingen

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

Overige mutaties

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

[8] Kortlopende schulden

	31 dec. 2016	31 dec. 2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Leveranciers en handelscrediteuren	54	95
Schulden aan deelnemingen	-	2
Kortlopende schulden Rijksoverheid	28	144
Belastingen en sociale lasten	15	11
Overige kortlopende schulden	374	335
Overlopende passiva	534	542
	1.005	1.129

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.

Schulden aan deelnemingen

De schulden aan deelnemingen (2015) betreffen te betalen bedragen aan Keyrail B.V.

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 2016 van EUR 12 miljoen (2015: EUR 11 miljoen) en te betalen omzetbelasting van EUR 3 miljoen (2015: vordering EUR 6 miljoen).

Overige kortlopende schulden

	31 dec. 2016	31 dec. 2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Rijksoverheid		
Voorfinanciering van geormerkte programma's	19	25
Vooruitontvangen subsidiegelden aanleg (MIRT)	45	70
Overloop van ontvangen subsidiebijdragen naar volgende jaren	6	10
Vooruitontvangen subsidie kapitaallasten en onderhoud (BOV)	82	78
Derden		
Af te dragen rente van onderhandse leningen	1	1
Vooruitontvangen gelden van de Europese Unie	6	6
Vooruitontvangen gelden van lagere overheden en derden	50	8
FENS-projecten	3	4
Diverse personeelsaanspraken (vakantiegeld en vrijetijdsaanspraken)	19	17
Vooruitgefactureerde bedragen aan derden	4	9
Nog te ontvangen facturen	119	82
Overige nog te betalen kosten	20	24
	374	335

Nog te ontvangen facturen

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

Overlopende passiva

	31 dec. 2016	31 dec. 2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Investeringsbijdragen	485	464
Vooruitontvangen omgevingswerken	8	9
Bijdragen inzake stationsprojecten	2	5
Egalisatierekening	31	57
Fonds winterweer	7	7
	534	542

Investeringsbijdragen

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

Vooruitontvangen omgevingswerken

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

Bijdragen inzake stationsprojecten

Ten behoeve van de financiering van commerciële voorzieningen in grote stations vernieuwingsprojecten, de zogeheten Nieuwe Sleutel Projecten, is door NS Stations (voorheen: NS Poort) in totaal EUR 113 miljoen (prijsspeil 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 2016 is:

	Bijdragen	Rente	Aanwending	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>				
Stand per 31 december 2015	80	2	-77	5
Mutaties	1	-	-3	-3
Stand per 31 december 2016	81	2	-81	2

Egalisatierekening

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

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Stand per 1 januari	57	58
Mutaties		
Resultaat	-26	13
Overige	-	-14
Stand per 31 december	31	57

Mutatie resultaat

Het resultaat 2016 van EUR 26 miljoen negatief (2015: EUR 13 miljoen positief) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2016 en de werkelijke kosten van de door subsidieverlener opgedragen taken.

Fonds winterweer

Ter dekking van toekomstige uitgaven bij zwaar winterweer is voor extra benodigde inzet van stations-storingsploegen een fonds nog te besteden subsidiegelden gevormd. In 2016 hebben zich geen situaties voorgedaan als gevolg van streng winterweer die leiden tot een onttrekking uit het fonds.

[9] Financiële instrumenten

Algemeen

De in deze toelichting opgenomen gegevens verschaffen informatie die behulpzaam is bij het schatten van de omvang van risico's die verbonden zijn aan zowel de in de balans opgenomen als de niet in de balans opgenomen financiële instrumenten. Het betreft hier elke overeenkomst die leidt tot een financieel actief bij één partij en een financiële verplichting of eigen- vermogensinstrument bij een andere partij. Hieronder vallen traditionele financiële instrumenten, zoals vorderingen, schulden en effecten. ProRail maakt in de normale bedrijfsuitoefening gebruik van financiële instrumenten die de onderneming blootstelt aan rente- en kredietrisico. Om deze risico's te beheersen heeft ProRail een beleid inclusief een stelsel van limieten en procedures opgesteld om de risico's van onvoorspelbare ongunstige ontwikkelingen op de financiële markten en daarmee de financiële prestaties van de onderneming te beperken.

Kredietrisico

ProRail handelt enkel met kredietwaardige partijen en heeft procedures opgesteld om de kredietwaardigheid te bepalen. Er zijn richtlijnen opgesteld om de omvang van het kredietrisico bij elke partij te beperken. Bovendien bewaakt ProRail voortdurend haar vorderingen en hanteert ProRail een strikte aanmaningsprocedure. Door de bovenstaande maatregelen is het kredietrisico voor ProRail minimaal. Verder zijn er geen belangrijke concentraties van kredietrisico binnen ProRail.

Renterisico

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

Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen

Concessie

Aan ProRail is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur voor de periode van 2015 tot 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 Milieu.

