# Jaarverslag 2013

ProRail

# ProRail jaarverslag 2013

# Inhoud


Voorwoord 5

**Verslag van de directie**

**1 Veiligheid 10**
1.1 Veilig reizen 10
1.2 Veilig leven 12

**2 Operationele prestaties 17**
2.1 Punctueel spoor 17
2.2 Betrouwbaar spoor 20

**3 Stationsvernieuwing 28**
3.1 Toekomstbestendig bouwen en beheren 28

**4 Actuele spoorinformatie 32**
4.1 Advertenties 32
4.2 Website en Twitter 32
4.3 In 2012 overgedragen reisinformatie 32

**5 Hinder beperken 33**
5.1 Geluid en trillingen 33
5.2 In contact met het publiek 34

**6 Professionele ontwikkeling 35**
6.1 Ons inkoopbeleid 35
6.2 Samenwerking en innovatie 36
6.3 Overzicht investeringen spoor en stations 38

**7 Duurzaam spoor 39**
7.1 Duurzaam reizen 39
7.2 Duurzaam leven 41
7.3 Duurzaam werken 43

**8 Een doelgerichte organisatie 45**
8.1 Onze medewerkers 45
8.2 Ons vakmanschap 47

**9 Een betrokken werkgever 49**
9.1 Duurzame inzetbaarheid 49
9.2 Integriteit 50
9.3 Opbouw medewerkersbestand 50
9.4 Indicatoren 50
9.5 Introductieprogramma nieuwe medewerkers 52
9.6 Ondernemingsraad 52

**10 Financiën 54**
10.1 Effectieve bestedingen 54
10.2 Lagere kosten 55
10.3 Taakstellingen 57

**Profiel**


**11 Organisatie** **60**
11.1 Missie en toegevoegde waarde voor de samenleving 60
11.2 Het belang van het spoor voor Nederland 60
11.3 Activiteiten 60
11.4 Werkgebied 61
11.5 Operationele structuur 61
11.6 Juridische structuur 62
11.7 Onze waardeketen 62
11.8 De betrokkenheid van stakeholders bij onze organisatie 63
11.9 Tevredenheid en evaluatie van onze stakeholders 66
11.10 Toelichting belangrijkste thema's 69

**12 Maatschappelijk verantwoord ondernemen** **72**
12.1 Sturing en beheersing 72
12.2 Duurzaamheid in de strategie 72

**13 Corporate governance** **74**
13.1 Structuur van de onderneming 74
13.2 Corporate Governance Code 76

**14 Risicomanagement** **78**
14.1 Het systeem van risicomanagement 78
14.2 Strategische risico's 80
14.3 Operationele risico's 80
14.4 Rapportagerisico's 81
14.5 Compliance risico's 81

**15 Internationaal vergelijken** **82**

**16 Maatschappelijk verslaggevingsbeleid** **83**

**17 Bericht van de raad van commissarissen** **84**
17.1 Over de raad van commissarissen 86
17.2 Auditcommissie 89
17.3 De raad als werkgever 92

**18 Personalia** **97**
18.1 Personalia directie 97
18.2 Personalia raad van commissarissen 97

**19 ProRail B.V. – Jaarrekening 2013** **99**

**20 Toelichting behorende tot de jaarrekening 2013** **103**
20.1 Algemeen 103
20.2 Structuur van de onderneming 103
20.3 Aandeelhouder 103
20.4 Grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening 103
20.5 Continuïteit 104
20.6 Presentatie 104
20.7 Schattingen en onzekerheden 104
20.8 Stelselwijziging 104
20.9 Onderdelen stelselwijziging 105
20.10 Vergelijkende cijfers 106
20.11 Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en voor de resultaatbepaling 106

**21 Overige gegevens** **133**

**22 Controleverklaring van de onafhankelijke accountant** **134**
Verklaring betreffende de jaarrekening 134
Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen 135

# **Voorwoord**
# Het spoor naar de toekomst

Een omvangrijke spoorvernieuwing doorvoeren en het tegelijk mogelijk maken dat mensen elke dag meer dan een miljoen keer gebruik kunnen maken van de trein; het was een van de grootste uitdagingen waar onze mensen in 2013 voor stonden. Daarbij begeleidden we per dag meer dan tweehonderd goederentreinen met in totaal zevenduizend wagons over het spoor. Veiligheid stond daarbij voorop. Een hogere punctualiteit en betrouwbaarheid met veel meer reismogelijkheden voor mensen en transportkansen voor verladers, is het wenkend perspectief.

De ontwikkeling en het beheer van het spoor en haar verwevenheid met de samenleving, de omgeving en economische ontwikkelingen, vragen om een langetermijnvisie met oog op de toekomst. De Lange Termijn Spooragenda van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is een logische vervolgstap waarmee we verder kunnen voor een snel, hoogfrequent, zoveel mogelijk rechtstreeks en structureel betrouwbare treindienst voor reizigers en verladers. Het operationeel verbeterprogramma van NS en ProRail maakt hier onderdeel van uit.

Daarbij zal het kabinet NS en ProRail meer aansturen op de prestaties die de reizigers elke dag op hun traject ervaren en minder op gemiddelde prestaties over het hele jaar. In de praktijk voorzien deze plannen onder meer in een snellere en eenduidige besluitvorming bij verstoringen. Hiervoor komt er één centraal orgaan onder de verantwoordelijkheid van ProRail om vervoerders en reizigers sneller te kunnen informeren en de uitstraling van verstoringen te beperken. Daarnaast zijn er plannen om de dienstverlening aan reizigers op stations te verbeteren en om een 'Netwerk Nederland' te vormen, waarin alle vormen van openbaar vervoer beter op elkaar worden afgestemd.

Wij zijn volop bezig met het uitvoeren van ons strategisch programma 2012-2015 met de vier concrete doelen op het gebied van veiligheid, betrouwbaarheid, punctualiteit en duurzaamheid. Om deze doelen te realiseren, sturen wij op basis van prestatie-indicatoren en werken wij nauw samen met tal van partijen in de spoorsector. Het Nederlandse spoornetwerk ondergaat een transformatie waarbij alleen al dit verslagjaar circa 1.300 projecten gaande waren, van de grootschalige verbouwing van stations tot en met veel minder zichtbare ingrepen aan het spoor, die de kwaliteit van ons hele spoornet aanzienlijk vergroten, de doorstroming bevorderen en spoorcapaciteit vergroten.

Dit gebeurt in fasen waarbij wij ons heel goed realiseren dat deze werkzaamheden af en toe ongerief en vertragingen met zich meebrengen voor reizigers en verladers. Deze omvangrijke investeringen die het ministerie van Infrastructuur en Milieu mogelijk heeft gemaakt, scheppen echter ook werkgelegenheid in een sector die door de economische crisis zwaar geraakt wordt.

Ook tijdens het doorvoeren van de vernieuwingen moeten we mogelijk blijven maken dat vervoerders hun beloften naar hun reizigers en verladers kunnen waarmaken.

In 2013 heeft ProRail 3,3 miljoen treinritten verzorgd. Wij zijn echter deels achtergebleven bij onze doelstellingen voor punctualiteit en betrouwbaarheid. Oorzaken hiervan zijn zowel technische problemen als ook omvangrijke vernieuwingsprojecten, het weer en nieuwe dienstregelingen. Op het hoofdrailnet, waar het overgrote deel van het reizigersvervoer plaatsvindt, werden de doelstellingen gehaald. Regionale vervoerders haalden in het verslagjaar weliswaar een hogere punctualiteit (2013: 92,5 in vergelijking met 2012: 92,4) maar de afgesproken grenswaarde van 93,1 werd niet gehaald. Met een realisatie van de punctualiteit goederenvervoer van 79,6% is de norm voor 2013 (81%) niet gehaald en bleven de prestaties achter bij de 81,4% over 2012. Oorzaken hiervoor zijn onder meer seizoenseffecten, grote

werkzaamheden met omleidingsroutes als gevolg en vertraging door dispunctualiteit van reizigerstreinen tussen Rotterdam en Roosendaal alsmede over de Brabantroute.

In samenspel met onze spoorpartners zijn wij bezig inefficiënties uit de processen te halen en te zoeken naar oplossingen die voorkomen dat op het zeer druk bereden spoornetwerk een enkele vertraging tot een opeenstapeling van vervolgvertragingen leidt. Ook al zijn de marges beperkt door het intensief gebruik van het spoor, toch zien wij mogelijkheden om dit probleem effectief aan te pakken. De frequentie waarin treinen elkaar opvolgen, geeft nu weinig ruimte in de dienstregeling om na verstoringen snel bij te sturen. De komende jaren wordt met dit afbreukrisico nog meer rekening gehouden door de dienstregeling zodanig aan te passen dat die meer ruimte biedt voor bijsturing na eventuele verstoringen. De inzet is om in samenwerking met alle vervoerders in 2017 een dienstregeling te hebben die 100% volgens plan uitvoerbaar is. De aanleg van nieuwe spoorverbindingen die elkaar niet kruisen, zal hier onder meer een bijdrage aan gaan leveren.

Onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport liet zien dat het Nederlandse spoor veilig is, maar ook dat er verbeterpunten zijn. Een belangrijke drijfveer voor ons is het voorkomen van onveilige situaties. Hierbij zet ProRail het veiligheidsbewustzijn bij medewerkers, aannemers en partners voorop door de Veiligheidsladder toe te passen bij aanbestedingen en te gebruiken om de eigen veiligheid van onze eigen organisatie aan af te meten. Inmiddels heeft onze organisatie trede drie van de Veiligheidsladder gehaald en is daar nu voor gecertificeerd. Wij gaan steeds meer van correctie naar preventie. De aanleg van ATBvv en de voorbereiding op de aanleg van ERTMS maken daar onderdeel van uit.