Investeringsverplichtingen

De aangegane financiële verplichtingen inzake investeringen en onderhanden projecten bedroegen per ultimo 2016 circa EUR 0,8 miljard (2015: EUR 0,8 miljard). De afloop van de investeringsverplichtingen en de nieuwe investeringsverplichtingen zijn daarmee van vergelijkbare omvang.

Meerjarencontracten

ProRail heeft overeenkomsten afgesloten voor schoonmaak en onderhoud transferruimten van stations met een waarde van EUR 60 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	95	234	152	481
Output Proces Contracten (OPC) voor onderhoud aan de spoorinfra*	100	-	-	100
Huisvesting (huur en servicekosten)	8	15	3	26
ICT-Beheer	42	36	-	78
Onderhoud beveiligingssysteem, liften en roltrappen	23	5	-	28
Diverse overeenkomsten	29	38	7	74
	297	328	162	787

* 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 of een hoger beroep op de omgevingsvergunning milieu of omgevingsvergunning bouw. De verwachting is dat twee van deze locaties binnen 1 à 2 jaar zullen zijn afgerond. Bij de resterende twee locaties is het de verwachting dat het 3 tot 4 jaar gaat duren alvorens deze volledig zijn afgerond. Dit is echter sterk afhankelijk is van eventuele (hogere) beroepen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft voor het UPGE een totaalbudget van EUR 106 miljoen ter beschikking gesteld.

Pensioenverplichtingen

ProRail is aangesloten bij de pensioenregeling voor de bedrijfstak Spoorwegen die is ondergebracht bij het Spoorwegpensioenfonds. Deze pensioenregeling geldt voor alle medewerkers in loondienst van ProRail en verplicht ProRail tot het betalen van een vooraf vastgestelde jaarlijkse premie. De pensioenpremie grondslag bedraagt vanaf 2016 als gevolg van de nieuwe overeenkomst met het Spoorwegpensioenfonds 24%. Als gevolg van de aanvullende afspraken inzake het premiepad is per saldo sprake van een jaarlijks stijgend percentage van de loonsom. Het percentage is in 2016 per saldo gestegen naar 12% (2015: 9,7%). 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 107,5% per 31 december 2016 (106,5% per 31 december 2015).

De wet- en regelgeving stelt eisen aan de berekening van de dekkingsgraad en het minimum niveau van de dekkingsgraad (105%). In juni 2015 heeft het Spoorwegpensioenfonds een herstelplan ingediend bij De Nederlandsche Bank. In het herstelplan is uitgewerkt hoe het fonds uiterlijk binnen elf jaar de buffers weer op het vereiste niveau kan krijgen.

Garantie Relined B.V.

ProRail heeft zich, als eigenaar van een glasvezelnetwerk, garant gesteld om de rechten en plichten van Relined B.V. over te nemen, indien Relined B.V. niet langer de huurovereenkomst van glasvezelkabels met SURFnet B.V. kan nakomen. SURFnet B.V. is verantwoordelijk voor het GigaPort-project, een Nederlands initiatief gericht op de ontwikkeling van elektronische communicatie in termen van netwerkstructuur. Hierbij wordt gebruik gemaakt van 'Dark Fiber' glasvezelkabels, die tot 1 januari 2021 worden gehuurd van Relined B.V.

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.

Meldingen

Per jaareinde lopen onderzoeken die voortvloeien uit interne of externe meldingen in het kader van de klokkenluidersregeling. 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.

Railstock

De Supply, Logistics & Servicemanager Voest Alpine Railpro B.V. houdt voor eigen rekening en risico voorraad, de zogenoemde Railstock, aan van een omvang en samenstelling als door ProRail is vastgesteld. De Railstock is primair bedoeld als calamiteitsvoorraad ten behoeve van correctief onderhoud. Daarnaast worden materialen in de Railstock opgeslagen die voor ProRail van strategisch belang zijn. ProRail heeft hiervoor een contract afgesloten met Voest Alpine Railpro B.V. Na beëindiging van het contract heeft ProRail een afnameverplichting van de volledige Railstock tegen de dan geldende voorraadwaarde (zijnde: gemiddelde inkoopprijs verminderd met de voorziening incurant) vermeerderd met eventuele afvoerkosten. Het huidige contract heeft een looptijd tot medio 2017. De waarde van de Railstock bedraagt EUR 4,8 miljoen (2015: EUR 4,2 miljoen), waarvan EUR 0,49 miljoen incurant (2015: EUR 0,3 miljoen).