Onze inspanningen richten zich ook op een sneller herstel. ProRail is nu in staat om sneller te reageren op ongewone of onverwachte situaties dan een aantal jaren geleden. Recente situaties als Borne of Hilversum hebben aangetoond dat wij in een kortere tijd kunnen herstellen, de dienstregeling vlot weten op te starten en weten te voorkomen dat er een grote olievlekwerking ontstaat.

Ten aanzien van duurzaamheid hebben wij in 2013 het meerjarenplan duurzaamheid goedgekeurd. Daarmee werken wij aan de concrete uitwerking van de verduurzaming van het spoor en sturen wij de organisatie in de gewenste richting op basis van heldere prestatie-indicatoren. Dit jaarverslag biedt een aantal voorbeelden van de inmiddels bereikte voortgang en laat ook zien hoezeer de inzet van innovatieve technologie de prestaties op dit gebied kan verbeteren. Wederom heeft ProRail het op een na hoogste niveau van de $CO_2$- prestatieladder behaald. Dit is conform onze doelstelling voor 2013.

ProRail opereert in een wereld van beperkte financiële ruimte met een grote maatschappelijke zichtbaarheid en verantwoordelijkheid. Wij zijn ons daar ten volle van bewust en zetten ons in om een optimale kosten/prestatieverhouding te realiseren en tegelijkertijd te beantwoorden aan de verwachtingen van reizigers en vervoerders. Dat is geen eenvoudige opgave, zoals in 2013 ook is gebleken met opgelegde bezuinigingsopdrachten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu waarbij ProRail de komende jaren fors moet bezuinigen op de apparaatskosten. ProRail dient in 2018 conform die taakstelling structureel EUR 48 miljoen te hebben bespaard. ProRail heeft in 2013 reeds een deel van deze besparing gehaald. Om de rest van de besparing te behalen heeft ProRail het voornemen om in 2014, 2015 en 2016 het aantal arbeidsplaatsen met in totaal 600 te reduceren. ProRail is zich bewust van het spanningsveld tussen deze taakstelling, de vernieuwingsslag en de dagelijkse operatie.

ProRail vernieuwt in het belang van haar spoorpartners. Dit kan ProRail alleen in samenspel mét haar belangrijkste partners en de omgeving. In de eerste plaats met de vervoerders. Vernieuwing in de relatie met haar klanten, zoals werken met concessieteams, heeft ProRail een hogere totale klantwaardering opgeleverd. Maar ook omwonenden, overheden en aannemers maken deel uit van het netwerk dat het succes van de organisatie bepaalt. De reputatie en waardering voor ProRail van reizigers, niet-reizigers, overheden en vervoerders zijn in 2013 gestegen. ProRail zal dan ook op de ingeslagen weg doorgaan. De huidige Beheerconcessie loopt eind 2014 af. ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu overleggen over een nieuwe Beheerconcessie met een looptijd van 10 jaar. Naar verwachting zal deze concessie voor eind 2014 verleend zijn en de continuïteit van de huidige bedrijfsvoering van ProRail verzekeren. In de nieuwe Beheerconcessie wordt door het ministerie van Infrastructuur en Milieu ook de relatie ProRail-Keyrail meegenomen.

Een succesvolle organisatie is een organisatie die een duidelijke focus heeft en deze vervolgens consequent doorvertaald in de werkprocessen. ProRail heeft zich de afgelopen jaren op dit gebied sterker ontwikkeld. Zo transformeert ProRail stap voor stap naar een organisatie waarbij het werken in een keten naar de klant centraal staat. Vakmanschap en enthousiasme worden aangeboord en verbeteringen voortdurend doorgevoerd, met een focus op prestaties. ProRail is een organisatie van betrokken vakmensen die het tot hun taak zien maatschappelijke meerwaarde te bieden aan de gehele samenleving, 24 uur per dag en 7 dagen per week. Dat zal in 2014 niet anders zijn. ProRail zal nieuwe initiatieven blijven ontplooien om nog efficiënter, slagvaardiger en klantgerichter te werk te gaan. Onze mensen blijven zich onvermoeibaar inzetten voor een veilig, punctueel, betrouwbaar en duurzaam spoor in het belang van iedereen.

Namens de directie van ProRail B.V.

Marion Gout-van Sinderen
President-directeur

Utrecht, 29 april 2014

# Verslag van de directie

# 1 Veiligheid

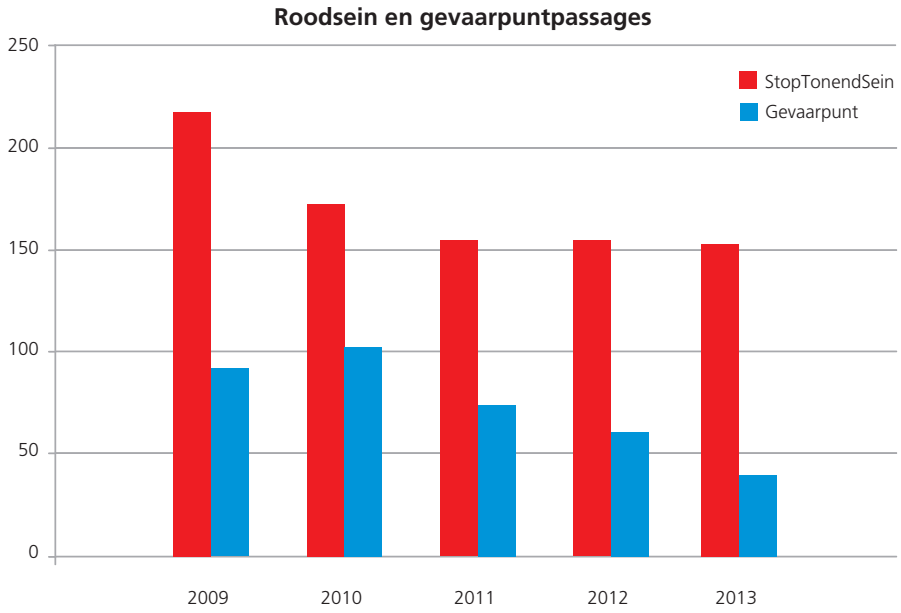
In januari 2014 is ProRail na een onafhankelijke audit gecertificeerd voor trede 3 (van 5) van de Veiligheidsladder, een instrument dat we anderhalf jaar geleden zelf in het leven riepen en waarmee we onszelf en onze spoorpartners stimuleren om bewust veilig te werken. Volgens het auditrapport laat heel ProRail een stijgende lijn zien in bewustwording, houding en gedrag op het gebied van veiligheid en staat veiligheid bij ProRail op nummer 1.

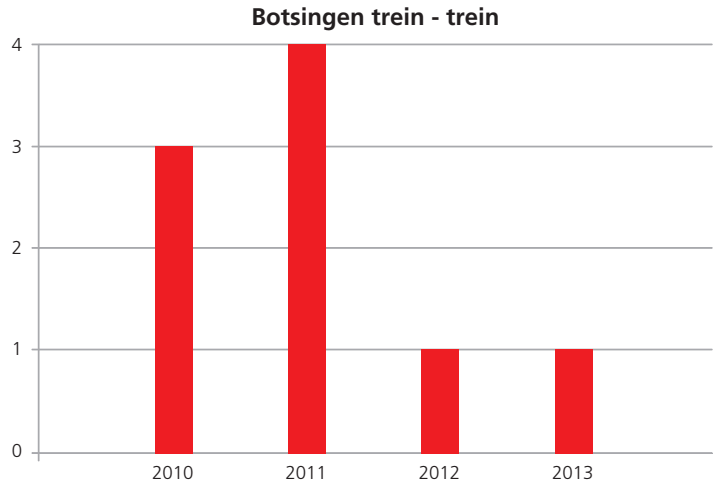
Een mooi resultaat, maar het kan altijd beter. Doordat we structureel en continu aandacht besteden aan veiligheid, zien we dat onze focus naar voren gaat verschuiven, van 'wat kunnen we doen om de veiligheid te vergroten' naar 'hoe kunnen we onveiligheid voorkomen'.

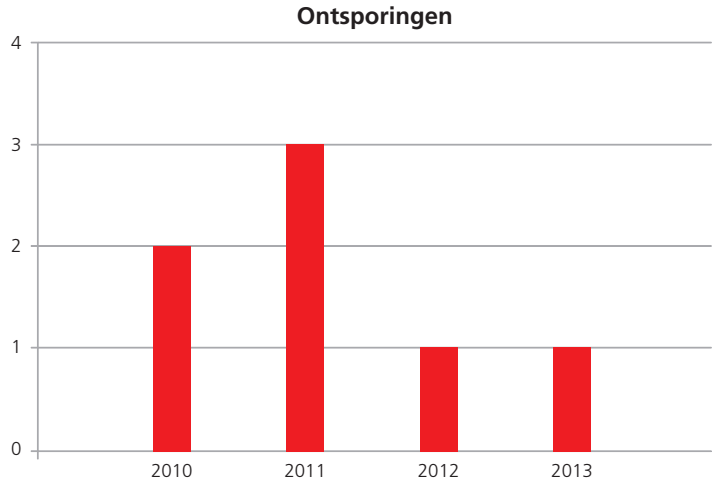
## 1.1 Veilig reizen

**Terugdringen roodseinpassages**
ProRail en de vervoerders werken samen aan het terugdringen van zogenaamde roodseinpassages, om zo het risico op treinbotsingen te verkleinen.
De gezamenlijke acties richten zich onder meer op:
- de opzet van een dienstregeling met voldoende buffers (strict hanteren normen voor de planning van de treindienst) en het verbeteren van de punctualiteit
- betere zichtbaarheid van seinen en invoering van nieuwe waarschuwings- en informatiesystemen voor machinisten
- het uitbreiden van het aantal seinen met een verbeterde versie van de automatische treinbeveiliging (ATB Vv) alsmede de ingebruikname van een nieuw monitoringsysteem daarvoor
- een nieuw systeem dat treindienstleiders waarschuwt bij roodseinpassages en dreigend botsgevaar.

De maatregelen uit bovenstaand STS-Verbeterplan beginnen hun vruchten af te werpen. Het aantal roodseinpassages is in 2013 gedaald van 155 naar 152. De ontwikkeling van het aantal malen dat het gevaarpunt is bereikt laat een krachtiger beeld zien: van 60 naar 2012 naar 39 in 2013.


Roodsein en gevaarpuntpassages
250
200
150
100
50
0
StopTonendSein
Gevaarpunt
2009
2010
2011
2012
2013


Botsingen trein - trein
4
3
2
1
0
2010
2011
2012
2013


Ontsporingen
4
3
2
1
0
2010
2011
2012
2013

Het ontwerpen van treinbeveiliging gebeurt in een keten waarbij ProRail nauw samenwerkt met gespecialiseerde ingenieursbureaus. Om de veiligheid voor reizigers verder te verbeteren is het nodig de kwaliteit van deze keten op een hoger niveau te brengen. Hiertoe hebben alle betrokken partijen afgesproken tot een open en transparant gezamenlijk traject: Treinbeveiliging op Peil met Procesveiligheid (ToPP). Hierin worden op een open manier ervaringen gedeeld tussen de marktpartijen onderling en met ProRail. Ook concrete problemen in lopende projecten of aanbestedingen worden op een veilige manier met elkaar gedeeld en besproken. Door het verhogen van vertrouwen en het wegnemen van belemmerende patronen wordt het persoonlijke vakmanschap van medewerkers leidend in dit voor de spoorbranche belangrijke ketenproces.

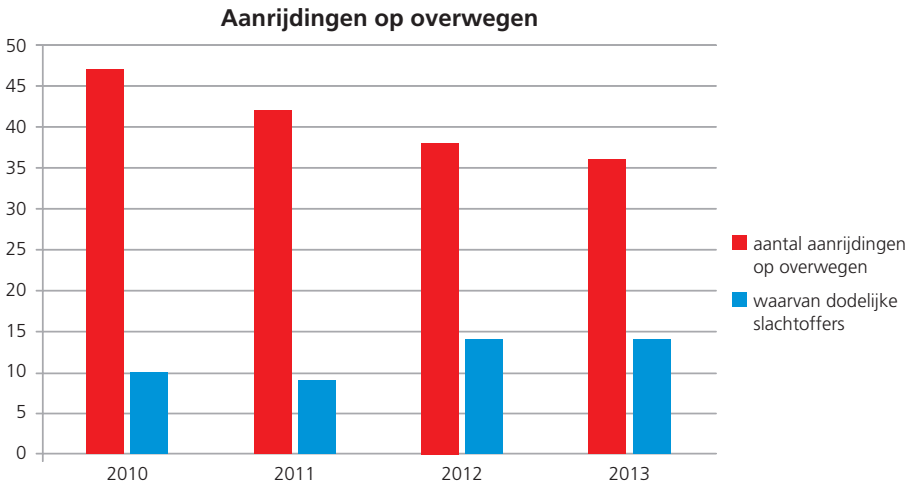
**Troonswisseling**
Door de troonswisseling op Koninginnedag werden extra veel bezoekers verwacht in Amsterdam. Vanaf februari hebben ProRail en NS daarom geparticipeerd in een projectgroep Mobiliteit en Crowdmanagement van gemeente Amsterdam en Veiligheidsregio.
Op de dag zelf is hard gewerkt aan een veilig en bereikbaar Amsterdam, met een belangrijke rol voor de stations Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid. Op Amsterdam Centraal werden maatregelen getroffen om reizigersstromen te scheiden en de veiligheid zo veel mogelijk te waarborgen. ProRail en NS hebben aangestuurd op maximale spreiding in tijd en locatie om te grote druktes te voorkomen. Nieuw was de inzet van het Actiecentrum Mobiliteit. Daarin is zeer nauw samengewerkt tussen alle vormen van mobiliteit, via weg, water en spoor.
Feestvierders, Oranjefans en andere bezoekers konden door onze gezamenlijke inzet genieten van een veilige Koninginnedag en troonswisseling met een goed bereikbaar Amsterdam.
ProRail en NS brachten 240.000 bezoekers uit en thuis met een ongestoorde treinenloop zonder openbare ordeproblemen of veiligheidsincidenten.

De gemeente Amsterdam, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Koninklijk Huis waren positief over de samenwerking. De ervaringen die we opdeden, hebben we toegepast bij andere grote evenementen, zoals de Nucleair Security Summit in maart 2014.

## 1.2 Veilig leven

Onveilig gedrag rond het spoor, bewust of onbewust, is levensgevaarlijk voor de personen in kwestie en veroorzaakt kostbare verstoringen van het treinverkeer. Dat is een boodschap die ProRail regelmatig verspreidt in mediacampagnes en op scholen.
ProRail heeft in 2013 nieuwe maatregelen genomen en scherpe publiekscampagnes gelanceerd om de veiligheid rond het spoor te verhogen. Het aantal aanrijdingen is afgenomen en het aantal dodelijke ongevallen is gelijk gebleven in 2013.
In 2013 waren er 36 aanrijdingen op overwegen (2012: 38); en er vielen 14 dodelijke ongevallen te betreuren (2012:14)

**'Laat je niet misleiden'**
Cijfers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid laten zien dat de kans op ongevallen met 40% toeneemt bij het gebruik van een telefoon of muziek die via koptelefoons wordt beluisterd vanwege de afleiding die daardoor ontstaat. Onder het motto 'Laat je niet misleiden' heeft ProRail in 2013 onder meer voor leerlingen en studenten een campagne gelanceerd om het tij te keren.
Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) van ProRail surveilleren op diverse locaties in het land om jongeren te waarschuwen voor de gevaren op overwegen. Op de radio is een nieuwe radiospot te horen en via jongerensites wordt een filmpje verspreid. Voor scholen is er een gloednieuw lesprogramma beschikbaar: www.pazzup.nl




**Sta stil bij de overweg**
Om mensen bewust te maken van roekeloos gedrag bij overwegen is de campagne 'Sta stil bij de overweg' ontwikkeld. Roekeloosheid en ongeduld zijn de belangrijkste oorzaken van ongevallen op overwegen. Na een geslaagde proef zijn de zogeheten 'dichtligtijden' bij 12 spoorwegovergangen ingekort. ProRail trekt EUR 1 miljoen uit voor verder onderzoek naar dichtligtijden en naar het gedrag van weggebruikers op overwegen.

**600 kilometer hekwerk tegen spoorlopen**
ProRail investeert de komende jaren EUR 30 miljoen in 600 kilometer extra hekwerk om te voorkomen dat mensen gemakkelijk in de buurt van het spoor kunnen komen. Zo werken ze ook preventief tegen koperdiefstal en suïcide. De hekwerken beïnvloeden bovendien de punctualiteit in positieve zin. Spoorlopers veroorzaken nu nog ruim een kwart van de vertragingen. De buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) van ProRail zijn sinds kort voorzien van GPS. Na een melding door een machinist kan de verkeersleiding de dichtstbijzijnde BOA's direct alarmeren. Eind 2013 stond er in totaal 1.700 kilometer hekwerk. Vanzelfsprekend blijft het spoor goed bereikbaar voor hulpdiensten.

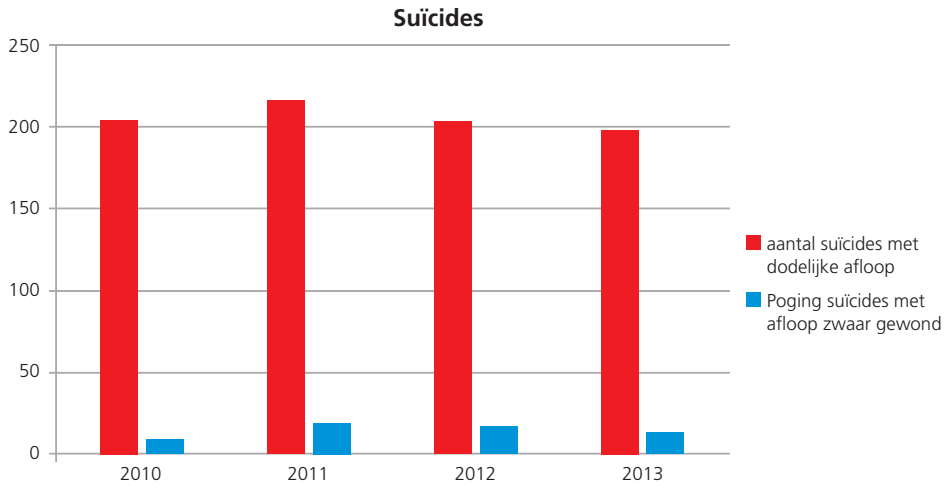
**Overwegenbeleid**
ProRail blijft het aantal gelijkvloerse kruisingen met het spoor verminderen, onder meer door tunnels aan te leggen. Dit bevordert de doorstroming van het verkeer en de veiligheid. Zo is in 2013 in het stationsgebied van Bilthoven een nieuwe autotunnel gerealiseerd, en de aanleg van een tunnel voor langzaam verkeer van start gegaan. Samen met gemeenten, provincies en het ministerie van Infrastructuur en Milieu bekijkt ProRail ook op andere locaties de mogelijkheden om overwegen weg te halen of te vervangen door een tunnel.