[10] Bedrijfsopbrengsten

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	762	747
Gebruiksvergoeding	350	314
Geactiveerde productie eigen bedrijf	98	97
Overige bedrijfsopbrengsten	44	42
	1.254	1.200

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:

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Initiële beschikking op (subsidie)aanvraag	875	971
Aanvullende subsidiebeschikking	80	-
	955	971
Overige (project)beschikkingen	20	32
Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar	4	14
	24	46
	979	1.017
Financiering investeringswerken	-223	-177
Keyrail	-	-19
Beschikte middelen	8	-74
Overheveling projecten naar volgend jaar	-2	-
	-217	-270
Totaal exploitatiebijdragen	762	747

Gebruiksvergoeding

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Opbrengsten gebruiksvergoeding	357	322
Prestatieregelingen	-7	-8
	350	314

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding over 2016 bedraagt EUR 357 miljoen (2015: EUR 322 miljoen), waarvan EUR 333 miljoen (2015: EUR 303 miljoen) voor personenvervoerders en EUR 24 miljoen (2015: EUR 19 miljoen) voor goederenvervoerders en overige vervoerders. Deze bedragen hebben betrekking op de aan spoorwegondernemingen in rekening gebrachte vergoedingen voor het gebruik van het gemengde net inclusief HSL-Zuid 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 2016 EUR 44 miljoen (2015: 42 miljoen) en bestaan onder andere uit periodieke ontvangsten lagere overheden, opbrengsten inzake de levering van reisinformatie aan vervoerders. Daarnaast zijn hier voor het eerste half jaar 2015 de doorbelastingen aan Keyrail B.V. opgenomen uit hoofde van door ProRail verrichte diensten, zoals detachering van treindienstleiders. Per 1 juli 2015 zijn de activiteiten van Keyrail geïntegreerd binnen ProRail.

[11] Exploitatielasten

Kosten van uitbesteed werk

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Grootschalig onderhoud	-126	-139
Kleinschalig onderhoud	-319	-269
Onderhoud transfer	-78	-70
Beheer (inclusief kosten calamiteitenorganisatie)	-180	-154
Planstudies/innovaties/verkenningen	-1	-9
	-704	-641

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, onroerendzaakbelasting 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

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Totaal	-257	-243

Alle medewerkers zijn werkzaam in Nederland.

Verdeling van FTE (gemiddeld aantal FTE)

	2016	2015
Directie	12	14
Vervoer en Dienstregeling	224	214
Operatie	2.378	2.234
Projecten	769	831
Staven	576	500
	3.959	3.793

Sociale lasten

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Totaal	-49	-42

Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt EUR 15,7 miljoen (2015: EUR 11,9 miljoen).

Bezoldiging commissarissen

De ten laste van ProRail komende beloning van de commissarissen over 2016 bedraagt in totaal EUR 226.335 (2015: EUR 195.227). De beloning bestaat uit een vast honorarium, een vergoeding voor deelname aan een of meer commissies en een onkostenvergoeding. In 2016 heeft indexering van de bezoldiging plaatsgevonden. De indexering met betrekking tot 2015 is uitgekeerd aan de commissarissen in 2016. De bezoldiging van de raad van commissarissen over 2016 is als volgt:

	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemings-commissie	Vergoeding compliance en integriteits-commissie	Gedelegeerd commissaris	Overige vergoedingen	Totaal
<i>Bedragen in euro's</i>							
2016							
J.G.M. Alders	32.725	-	8.030	-	-	1.624	42.379
W.E. Kooijman	20.808	-	8.030	8.030	-	1.536	38.404
J.G.H. Helthuis	20.808	8.030	8.030	-	-	1.591	38.459
P.T.H. Timmermans	20.808	8.030	-	-	-	1.527	30.365
A.C.W. Sneller	20.808	8.030	-	8.030	-	1.496	38.364
L.M. Sondag	20.808	-	8.030	8.030	-	1.496	38.364
							226.335
2015							
J.G.M. Alders	31.870	-	7.822	-	-	1.252	40.944
W.E. Kooijman	20.266	-	7.822	1.181	-	1.252	30.521
J.G.H. Helthuis ¹	20.266	7.822	7.822	-	6.000	1.252	43.162
P.T.H. Timmermans	20.266	7.822	-	-	-	1.252	29.340
A.C.W. Sneller ²	16.888	6.518	-	1.181	-	1.043	25.630
L.M. Sondag ²	16.888	-	6.518	1.181	-	1.043	25.630
							195.227

1 Gedelegeerd commissaris tot en met 30 januari 2015

2 Benoemd op 1 maart 2015

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

Bezoldiging bestuurders

De ten laste van ProRail komende beloning van de statutair bestuurders en de overige directieleden over 2016 bedraagt in totaal EUR 754.442 (2015: EUR 1.056.770). De beloning van de directie 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:

	Functie	Periodiek betaalde beloningen				Beloningen betaalbaar op termijn ¹	Overige vergoedingen ²	Totaal	Uitkering bij beëindiging dienstverband
		Bruto loon	Werkgevers-deel sociale premies	Onkostenvergoeding	Bijstelling auto van de zaak				
<i>Bedragen in euro's</i>									
2016									
P. Eringa	CEO	207.000	8.776	7.550	4.607	14.236	-	242.169	-
J. Voppen ³	COO	128.914	6.580	540	4.016	10.677	6.333	157.060	-
J.J.A. van Leeuwen ⁴	CFO	157.214	8.773	7.550	-	14.236	-	187.773	-
P.E.M. Buck ⁵	Directeur Projecten	47.000	2.193	1.248	3.062	3.559	4.594	61.656	-
W. Knopperts ⁶	Directeur Operatie (waarnemend)	43.410	2.193	180	3.615	3.559	3.336	56.293	-
H. Thomassen ⁶	Directeur Vervoer en Dienstregeling (waarnemend)	40.442	2.193	180	1.159	3.559	1.958	49.491	-
2015									
P. Eringa ⁷	President Directeur	155.250	6.155	5.662	5.687	4.237	-	176.991	-
P.E.M. Buck	Directeur Projecten	188.000	8.207	4.992	12.247	5.649	18.700	237.795	-
W. Knopperts	Directeur Operatie (waarnemend)	171.921	8.207	720	12.465	5.649	13.305	212.267	-
H. Thomassen	Directeur Vervoer en Dienstregeling (waarnemend)	160.800	8.207	720	9.134	5.649	7.904	192.414	-
D.J.A. Kruijk ⁸	Directeur Financiën (waarnemend)	122.822	6.155	540	4.538	4.237	5.738	144.030	-
E.T.A. de Boer ⁹	Directeur Financiën (a.i.)	-	-	-	-	-	93.273	93.273	-

1 Werkgeversdeel pensioenpremie

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

3 In functie per 1 april 2016

4 In dienst per 1 januari 2016

5 Directeur Projecten tot 1 april 2016

6 Waarnemend Directeur tot 1 april 2016

7 In dienst per 1 april 2015

8 Waarnemend Directeur Financiën van 1 april 2015 t/m 31 december 2015

9 Directeur financiën a.i. tot 10 april 2015, vergoeding is gebaseerd op een uurtarief exclusief kantoorkosten (10% van bezoldiging)

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-bijdrage-regeling, die de werkgever verplicht tot het betalen van een vooraf vastgestelde jaarlijkse premie. De opbouw van het pensioen is afhankelijk van de leeftijd van de medewerker. Medewerkers geboren in of na 1950 hebben in beginsel aanspraak op een pensioen

gebaseerd op een middelloonregeling met een pensioenleeftijd van 67 jaar. De werkgever is niet aansprakelijk voor het aanvullen van premie- of dekkingstekorten bij het pensioenfonds. Eind 2016 is geen sprake van een noodzaak tot een verplichting respectievelijk recht op overschot.

Afschrijvingskosten

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Afschrijvingen, gefinancierd door eigen financiering	-117	-120
Afschrijvingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-441	-424
	-558	-544
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	441	424
Totaal	-117	-120

Amortisatie

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

Overige waardeveranderingen vaste activa

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Overige waardeveranderingen, gefinancierd door eigen financiering	-18	-10
Overige waardeveranderingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-98	-120
	-116	-130
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	98	120
Totaal	-18	-10

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

Overige bedrijfslasten

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Huisvesting- en kantoor/werkplekkosten	-57	-56
Overige personeelskosten	-24	-23
Externe dienstverlening	-46	-39
Overige baten en lasten	7	1
	-120	-117

Honoraria van de accountant

Onderstaande honoraria zijn in 2016 ten laste van het resultaat (externe dienstverlening) van ProRail gebracht voor accountantskosten en adviesdiensten door de externe accountant van ProRail zijnde Ernst & Young Accountants LLP, voor dienstverlening uitgevoerd in 2016.

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Onderzoek van de jaarrekening	0,6	0,7
Andere controleopdrachten	1,0	0,8
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	-
Andere niet controlediensten	-	0,1
	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.

[12] Financiële baten en lasten

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Rentelasten	-15	-15
Rentebaten	-	1
	-15	-14

[13] Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Totaal	-26	13

Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening betreft het verschil tussen de verleende subsidie en de werkelijke kosten waarvoor subsidie is verleend en wordt in zijn geheel ten laste onderscheidenlijk ten gunste van de egalisatierekening gebracht. De resultaatsontwikkelingen die zich in 2016 hebben voorgedaan zijn weergegeven in onderstaande tabel:

	2016
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	
Indexatie	-23
Aanbestedingsresultaat	10
Onderhoudscontracten (PGO / OPC)	-9
Afschrijvingsresultaat	-18
Vrijval voorzieningen	9
Resultaat Relined	1
Overige	4
	-26

[14] Mutatie egalisatierekening

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Totaal	26	-13

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

[15] Belastingen

	2016	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Totaal	-	-

[16] Gebeurtenissen na balansdatum

Verkoop Relined B.V.

Op 17 februari 2017 is de deelneming Relined B.V. verkocht aan Tennet B.V. De waarde voor de aandelen bedroeg EUR 5 miljoen.

Utrecht, 14 april 2017

Raad van Bestuur ProRail B.V.

P. Eringa
Chief Executive Officer

J.J.A. van Leeuwen
Chief Financial Officer

J. Voppen
Chief Operational Officer

Raad van Commissarissen ProRail B.V.