**Preventie van suïcide op het spoor**
Suïcide op het spoor is buitengewoon ingrijpend. Niet alleen voor nabestaanden, maar ook voor spoormedewerkers en reizigers die ermee in aanraking komen. In 2013 vonden 198 zelfdodingen plaats. Dit is een daling ten opzichte van 2012 (203 zelfdodingen)

We nemen preventieve maatregelen die het spoor minder goed toegankelijk maken, zoals extra hekwerken en schrikverlichting.

Suïcidepreventie vergt nauwe samenwerking tussen diverse partijen. We werken samen met vervoerders, wetenschappelijke organisaties, instellingen voor geestelijke gezondheid en hulpdienst 113online, een zelfstandige en onafhankelijke zorgaanbieder op het gebied van zelfmoordpreventie. Bovendien zijn we partner in het internationale consortium FP7:Restrail voor het tegengaan van suïcides en spoorlopers.

In 2013 is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar het gebruik van blauw licht op stations en perroneinden. In Japan wordt dit toegepast omdat het een kalmerende effect heeft op




geagiteerde en geobsedeerde mensen, zoals mensen die suïcide willen plegen. Naar verwachting krijgt deze studie in 2014 of 2015 een vervolg.

ProRail en NS introduceerden in 2013 de nieuwe cursus 'Contact met (mogelijk) suïcidale personen' voor spoormedewerkers. De cursus is mede gebaseerd op de succesvolle aanpak in het Verenigd Koninkrijk waar tientallen succesvolle interventies hebben plaatsgevonden. De training biedt cursisten gespreksvaardigheden en een methode om emotionele eerste hulp te bieden. In het vierde kwartaal van 2013 zijn de eerste 100 medewerkers opgeleid.

**Gevaarlijke stoffen**
ProRail werkt met Keyrail en de goederenvervoerders aan Informatie Gevaarlijke Stoffen (IGS). Dit is een centraal informatiesysteem waarin doorlopend alle activiteiten op een emplacement worden bijgehouden. Door de koppeling van IGS met de online-registratie Vervoer Gevaarlijke Stoffen en het ProRail Procesleidingsysteem kunnen ook treinbewegingen van en naar een emplacement in de IGS-administratie worden verwerkt. Zo ontstaat een actueel beeld van de spoorbezetting, met gedetailleerde informatie. IGS biedt Keyrail, ProRail en de vervoerders een actueel en gedetailleerd beeld van de operationele bedrijfsvoering.

In geval van een incident beschikken de hulpdiensten vrijwel direct over volledige spoorbezettingsinformatie, inclusief de beladinggegevens van wagons met gevaarlijke stoffen.
IGS 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.
De ontwikkeling van IGS raakt tientallen spoorbedrijven en -systemen en zo'n 2.000 operationele medewerkers. Daarom is medio 2013 gestart met intensieve praktijktesten van alle systemen, processen en afspraken.

## 1.3 Veilig werken

De aandacht voor de arbeidsveiligheid blijft bij ProRail onverminderd groot. Wij verwachten dat daardoor het aantal veiligheidsincidenten onder medewerkers van ProRail en onze spoorpartners de komende jaren geleidelijk verder zal afnemen.

### Veiligheidscommunicatie

Per 1 januari 2013 is Europese regelgeving van kracht geworden om de kans op fouten en misverstanden in de veiligheidscommunicatie verder terug te dringen. De nieuwe regels zijn bedoeld om de kans te verkleinen dat bijvoorbeeld een machinist en een treindienstleider elkaar verkeerd verstaan of begrijpen. Zo is de identificatieplicht aangescherpt en is het gebruik van 'over en sluiten' ingevoerd. Ook is de spelling uit het NAVO-alfabet ingevoerd en het gebruik om trein-, sein- en wisselnummers te 'spellen': 18 is nu één-acht.
In 2013 zijn alle treindienstleiders en machinisten getraind in de nieuwe manier van communiceren. De nieuwe regels worden toegepast. In 2014 gaan treindienstleiders en machinisten samen de training veiligheidscommunicatie doorlopen.

### Veiligheidsprestatieladder

In 2011 introduceerde ProRail de Veiligheidsprestatieladder om samen met onze spoorpartners het werk voor en op het spoor veiliger te maken. De Veiligheidsladder is in 2013 ingevoerd bij spoor- en onderhoudsaannemers, ingenieursbureaus, kabel- en boorbedrijven en werkplekbeveiligingsbedrijven.

Met de Veiligheidsladder stimuleren we onszelf en onze spoorpartners om bewust veilig te werken. Hoe meer verantwoordelijkheid, reflectie en investeringen in veiligheid vanzelfsprekend onderdeel zijn van de organisatie, des te hoger de score. Naarmate een bedrijf hoger op de veiligheidsladder komt, krijgt het een gunningsvoordeel bij onze aanbestedingen. Dit voordeel kan oplopen tot 10 procent. De tredes van de veiligheidsladder lopen van 1 tot 5.

Eind mei 2013 zijn de eerste certificaten voor de Veiligheidsladder uitgereikt. VolkerRail is als een van de eerste aannemers gecertificeerd voor trede 3. ProRail heeft in 2013 een audit naar haar veiligheidsprestaties laten uitvoeren en is eveneens gecertificeerd op trede 3.

### Introductie digitaal veiligheidspaspoort (DVP)

In 2013 zijn de voorbereidingen getroffen voor invoering van het Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP) en is het DVP-systeem ingevoerd. Iedereen die in opdracht van ProRail op of dichtbij het spoor of op een bouwplaats werkt, moet vanaf mei 2014 in het bezit zijn van een Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP). Spoorpartners die al een DVP bezitten, werken vanaf 1 januari 2014 met deze pas.

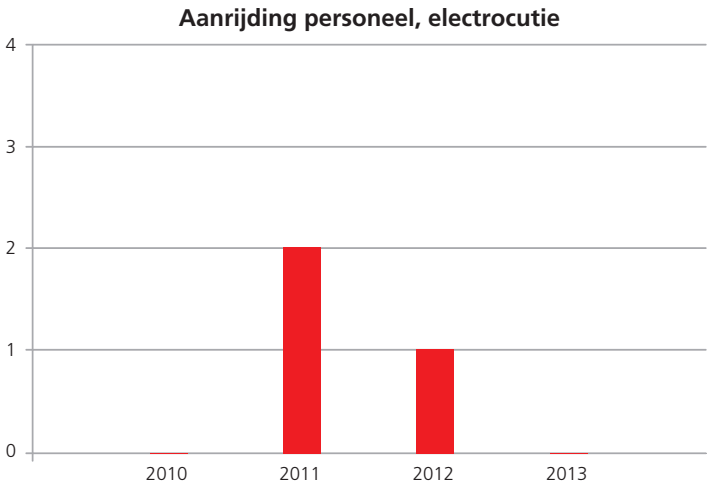
Om een DVP te krijgen, volgen kandidaten een interactieve veiligheidstraining die wordt afgesloten met een toets. Met het DVP-systeem, waarbinnen ook veiligheidscoaches functioneren, is eenvoudig te controleren of mensen bevoegd zijn om zich op spoorterrein te bevinden en of zij de juiste certificaten hebben voor hun werkzaamheden.

Eind 2013 hadden bijna 23.000 mensen de veiligheidstrainingen gevolgd. De vraag bij de bijna 900 bedrijven die voor ProRail werken, bleek groter dan het trainingsaanbod. Die piek in de vraag hebben we aangepakt door tientallen trainers op meerdere momenten en locaties in het land in te zetten.

### Veiligheid tijdens werkzaamheden

Naar aanleiding van het treinongeval bij de Singelgracht in Amsterdam in april 2012 is in 2013 een nieuw onderhoudsrooster ontworpen. In dit rooster wordt bij werkzaamheden het spoor in beide richtingen buiten dienst genomen omdat rijden in twee richtingen over een enkel spoor bij werkzaamheden te grote risico's met zich meebrengt. De aanpassing vergroot de veiligheid van baanwerkers en reizigers. Het nieuwe rooster is van kracht sinds december 2013. Tevens zijn de regels voor het werken aan het spoor in de dienstregeling 2014 aangescherpt.

**Veiligheidsincidenten**
In 2013 waren er geen aanrijdingen met personeel en geen elektrocuties[1]. In 2012 vond er 1 incident plaats (aanrijding).




1 ongevallen conform de europese definitie: minimaal een dodelijk of zwaargewond slachtoffer of meer dan € 150.000 schade of een stremming van een baanvak van meer dan 6 uur.