J.G.M. Alders
President-commissaris

W.E. Kooijman

Mevrouw J.G.H. Helthuis

P.T.H. Timmermans

Mevrouw A.C.W. Sneller

L.M. Sondag

Overige gegevens

Resultaatbestemming

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

1. Uitkering van winst ingevolge het in dit artikel bepaalde geschiedt na vaststelling van de jaarrekening waaruit blijkt dat zij geoorloofd is.
2. De winst staat ter vrije beschikking van de algemene vergadering.
3. De vennootschap kan aan de aandeelhouders en andere gerechtigden tot de voor uitkering vatbare winst slechts uitkeringen doen voor zover haar eigen vermogen groter is dan het bedrag van het geplaatste kapitaal vermeerderd met de reserves die krachtens de wet moeten worden aangehouden.
4. Ten laste van de door de wet voorgeschreven reserves mag een tekort slechts worden 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 jaarrekening 2016

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2016 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 2016 en van het resultaat over 2016 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

- De balans per 31 december 2016.
- De winst-en-verliesrekening over 2016.
- 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

Materialiteit	€ 8.750.000 (2015: €9.700.000)
Toegepaste benchmark	1% van de over het subsidiejaar verstrekte subsidie (€ 875.000.000).
Nadere toelichting	De materialiteit is in overeenstemming met het controleprotocol dat onderdeel is van de subsidieverlening voor kapitaallasten en onderhoud van het landelijk spoorwegnet.

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

Wij zijn met de audit commissie, als subcommissie van de Raad van Commissarissen, overeengekomen dat wij aan de Raad tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven de € 440.000 rapporteren alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen relevant zijn.

De kernpunten van onze controle

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

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

Kernpunt van onze controle	Onze controle-aanpak
<p>Verantwoording en toerekening subsidies</p> <p>(grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling en toelichting 10 van de jaarrekening)</p> <p>ProRail B.V. heeft inkomsten uit verschillende subsidiestromen waarvan de belangrijkste zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Subsidieverlening voor kapitaallasten en onderhoud van het landelijke spoorwegnet. – Subsidie voor Aanlegprojecten. <p>In het kader van de verschillende subsidiestromen dient ProRail B.V. kostenverantwoordingen op te stellen. Voor de controle van de jaarrekening en de juiste en volledige weergave van deze kostenverantwoordingen zijn de aanbesteding en levering van prestaties ten aanzien van inkopen van belang.</p> <p>Aanbesteden</p> <p>Een belangrijke subsidievoorwaarde is dat bij de inkoop van diensten en producten (zowel ten behoeve van projecten als de eigen bedrijfsvoering) ProRail B.V. dient te voldoen aan vigerende wetgeving op het gebied van aanbesteding. Het niet voldoen aan deze wetgeving kan leiden tot het terugbetalen van de subsidies van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.</p> <p>ProRail B.V. heeft de bestedingen geëvalueerd ten opzichte van de subsidievereisten en ten opzichte van het risico van terugbetalen van ontvangen subsidies. Op basis van deze evaluatie heeft ProRail B.V. geconcludeerd dat het risico dermate beperkt is, dat de gerealiseerde subsidie volledig kan worden verantwoord.</p> <p>Leveren van de prestatie</p> <p>Levering van de prestatie door leveranciers en verantwoording van de uitgaven overeenkomstig de grondslagen voor waardering en resultaatbepaling, zoals opgenomen in de jaarrekening is van belang in het kader van de controle van de jaarrekening.</p>	<p>Wij beoordelen de interne beheersing van ProRail B.V. ten aanzien van het proces inkopen en stellen vast of ProRail B.V. voldoet aan de wetgeving en interne richtlijnen op dit gebied. Om de interne beheersing te toetsen hebben wij individuele transacties gecontroleerd over het gehele boekjaar.</p> <p>Wij hebben werkzaamheden uitgevoerd om vast te stellen dat de evaluatie van bestedingen, zoals intern uitgevoerd door ProRail B.V. voldoende is om het risico op terugbetalen van ontvangen subsidies in te kunnen schatten.</p> <p>Door middel van data-analyse en uitgebreide deelwaarnemingen op facturen hebben wij gecontroleerd of de prestaties zijn geleverd en op de juiste wijze in de jaarrekening zijn verantwoord.</p>
<p>Registratie en beheer van materiële vaste activa</p> <p>(grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling en toelichting 1 van de jaarrekening)</p> <p>Bij ProRail B.V. is sprake van relatief complexe bouwkundige projecten met een lange doorlooptijd waarbij realisatie van de begroting van een veelheid aan factoren afhankelijk is. Deze projecten leiden tot de activering van nieuwe materiële vaste activa.</p> <p>De materiële vaste activa vormen grotendeels het balanstotaal van ProRail B.V. Het risico bestaat dat door de grote omvang en complexiteit van de projecten er sprake is van een onjuiste activering en/of waardering van de materiële vaste activa.</p>	<p>Onze werkzaamheden richten zich op de interne beheersing binnen ProRail B.V. rondom de registratie van materiële vaste activa. Dit teneinde de opzet, het bestaan en de werking van de processen met betrekking tot de registratie en beheersing van materiële vaste activa vast te stellen.</p> <p>Wij beoordelen bij onze controle de interne beheersingsmaatregelen die waarborgen dat operationele ontwikkelingen (zoals bijvoorbeeld investeringen of sloop van objecten) tot een juiste en tijdige financiële verantwoording leiden.</p> <p>Bij onze controle steunen wij op de interne beheersing van ProRail B.V. Vanwege de complexiteit voeren wij daarnaast aanvullende detailcontroles uit die mede omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Een toets op projectuitgaven om vast te stellen of deze uitgaven voldoen aan activeringscriteria. – Het toetsen van de impact van wijzigingen van de omstandigheden op de verwachte gebruiksduur. – Het vaststellen of projectuitgaven worden toegerekend aan de juiste activaklassen met bijbehorende afschrijvingstermijnen en tijdig gestart wordt met afschrijven.