# 2 Operationele prestaties

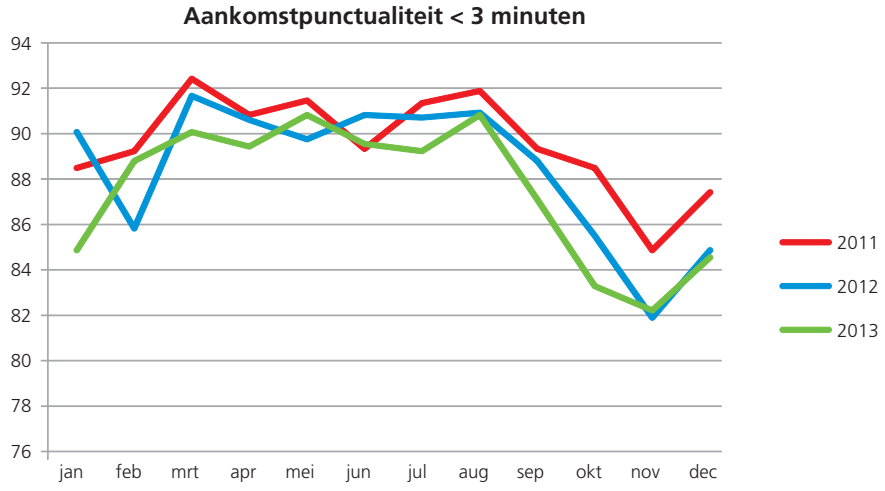
## 2.1 Punctueel spoor

In 2013 heeft ProRail 3,3 miljoen treinritten verzorgd. Onze met het Ministerie afgesproken doelstelling voor punctualiteit voor het Hoofdrailnet hebben we gehaald (doel: 87,0% en realisatie 87,4%). Voor het regionale vervoer is een iets hogere punctualiteit gerealiseerd (2013: 92,5% in vergelijking met 2012: 92,4%); de afgesproken grenswaarde (93,1%) is net niet gehaald vanwege aanloopproblemen bij de start van nieuwe vervoerconcessies. Voor het goederenvervoer is de afgesproken doelstelling niet gehaald (doel: 81% en realisatie 79,6%); onder meer vanwege gladde sporen en grote werkzaamheden op omleidingsroutes.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft ons een voorwaardelijke boete opgelegd en ons de gelegenheid gegeven om in 2014 alsnog aan de grenswaarden voor 2013 te voldoen, waardoor de boete kan vervallen. Samen met vervoerders maken we nog meer werk van punctualiteit op het spoor. Daarom gaat nu veel aandacht naar een goede dienstregelingsplanning, gerichte maatregelen voor seizoensinvloeden, kortere hersteltijden bij infrastoringen, snellere hervatting van het treinverkeer na een verstoring en het voorkomen van uitloop van werkzaamheden.

### 2.1.1 Reizigersvervoer

Zoals uit onderstaande grafiek blijkt, kwam de punctualiteit over 2013 uit op 87,9%. Dat is een score binnen de top 3 van de voorbije tien jaar, echter deze ligt lager dan de score in 2011 en 2012. Het Nederlandse spoorwegnet is druk bereden en de punctualiteit wordt bepaald door een optelsom van de prestaties van de infrastructuur, het materieel, de dienstregelingsplanning en de uitvoering.



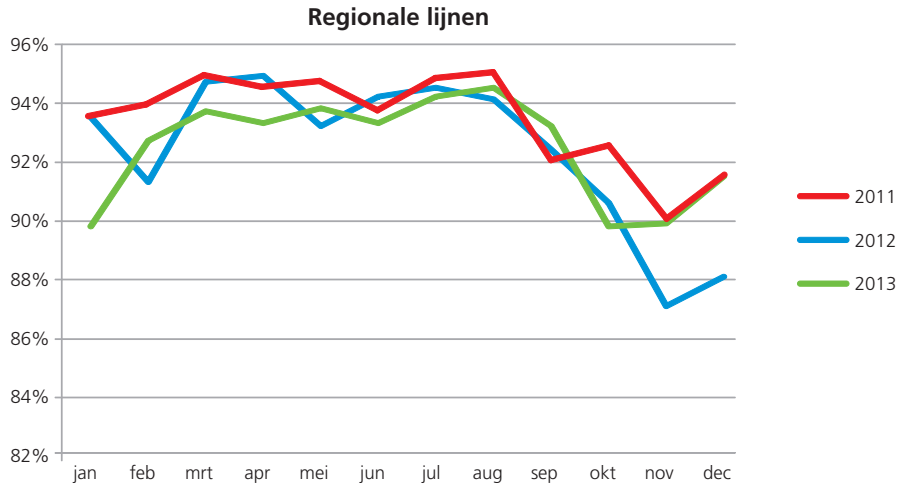

Kenmerkend voor 2013 waren:

– Seizoenseffecten: een lange winter, extreem zomerweer, zeer gladde sporen in de herfst en stormen tegen het einde van het jaar. Zo was in het najaar sprake van veel gladde sporen, waardoor machinisten langzamer gingen rijden (ook internationaal is nog steeds

geen goede oplossing voor tegengaan van gladde sporen gevonden). En op dagen met een aangepaste dienstregeling is de uitvoering gericht op de doorstroming van het treinverkeer en minder op punctueel rijden.
– De buitendienststellingen tijdens vernieuwing van het spoor en de tijdelijke snelheidsbeperkingen op nieuw spoor.
– Een structureel effect van een kleinere buffer in de dienstregeling. Vertraagde treinen kunnen vanwege een volle dienstplanning hun traject niet snel genoeg vervolgen, of worden uit dienst genomen.
– Aanloopproblemen bij de start van nieuwe concessies op een aantal regionale lijnen alsmede bij de intensivering van het treinverkeer over de HSL en naar België.

In 2013 zijn tal van acties uitgevoerd om de prestaties te verbeteren. We hebben samen met NS circa 50 maatregelen vastgesteld om de punctualiteit te verbeteren. Zo sturen we nu meer op punctualiteit aan de 'Poorten naar de Randstad' en passen we de planning rond spoorwerkzaamheden aan. Samen met NS en NedTrain voeren we verbeteringen door in de materieelprocessen. Met NS HiSpeed is intensief samengewerkt bij de opstart van de Benelux treindienst. En voor de vernieuwde regionale concessies zijn speciale opstartteams actief geweest.

**Punctualiteit regionale lijnen**
De punctualiteit van de regionale lijnen kwam uit op 92,5%, een lichte verbetering ten opzichte van 2012.




Ondanks deze verbetering is de grenswaarde van 93,1% niet gehaald, met name als gevolg van aanloopproblemen van vervoerders die nieuwe concessies hebben gewonnen. Dit deed zich voor eind 2012 en begin 2013.

**Nieuwe definitie punctualiteit per 2014**
Om recht te doen aan de prestaties van regionale vervoerders op het Nederlandse baanvak, heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu met ProRail afgesproken om de definitie van de KPI Punctualiteit regionale lijnen vanaf 2014 te richten op alleen de binnenlandse regionale treindiensten Volgens deze nieuwe definitie bedroeg de score over 2013 93,2%. De score van grensoverschrijdend vervoer kwam uit op 77,5%,met name door import van vertraging uit Duitsland en België.

### 2.1.2 Goederenvervoer

Met een realisatie van 79,6% is de norm voor 2013 (81%) niet gehaald en de prestaties bleven achter bij de 81,4% over 2012. Hiervoor zijn meerdere oorzaken aan te wijzen:
– Seizoenseffecten: gladde sporen en relatief veel regen en wind in de herfstperiode.

– Grote werkzaamheden met omleidingsroutes als gevolg, onder meer in Brabant.
– Het rijden van goederentreinen tussen reizigerstreinen door en het ondervinden van vertraging door dispunctualiteit van reizigerstreinen tussen Rotterdam en Roosendaal alsmede over de Brabantroute.

In het verslagjaar werden de processen van planning en uitvoering van het goederenvervoer op de A2-corridor en de Brabantroute nauwkeurig in kaart gebracht om te analyseren wat er moet gebeuren om de goederenpunctualiteit structureel te verbeteren. In de loop van 2014 zullen de bevindingen tot acties leiden voor de 6 belangrijkste corridors. Overigens wil ProRail in 2014 – samen met de goederenvervoerders en het ministerie van Infrastructuur en Milieu– kijken of de KPI punctualiteit goederenvervoer, die nu 3 jaar wordt gehanteerd, aanpassing behoeft. Doel blijft om zo goed mogelijk aansluiting te krijgen van de performance die ProRail levert op de behoeften van het spoorgoederenvervoer.

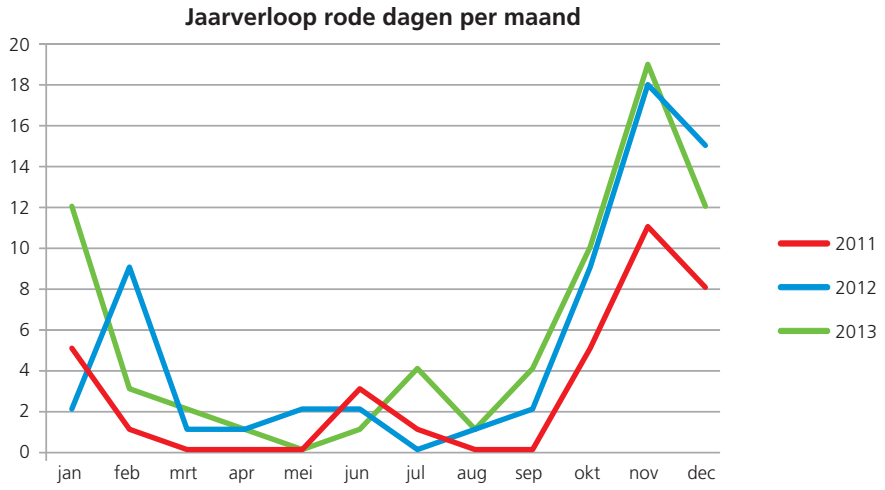
### 2.1.3 Capaciteit, Geleverde spoorcapaciteit, Uitval treinen en Rode dagen

**Capaciteit**
Bijna alle vervoerders willen graag meer treinen laten rijden, maar de ruimte en financiële middelen om veel sporen bij te bouwen zijn gelimiteerd. Om de groei in het treinverkeer op te vangen, werkt ProRail aan gerichte maatregelen om het bestaande spoor intensiever te gebruiken.

**Geleverde spoorcapaciteit treinpaden**
De doelstelling geleverde treinpaden van 98% is in 2013 gehaald. Op 11 dagen was er een aangepaste dienstregeling.

**Uitval treinen**
De realisatie 2013 voor uitval reizigersverkeer was 2,2%, met name door dagen met een aangepaste dienstregeling. Gecorrigeerd hiervoor kwam het percentage uit op 1,7%.
De realisatie uitval regionale lijnen was 1,1%.