Financiële projectbeheersing

(toelichting 1 van de jaarrekening)

ProRail B.V. is betrokken bij een groot aantal infrastructurele projecten. Vaak heeft ProRail B.V. daarbij de regierol, waarbij afspraken zijn gemaakt over de vergoeding van de door ProRail in dat kader gemaakte kosten.

Dergelijke projecten kennen complexe financieringsovereenkomsten waarbij naast ProRail B.V. overheidsorganen en private ondernemingen betrokken zijn. Daarnaast is vaak sprake van relatief complexe bouwkundige projecten waarbij realisatie van de begroting van een veelheid aan factoren afhankelijk is.

In het licht van de beheersing van deze complexe projecten voor de jaarrekening van ProRail B.V. is het van belang dat gedurende de projecten inzichtelijk is wat de realisatie op de projecten is (waardering en classificatie werken in constructie) en dat passende actie wordt ondernomen bij over- of onderschrijdingen (bijvoorbeeld aanvraag aanvullende subsidie). Daarnaast is van belang dat toerekening van kosten aan financiers conform de financieringsovereenkomsten plaatsvindt.

Bij onze controle besteden wij aandacht aan de interne beheersing van deze projecten binnen ProRail B.V. Wij beoordelen de wijze waarop ProRail B.V. in haar regierol omgaat met mogelijke overschotten en tekorten op individuele projecten, alsmede de afwegingen die ProRail B.V. heeft gemaakt bij de beoordeling van de noodzaak tot het aanvragen van additionele subsidie en eventueel daaraan verbonden consequenties indien subsidie niet wordt verleend.

ProRail B.V. heeft afspraken gemaakt met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om tekorten en overschotten te verrekenen. Wij voeren detailcontroles uit om vast te stellen of tekorten en overschotten zijn verrekend conform deze afspraken.

Wij hebben deelwaarnemingen uitgevoerd op projecten met meerdere financiers en zijn daarbij nagegaan of de projectkosten passend zijn binnen de financiële afspraken en aan de juiste financier zijn toegerekend. Tevens hebben wij deelwaarnemingen uitgevoerd op projecten waarbij ProRail B.V. een vaste kostenvergoeding ontvangt voor haar apparaatskosten en zijn wij nagegaan in hoeverre de verwachte apparaatskosten passen binnen de afgesproken vergoeding met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Fraude

(paragraaf Risicomanagement van het jaarverslag)

ProRail B.V. kent een omvangrijke stroom van inkoop van diensten en producten, zowel ten behoeve van projecten als de eigen bedrijfsvoering. De aard van het proces, de complexiteit van de projecten, alsmede de sector waarbinnen deze worden uitgevoerd brengen met zich mee dat binnen dit proces een verhoogd risico op fraude bestaat.

Wij hebben in het kader van de controle kennis genomen van de opzet en implementatie van het integriteitbeleid binnen ProRail B.V. Ook hebben wij kennis genomen van de incidentenregistratie en daaraan gerelateerde door ProRail B.V. genomen correctieve acties voor zover van toepassing.

Wij beoordelen de kwaliteit van de processen en interne beheersing (inclusief de onderkenning van fraudemogelijkheden) betreffende de aanbesteding van projecten, het vaststellen van de daadwerkelijke levering van de prestatie en de controle op het meerwerk.

Wij hebben deelwaarnemingen uitgevoerd op de inkoop, waarbij onder meer is vastgesteld of de juiste aanbestedingsprocedure is gevolgd, de prestatielevering is vastgesteld en of voor eventueel meerwerk de juiste procedure is gevolgd.