**Rode dagen**
Een dag telt als 'rode dag' wanneer de punctualiteit onder de 85% daalt en/of een uitval plaatsvindt van ten minste 5%. Onderstaande grafiek laat zien dat de scores over 2013 gemiddeld hoger lagen dan die van de beide voorgaande jaren. Het grotere aantal dagen met een aangepaste dienstregeling in januari had een negatief effect op het jaarbeeld.



## 2.2 Betrouwbaar spoor

Om één van onze hoofddoelstellingen – nul vermijdbare verstoringen – te bereiken hebben we in 2013 een intensief programma gelanceerd om het aantal verstoringen van de treindienst verder in te perken. Als een verstoring leidt tot een vertraging van meer dan 3 minuten van minimaal 1 trein, spreken we van Treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's). Het totale aantal TAO's van het treinverkeer laat een lichte stijging zien van 10.764 in 2012 naar 10.953 in 2013.

Er zijn verschillende oorzaken voor TAO's.

| **Aandeel TAO's** | **jaar** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Oorz-groep** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| Techniek | 41% | 40% | 40% | 40% | 38% |
| Derden | 38% | 36% | 42% | 42% | 43% |
| Processen | 9% | 9% | 11% | 10% | 9% |
| Weer | 11% | 12% | 6% | 6% | 9% |
| Onbekend | 1% | 2% | 1% | 1% | 2% |
| **Totaal** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** | **100%** |

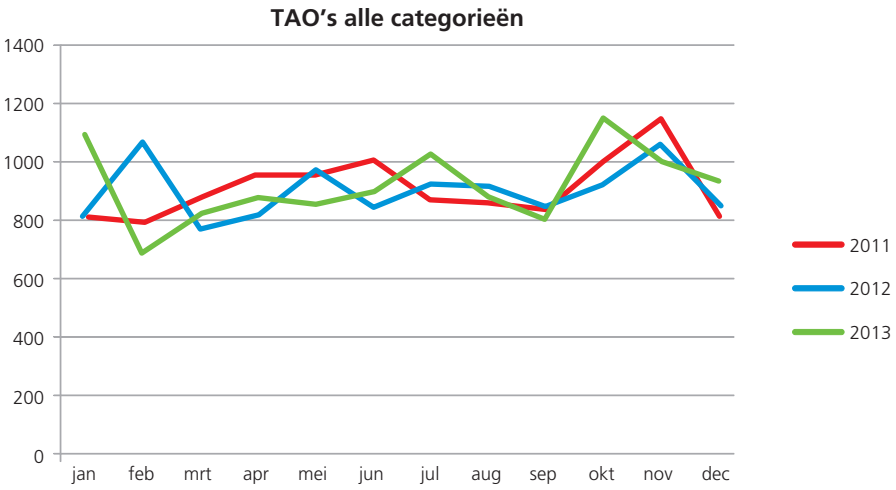
In 2013 wordt 43% (een lichte toename ten opzichte van 2012) veroorzaakt door toedoen van spoorlopers, vandalen, koperdiefstal en suïcides. In 2013 is ingezet op het nemen van preventieve maatregelen zoals het plaatsen van hekwerken en andere vormen van afscherming van het spoor. Deze aanpak zal in 2014 worden voortgezet.

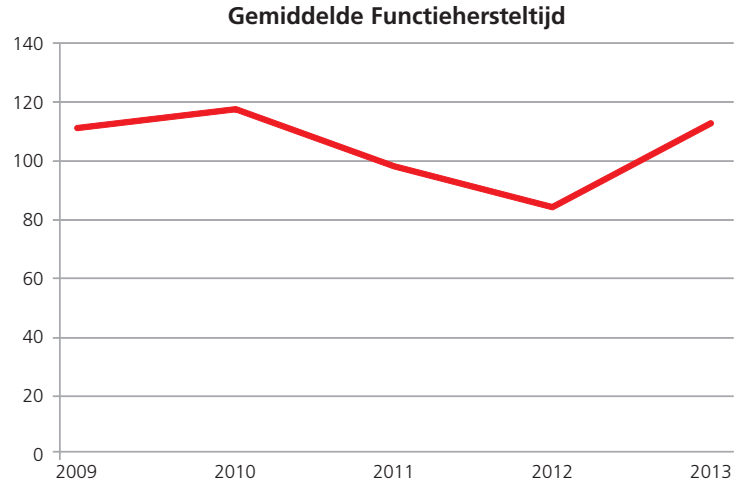
Een andere oorzaak voor een storing is het technisch falen van de infrastructuur. Hier zien we een daling ten opzichte van 2012 met 2%. Op onderdelen daalde het aantal verstoringen in de treindienst door falende ICT-middelen voor het tweede jaar op rij met meer dan 15%. En dat is goed nieuws, omdat ICT-storingen relatief een grotere impact hebben op de treindienst dan andere onregelmatigheden. Een andere positieve trend is dat in het gebied Utrecht-Amsterdam-Schiphol het aantal TAO's als gevolg van wisselstoringen daalde met ongeveer 30%.
Op het gebied van storingen veroorzaakt door processen is de prestatie in 2013 stabiel gebleven. Onder processen vallen storingen veroorzaakt door met name werkzaamheden. Omdat er in 2013 (fors) meer is gewerkt aan het spoor was er dus feitelijk een afname van het aantal storingen veroorzaakt door werkzaamheden.

Tot slot is onze infrastructuur open en hiermee gevoelig voor weersinvloeden. Ook komend jaar zetten wij ons in om de gevolgen van TAO's voor de reiziger als gevolg van winterweer, hitte, storm en gladheid verder te beperken.

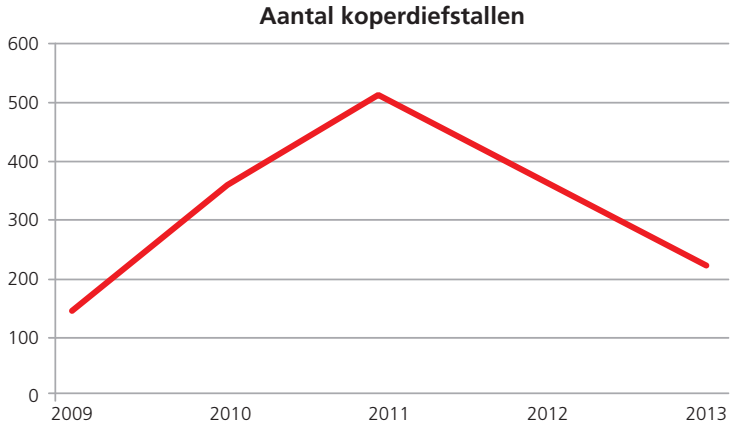
De tijd voor het herstel van storingen kwam eind 2013 uit op 11.843 uur, een toename ten opzichte van 2012 met 4.688. De gemiddelde functieherstelduur kwam in 2013 uit op 112 minuten, een toename ten opzichte van 2012 met 28 minuten. Deze toename is te verklaren door enerzijds een verandering in de administratie van functiehersteltijd. Anderzijds door scherpere (veiligheids)regelgeving voor baanwerkers. Dit heeft geleid tot het in overleg met vervoerders vaker uitstellen van functieherstel naar nachtelijke uren om hinder voor reizigers zoveel mogelijk te beperken. Vanwege de lager dan voorziene reductie van het aantal TAO's, dat we met ons verbeterprogramma 2012-2015 op minus 2.750 hebben gesteld, is de aanpak voor 2014 verder aangescherpt. De verwachting is dat de plannen die in het najaar 2013 zijn geoperationaliseerd hun resultaten in 2014 laten zien. De ingeslagen weg naar verbetering betrouwbaarheid Spoor geeft veel energie en vertrouwen in de organisatie.
Het denken en werken in ketens en de continue focus op toegevoegde waarden voor klant geven het geheel een extra impuls. De voorgenomen organisatieaanpassingen binnen ProRail zullen ons nog beter in staat stellen de geformuleerde ambities waar te maken.

## Treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's)



**Koperdiefstal**
In 2013 is door ProRail samen met onder andere TenneT, het Openbaar Ministerie en het ministerie van Veiligheid en Justitie verder gewerkt aan het terugdringen van het aantal koperdiefstallen via het convenant Koperslag. Deze goede en effectieve samenwerking heeft geleid tot een significante daling van de koperdiefstallen. Samen met haar partners in Actie Koperslag werkt ProRail er hard aan om het aantal diefstallen verder terug te dringen. Op het spoor is het totaal aantal koperdiefstallen fors afgenomen, van 515 in 2011, naar 366 in 2012 en 220 in 2013. Dit betekent een daling met bijna 60%. Deze daling is met name het resultaat van de preventieve maatregelen die ProRail heeft getroffen zoals het plaatsen van hekken, camera's, het toepassen van nieuwe koper-vervangende technieken en de inzet van boa's (BuitengewoonOpsporingsAmbtenaar) door ProRail en surveillanten. Om de bereikte resultaten van de Actie Koperslag te borgen zijn deze maatregelen inmiddels opgenomen in de reguliere processen van ProRail. Bij een koperdiefstal ontstaat direct vertraging in verband met noodzakelijke reparaties aan het spoor. Minder koperdiefstal betekende afgelopen jaar dus minder vertraging en een betere doorstroming van het treinverkeer.




**Prestatiegericht onderhoud (PGO)**
ProRail werkt sinds vijf jaar met PGO-contracten. PGO wil zeggen: sturen op resultaten in plaats van activiteiten. Er zijn nu 8 PGO-contracten operationeel, ruim een derde van het totaal aantal beoogde contracten. De migratie naar PGO is in de afgelopen jaren regelmatig geëvalueerd.
Begin 2013 liet ProRail een externe audit uitvoeren op de PGO-contracten. Deze audit heeft medio 2013 geleid tot een convenant met alle erkende onderhoudsaannemers over datamanagement, kennis en opleiding, contractering en operationele samenwerking binnen de keten. In 2014 zal nog eens een viertal PGO-contracten, als pilot, worden aanbesteed.