Aanvullend hebben wij deelwaarnemingen uitgevoerd op bestellingen net onder de aanbestedingsgrens gericht op het risico van het opknippen van opdrachten.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

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

- Verslag van de Raad van Bestuur
- Bericht van de Raad van Commissarissen
- de overige gegevens;
- de andere onderdelen zoals vermeld in de inhoudsopgave

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

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

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De Raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het bestuursverslag 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 van ProRail B.V. is verantwoordelijk voor het opmaken en het 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 de Raad van 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 ProRail B.V. 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 de Raad van Bestuur het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. De Raad van Bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of ProRail B.V. 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 ProRail B.V.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

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

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

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

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de entiteit;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door de Raad van Bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling

aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of ProRail B.V. haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaaf zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen.

Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven;

- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen;
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met de Raad van Commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Wij bevestigen aan de Raad van Commissarissen dat wij de relevante ethische voorschriften over onafhankelijkheid hebben nageleefd. Wij communiceren ook met de Raad van Commissarissen over alle relaties en andere zaken die redelijkerwijs onze onafhankelijkheid kunnen beïnvloeden en over de daarmee verband houdende maatregelen om onze onafhankelijkheid te waarborgen.

Wij bepalen de kernpunten van onze controle van de jaarrekening vanuit alle zaken die wij met de Raad van Commissarissen hebben besproken. Wij beschrijven deze kernpunten in onze controleverklaring, tenzij dit is verboden door wet- of regelgeving of in buitengewoon zeldzame omstandigheden wanneer het niet vermelden in het belang van het maatschappelijk verkeer is.

Utrecht, 14 april 2017

Ernst & Young Accountants LLP

w.g. F. de Bruijn RA

Meerjarenoverzicht

Winst en verliesrekening					
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2016	2015	2014	2013	2012
Bedrijfsopbrengsten	1.254	1.200	1.203	1.236	1.237
Bedrijfslasten	1.280	1.187	1.153	1.233	1.219
Bedrijfsresultaat	-26	13	50	3	18
Resultaat na belastingen	-	-	-	-	-

Balans					
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2016	2015	2014	2013	2012
Vermogen					
Balanstotaal	18.820	18.605	18.228	20.908	20.582
Eigen vermogen	1.605	1.604	1.604	5.477	5.704
Langlopende leningen	314	314	314	314	314
Activa					
Materiële vaste activa*	17.905	17.575	17.399	20.160	19.820
Afschrijvingen	117	120	118	316	311
Investeringsbijdrage	972	787	1.021	1.190	1.039

* Waardering materiële vaste activa vanaf 2014 tegen historische kostprijs

Kernprestatie indicatoren*					
<i>In absolute aantallen</i>	2016	2015	2014	2013	2012
Aantal botsingen (Europese Definitie)	2	1	3	1	1
Aantal ontsporingen (Europese Definitie)	0	0	1	1	1
Aantal STS (rood sein-passages)	103	86	100	152	155
Geleverde treinpaden	98,1%	97,9%	97,8%	98,1%	98,7%

* Prestatie-indicatoren worden vanaf 2016 inclusief de Betuweroute gerapporteerd

Medewerkers					
<i>In absolute aantallen</i>	2016	2015	2014	2013	2012
Aantal medewerkers (gewogen gemiddelde)	4.069	3.909	4.000	4.083	4.326
Aantal medewerkers (einde jaar)	4.179	3.958	3.916	4.081	4.129
Aantal fte's eigen (gewogen gemiddelde)	3.959	3.793	3.868	3.953	4.122
Aantal fte's eigen (einde jaar)	4.072	3.847	3.796	3.949	3.956
Aantal fte's inhuur (gewogen gemiddelde)	209	182	182	232	274
Aantal fte's inhuur (einde jaar)	239	178	187	197	236

Kwantiteiten					
<i>In absolute aantallen</i>	2016	2015	2014	2013	2012
Netlengte in exploitatie (in km)*	3.434	3.058	3.057	3.061	3.010
<i>waarvan enkelsporig</i>	950	950	950	955	951
<i>waarvan meersporig</i>	2.484	2.108	2.107	2.106	2.059
Totale spoorlengte (in km)*	7.219	7.021	7.030	7.028	7.033
Wissels	7.006	7.071	7.151	7.172	7.195
Overwegen **	2.368	2.589	2.612	2.651	2.731
Seinen	12.093	12.036	11.944	11.843	11.683
Stations	404	404	403	402	402
Beweegbare bruggen	56	56	56	56	56
Tunnels ***	15	15	15	14	17
Tonkilometers (in miljarden per jaar) ****	54	53	51	50	50
<i>waarvan personen</i>	40	39	38	37	37
<i>waarvan goederen</i>	14	14	13	13	13
Treinkilometers (in miljoenen per jaar) ****	159	157	156	155	150
<i>waarvan personen</i>	147	145	145	144	139
<i>waarvan goederen</i>	11	11	10	10	10
<i>waarvan overig (aannemers/testritten)</i>	1	1	1	1	1
Spoorwegondernemingen	30	30	28	29	28
<i>waarvan personen</i>	9	10	9	9	9
<i>waarvan goederen</i>	21	20	19	20	19

* 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 dive-unders niet meer mee als spoortunnel. De vergelijkende cijfers van 2012 en eerder zijn niet aangepast.