**Treinbeveiliging**
In 2013 zijn we begonnen met een integrale analyse van de treinbeveiligingsketen, gericht op structurele verbetering van de systeemveiligheid en versterking van de leercultuur binnen ProRail. Begin 2014 is dit initiatief omarmd door de spoorsector.

### 2.2.1 Het weer

In 2013 hadden we te maken met sneeuwval, vorst, herfstbladeren, hitte en bermbranden. Het weer speelde het spoor vooral parten tijdens een paar extreem warme dagen in de zomer en stormachtig weer in oktober en december. Maar steeds vaker weten we hierdoor te voorkomen dat de treinenloop daardoor verstoord raakt.

**Winterweer**
ProRail en NS werken nauw samen om sneeuw en vorst het hoofd te bieden. We hebben een meerjarig winterprogramma opgesteld met maatregelen waardoor de kans op het vastlopen van het treinverkeer bij slechte weersomstandigheden structureel afneemt, zodat het slechte weer reizigers minder treft. We hebben de wisselverwarming aangepast, we verwijderen ijsblokken van de bodem van treinen en hebben meer monteurs paraat om verstoringen snel te kunnen verhelpen. NS zet op risicovolle dagen minder, maar langere treinen én extra medewerkers in.

Een belangrijk onderdeel van het winterprogramma is de aangepaste dienstregeling waardoor het minder druk wordt op het spoor en verstoringen zich minder snel als een olievlek verspreiden. In 2013 is deze aangepaste dienstregeling enkele keren ingezet op dagen met sneeuwval en vorst. Er waren wel lokale en regionale verstoringen als gevolg van het weer, maar landelijk bleef de treindienst onder controle.
Samen met de vervoerders en andere partijen werken we aan meer maatregelen, die in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Milieu kunnen worden opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda van het ministerie.

**Lente- en zomerweer**
De zomer van 2013 kende 7 dagen boven de 30 graden, aanzienlijk hoger dan het gemiddelde van 2 dagen over de periode 2008 – 2012. Desondanks bleef het aantal verstoringen als gevolg van seizoensinvloeden in 2013 laag, met gemiddeld 19 per maand. Het gemiddelde over 2008-2012 lag op 35 verstoringen per maand.
Tijdens de lente en de zomer deden zich 6 spoorspattingen voor, vervormingen van spoorstaven als gevolg van stijgende temperaturen. Dit aantal lag hoger dan voorgaand jaar maar bleef ruim binnen de doelstelling voor 2013. De spoorspattingen vonden plaats in Eindhoven, Sloe, Woerden-Gouda, Zwolle, Watergraafsmeer en Mariënberg-Gramsbergen.

**Herfstweer**
In de oktoberstorm van 2013 belandden 30 bomen op het spoor. Enkele treinen kwamen in botsing met omgevallen bomen, maar er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor. Op 5 december werd vanwege de toenemende stormkracht de treindienst in de kop van Noord-Holland en boven Zwolle preventief stilgelegd. In de loop van de avond kon het treinverkeer weer veilig worden hervat.
In aanvulling op de reguliere herfstmaatregelen hebben we in 2013 de groenstroken langs het spoor intensiever onderhouden om overmatige bladval in de herfst te beperken. Machinisten geven we de ruimte om in de herfst hun snelheid op sommige trajecten aan te passen aan de omstandigheden en voorzichtiger te remmen.

**Twitcident**
Het weerbureau van ProRail werkt intensief samen met Meteo Consult en het KNMI om de juiste inschatting te kunnen maken van de impact van het weer op het spoor. Als aanvulling daarop gebruiken we sinds 2013 Twitcident, een tool van TNO en TU Delft.
Twitcident helpt bij de signalering van twitterberichten over het weer. Meestal zijn gebeurtenissen sneller bekend via Twitter dan op een andere manier. Bovendien zeggen deze berichten vaak iets over hoe het weer daadwerkelijk wordt ervaren en op welke plekken een situatie ontstaat waar we op moeten inspelen. Aan de hand van de informatie uit Twitcident kunnen we bijvoorbeeld storingsploegen naar een bepaalde locatie te sturen.

### 2.2.2 De toekomst van het spoor

Om het treinverkeer nu en in de toekomst de ruimte te kunnen geven, moet de capaciteit van het spoor omhoog. Dan kan door slimmer gebruik te maken van de bestaande capaciteit met betere doorstroming, kortere opvolgtijden voor treinen en geavanceerde spoorbeveiliging.
ProRail heeft in 2013 op alle fronten gewerkt aan het vergroten van de capaciteit.
Zo hebben we in 2013 spoor aangelegd en vernieuwd op de stations Den Bosch en Enschede en zijn we de capaciteit aan het vergroten op het traject

Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad. Daarnaast hebben we verschillende bottlenecks aangepakt en werken we aan een grotere doorstroming van Utrecht Centraal.

**ERTMS**
Onder regie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu werken ProRail en NS aan de voorbereiding van de invoering van ERTMS (European Rail Traffic Management System) in Nederland. 2013 was het jaar van de verkenningsfase, begin 2014 volgde een voorkeursbesluit. Met ERTMS vanaf Level 2 kunnen treinen elkaar op een veilige manier op korte afstand volgen en is een nauwkeurige, snelheidsafhankelijke overwegaankondiging mogelijk. De invoering van ERTMS draagt bij aan onze doelstellingen op het gebied van veiligheid, punctualiteit, capaciteit en duurzaamheid.

**Verkorten opvolgtijden**
Samen met NS en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) werken we aan ongeveer 60 maatregelen om ervoor te zorgen dat treinen korter achter elkaar kunnen rijden. Ruim 20 daarvan kunnen al worden toegepast. Zo is in juni is een proef uitgevoerd die uitwijst dat de seinafstanden bij 40 km/u veilig kunnen worden verkort van 400 meter naar 280 meter. De invoering hiervan in de Regeling Spoor zal plaatsvinden in juli 2014. Ook hebben we samen met NS een afteller ontwikkeld voor een sneller vertrek op stations met een overweg ernaast. De overweg ligt dan korter dicht. Het systeem wordt in maart 2014 in Hilversum getest.

Daarnaast is er een nieuw sein bedacht waarmee treinen al kunnen oprijden als de voorgaande trein nog maar net is vertrokken. Eind 2013 werd het nieuwe sein beproefd in simulaties met 20 machinisten en in 2014 wordt de nieuwe aanpak op enkele stations onderzocht. Een tweede sein is ontwikkeld voor seinafstanden korter dan 280 meter. Dit nieuwe sein lost de onveilige seinbeeldopvolging op en leidt tot meer capaciteit op emplacementen.

**Dienstregeling 2014**
De dienstregeling van alle vervoerders is een puzzel die tot op de minuut moet kloppen. Om de punctualiteit verder te verbeteren, is de dienstregeling in dit minutenspel verder geoptimaliseerd.
De dienstregeling in 2014 is vergelijkbaar met die van 2013: het aantal aangevraagde en toegewezen treinritten blijft op het niveau van 3,3 miljoen. In de dienstregeling 2014 verwelkomen we ook een nieuw station: Maastricht Noord.

**Extra ruimte voor NS**
ProRail heeft NS vanaf december 16 keer per dag ruimte op het spoor aangeboden voor de verbinding tussen Den Haag en Brussel. Tegelijk kwam een aantal nachttreinen te vervallen als gevolg van aangescherpte normen voor bots- en arbeidsveiligheid. Elders nam het aantal treinbewegingen toe, zoals tussen Meppel en Leeuwarden, waar NS meer Sprinters laat rijden.

**Onderhoudsrooster**
Het spoor wordt tijdens werkzaamheden in beide richtingen buiten dienst genomen, waarbij de duur is verkort van 5,5 uur naar 4 uur. Het voordeel is dat treinen elkaar niet kunnen tegenkomen (aanleiding hiervoor is de treinbotsing in Amsterdam in 2012), baanwerkers een veiliger werkplek hebben en treinen punctueler rijden.

### 2.2.3 Marktontwikkelingen Goederenvervoer

Ten opzichte van 2012 zijn in het verslagjaar de treinkilometers met 1% en de tonkilometers met 2% gestegen. Het spoorvervoer op de oost-westas blijft dominant, al is ook het treinverkeer via grensovergang Roosendaal in 2013 toegenomen. Het aantal treinkilometers op de Betuweroute steeg omdat meer treinen zijn overgegaan van het gemengde net naar de Betuweroute. Tijdens een aantal geplande buitendienststellingen op de Havenspoorlijn, het A15-tracé en het traject Emmerich–Oberhausen is het gemengde net gebruikt als omleidingsroute.

**Vernieuwing exploitatie goederenvervoer**
Samen met KeyRail, de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) onderzoeken we de best mogelijke exploitatie van het spoorgoederenvervoer. De Betuweroute speelt daarin een belangrijke rol. Daarbij gaat het er met name om de verwachte verdere groei van het spoorgoederenvervoer in goede banen te leiden.

**Nieuwe goederenvervoerders**
In 2013 zijn de nieuwe goederenvervoerders Traingroup en SBB toegetreden tot het Nederlandse spoor. Eind 2013 had ProRail een toegangsovereenkomst met in totaal 20 spoorgoederenvervoerders, en gemiddeld genomen is over de verslagperiode het ladinggewicht van treinen met zo'n 2% toegenomen. De trend naar verbeterde efficiency heeft zich ook in 2013 doorgezet. Zo hebben verschillende vervoerders in 2013 hun lading voor het eerst in één trein gecombineerd.