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

Begrippenlijst

Ambitieweb

Visuele weergave van de duurzaamheidsthema's en de daaraan gekoppelde ambitieniveaus. De thema's in het ambitieweb geven een concrete invulling aan de drie p's: people, planet en profit.

ATB verbeterde versie (ATBvv)

Versie van het ATB-systeem dat ook ingrijpt bij treinsnelheden onder de 40 km/u.

Autoriteit Consument en Markt (ACM)

De overheidsorganisatie die toezicht houdt op de mededinging, specifieke sectoren waarin de concurrentie niet vanzelf gaat als telecom, vervoer, post- en vervoer en energie en de rechten van consumenten met als doel een gelijk speelveld van bedrijven die zich aan de regels houden en goedgeïnformeerde consumenten die voor hun recht opkomen

Beheerconcessie

De door het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan ProRail verleende vergunning voor het beheer van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur.

Bodemwaarde

Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator,

Centraal Monitorings- en Beslisorgaan (CMBO)

Onderdeel van ProRail dat landelijk vaststelt hoe om te gaan met grote storingen en de afhandeling daarvan in de dienstregeling regelt

Concessiegebied

Een door de concessieverlener gedefinieerd gebied (geografisch en/of op basis van lijnvoering) waarbinnen het openbaar vervoer als één pakket wordt gegund

Doorstroomstation Utrecht (DSSU)

Treinstation waarbij het aantal wissels is geminimaliseerd, zodat treinen met een hogere snelheid door het station kunnen rijden. Dit beperkt wel de bijsturingmogelijkheden

Emplacement

Een gebied van de spoorweginfrastructuur dat ingericht en bestemd is om treinen te laten stoppen, beginnen, eindigen, inhalen, kruisen, opstellen of rangeren en voorzien is van ten minste één wissel.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Internationaal gestandaardiseerd beveiligingssysteem voor het treinverkeer – opvolger van Automatische trein Beveiliging (ATB)

Gemengde Net

Spoorwegnet dat zowel voor personen- als goederenvervoer wordt gebruikt

Hoofdrailnet (HRN)

Het deel van het Nederlandse spoornet waarop NS het alleenrecht heeft voor het rijden van reizigerstreinen.

HSL-Zuid

Spoorlijn van Schiphol tot aan de Belgische grens met een aftakking naar Breda, die geschikt is voor hogesnelheidstreinen.

IC direct

Intercity direct is sinds 15 december 2013 de naam van de treindienst Amsterdam – Breda via de HSL-Zuid.

Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT)

Onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Milieu 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 spoor-goederenvervoer 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 de NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Onderwerpen betreffen concrete uitvoeringsmaatregelen voor het openbaar vervoer per spoor op nationaal en internationaal niveau over het Hoofdrailnet, zoals wijzigingen ten aanzien van de dienstregeling, de toegankelijkheid van de treinen, de kaartverkoop en de tarieven.

Lange Termijn Spooragenda

Met de Lange Termijn Spooragenda wordt de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeterd zodat de trein voor de reiziger en de verlader in toenemende mate een aantrekkelijke vervoersoptie is.

Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Samen met de regionale overheden zorgt de Rijksoverheid ervoor dat grote ruimtelijke projecten in samenhang met elkaar worden voorbereid en uitgevoerd

Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR)

Het landelijke controlecentrum voor het Nederlandse spoorwagennet waar ProRail samen met vervoerders en aannemers 24/7 de afhandeling van incidenten en calamiteiten in het spoorverkeer coördineert.

Prestatie-indicator

Een variabele die inzicht geeft in de prestaties van een organisatie. Het meet of een doelstelling wordt gehaald.

Prestatiegericht Onderhoud (PGO)

De doelstelling van het prestatiegericht onderhoud is de kwaliteit van het spooronderhoud te verhogen door meer te sturen op resultaat (bijv. storingsreductie, punctualiteit, veiligheid en duurzaamheid van de infrastructuur) en zo ruimte te bieden aan aannemers om eigen expertise en innoverend vermogen in te zetten.

Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

Programma om hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten mogelijk te maken en het groeiende goederenvervoer te faciliteren.

Regionale Series

Concessiegroep bestaande uit treinseries in regionale concessiegebieden.

Reizigerskilometers

de afstand die een individuele reiziger met een bepaald vervoermiddel aflegt

Streefwaarde

Waarde voor een te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator in 2019.

Stoptonend Seinpassage-programma (STS)

Verbeterprogramma om de kans op ongevallen na een roodseinpassage en het aantal roodseinnaderingen te reduceren

Treindienst Aantastende Onregelmatigheid (TAO)

Onregelmatigheid in de infrastructuur die leidt tot tenminste één Te Verklaren Treinafwijking (TVTA)

Treinpad

De infracapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden (Richtlijn 2001/14/EG: een beweging als uitvoerbare invulling voor een slot)

Tonkilometer

Eén tonkilometer is het vervoer van 1 ton over 1 kilometer.

ProRail