**Investeren in voorzieningen**
Er is op diverse plaatsen, met name in het zuiden van Nederland, geïnvesteerd in spoor en spoorvoorzieningen voor het goederenvervoer. Met een nieuwe, extra wisselverbinding is industrieterrein Loven in Tilburg optimaal ontsloten. Ook heeft Railport Brabant in Tilburg nieuwe voorzieningen gerealiseerd om een efficiënte overslag tussen weg en spoor mogelijk te maken. Railterminal Chemelot is in gebruik genomen, waardoor de industriële regio Sittard-Geleen beter is aangesloten op het spoor. Door investeringen in havengebied Vlissingen kunnen er sinds 2013 kolentreinen van en naar Vlissingen rijden. In Zeeland reden in 2013 meer goederentreinen, onder andere door de aanlevering, per spoor, van onderdelen voor de tunnel onder het kanaal van Gent naar Terneuzen. Op de Maasvlakte 2 is veel werk verzet voor de nieuwe spoorinfrastructuur en spoorterminals, die volgens planning in 2014 operationeel zullen zijn.

**Internationaal karakter**
Het Nederlandse spoorgoederenvervoer heeft in de loop der jaren een steeds internationaler karakter gekregen. Veruit het merendeel van de goederentreinen die in Nederland rijden, heeft een herkomst of bestemming in het buitenland. Tegen die achtergrond neemt het belang van de Europese goederencorridors voor vervoerders, verladers en havenbedrijven toe. ProRail werkt samen met Keyrail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de verdere ontwikkeling van de drie Europese spoorgoederencorridors waar Nederland deel van uit maakt: Rotterdam– Genua, Rotterdam–Lyon en Rotterdam–Warschau. Om de capaciteitsreductie op de corridor Rotterdam– Genua als gevolg van de werkzaamheden aan het 'derde spoor' in Duitsland in de periode 2016-2022 zo goed mogelijk op te vangen, is een Werkgroep 3e Spoor opgericht.

### 2.2.4 Spoorvernieuwing

Op belangrijke spoorknopen zoals Utrecht en Den Bosch worden de emplacementen aangepast om er meer treinen te kunnen laten rijden. Ook op de spoorlijn Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad worden diverse werkzaamheden uitgevoerd om de capaciteit te vergroten.

**Sporen in Utrecht en Arnhem**
Begin oktober 2013 deed de Raad van State uitspraak over de beroepen op de tracébesluiten Sporen in Utrecht (SiU) en Sporen in Arnhem (SiA). De Raad van State heeft beide tracébesluiten vanwege trillingen vernietigd. De overige beroepen zijn daarbij alle afgewezen.
Volgens de Raad van State mist de Beleidsregel Trillinghinder Spoor noodzakelijke elementen om trillinghinder te kunnen toetsen. Daarom kon de Beleidsregel Trillinghinder Spoor bij deze tracébesluiten niet als uitgangspunt gebruikt worden voor het beoordelen van trillinghinder. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft 26 weken de tijd gekregen om een nieuw besluit op te stellen.
Samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu worden de uitspraak en de impact die de uitspraak heeft op de spoorprojecten in Arnhem en Utrecht bestudeerd. De Raad van State heeft wel bepaald dat de werkzaamheden op het tracé Utrecht-Houten in de tussentijd mogen doorgaan. Ook mag het vernieuwde spoortracé in Arnhem gebruikt worden.

**Sporen in Den Bosch**
Vanwege de toenemende spoordrukte moet een aantal knelpunten in het spoorwegennet worden aangepakt, zoals in en rond 's-Hertogenbosch. Over de rivier de Dieze, de Veemarkt en de sporen van en naar Utrecht wordt een fly-over gebouwd voor het treinverkeer, er komt een extra spoorbrug en de bestaande Diezebrug wordt vervangen door een stiller type. De treinen tussen 's-Hertogenbosch en Utrecht en tussen 's-Hertogenbosch en Nijmegen krijgen ieder een eigen spoor en kruisen elkaar ongelijkvloers. Deze aanpassingen zorgen voor minder wachttijd, meer punctualiteit en vergroting van de capaciteit.

In april 2013 is de fly-over voor het treinverkeer vanuit Nijmegen richting 's-Hertogenbosch in dienst genomen. Ook zijn de perrons 2 en 3 aan beide zijden verlengd en zijn de sporen rond deze perrons vernieuwd. Aan de noordzijde van perron 3 is een extra roltrap geplaatst. In een 15-daagse buitendienststelling in de zomer van 2013 is de dubbelsporige Diezebrug vervangen door een nieuwe brug en is het complete emplacement tussen de Dieze en het station vernieuwd. De spoorbrug leverde een nominatie op voor de *Nederlandse Betonprijs 2013* in de categorie Uitvoering.
Begin 2014 wordt de nieuwe enkelsporige spoorbrug voor het treinverkeer richting Nijmegen in gebruik genomen. Dan zijn ook de sporen bij perron 1 vernieuwd. Verder wordt in het voorjaar van 2014 tijdens een buitendienststelling van bijna drie weken het emplacement aan de zuidzijde van station 's-Hertogenbosch compleet vernieuwd. Dat is de laatste grote stap van het project Sporen in Den Bosch, dat halverwege 2014 afgerond zal zijn.

**DoorStroomStation Utrecht**
De overheid houdt er rekening mee dat het aantal treinen in de nabije toekomst met 50 procent gaat groeien vanwege het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Onderdeel van dit programma is de ombouw van station Utrecht Centraal tot 'doorstroom'station Utrecht (DSSU). Nu nog is de punctualiteit in en om Utrecht Centraal lager dan in de rest van het land en zijn ook de rijtijden relatief lang door langzaam in- en uitrijden van het emplacement. Ten slotte is het huidige emplacement door het grote aantal wissels, kruisende verbindingen en wisselend spoorgebruik kwetsbaar, complex en duur. Wisselstoringen leiden tot vertraging en uitval van treinen.
NS en ProRail hebben intensief samengewerkt om rijsnelheden te verhogen en opvolgtijden te verkorten, met seinen voor kortere blokken. Dit levert een bijdrage aan de reductie van roodseinpassages op het emplacement. Het emplacement Utrecht kan daarmee dus beter benut worden en is veiliger dan voorheen.

In het voorjaar van 2013 gaf de staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu groen licht voor de subsidie voor de realisatie van het DSSU. ProRail heeft daarna via reguliere aanbesteding de bouwcombinatie BAM Rail en Volker Rail de opdracht gegund. Daarmee is in 2013 gestart met het aanpassen van een van de belangrijkste spoorknopen in Nederland en wordt een bijdrage geleverd aan de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.
De realisatie van DSSU bestaat uit onder meer verwijdering of vervanging van wissels, een nieuw perron met twee perronsporen, ontvlechting van treinstromen, hogere rijsnelheden en kortere opvolgtijden op het emplacement. Dit pakket maatregelen moet leiden tot een betere doorstroming, meer capaciteit en meer comfort voor de reizigers. Naar verwachting is DSSU in 2016 klaar.

**Vernieuwd emplacement Enschede**
In de zomer van 2013 is in zes weken het hele emplacement Enschede vernieuwd. Alle sporen, wissels, bovenleidingen en ballast zijn vervangen, ook is de inrichting van het emplacement gewijzigd waardoor er minder rangeerbewegingen nodig zijn. Perron 1 is verlengd, waardoor intercity's niet meer op elkaar hoeven te wachten en er minder kans op vertragingen is. Om over te stappen op de trein naar Gronau hoeven reizigers niet meer de overweg over te steken. Verder zijn de perrons verhoogd, wat het in- en uitstappen gemakkelijker maakt. Prettig voor de omgeving is ook dat de nieuwe sporen en wissels nu 'voegloos' zijn. Rijdende treinen geven daardoor minder geluid.

**Haak om Leeuwarden**
De Haak om Leeuwarden is een nieuwe rijksweg aan de zuid- en westkant van Leeuwarden, die op zeven plaatsen de spoorlijnen van en naar Leeuwarden kruist. De overwegen worden waar mogelijk opgeheven en vervangen door ongelijkvloerse verbindingen. Dit vergroot de veiligheid en de doorstroming voor zowel het spoor- als het wegverkeer. In het ontwerp binnen de Noordtak van het werk zijn door aannemerscombinatie Grutte Fier twee innovaties toegepast: een onderdoorgang door middel van een permanente polderconstructie en een duurzaam waterbeheersingssysteem binnen deze permanente polder. De nieuwe rijksweg wordt eind december 2014 opgeleverd.

**Hoogfrequent rijden op de corridor Schiphol–Lelystad**
Op de corridor Schiphol–Lelystad wordt momenteel extra infrastructuur aangelegd om op korte termijn de capaciteit te vergroten. Daarnaast heeft ProRail in samenwerking met NS en de regionale autoriteiten onderzoek gedaan naar mogelijke verbeteringen voor de middellange termijn. Deze verbeteringen moeten, na de mogelijke invoering van ERTMS, hoogfrequent rijden mogelijk maken op de SAAL-corridor.

In de periode april-juli zijn zes alternatieven beoordeeld op hun vervoerwaarde, de effecten op de kwaliteit van de treindienst en het maatschappelijk rendement. Gekozen is voor een variant die voorziet in de uitbreiding van station Weesp van 6 naar 8 sporen, zodat intercitytreinen daar de sprintertreinen kunnen passeren. In combinatie met ERTMS tussen Schiphol en Lelystad leidt dit tot meer capaciteit en een grotere betrouwbaarheid van de treindienst op deze corridor. In 2014 zal ProRail deze maatregelen verder uitwerken.

**ZwolleSpoort: verbetering spoorverbindingen met Noord-Nederland**
Zwolle is de belangrijkste schakel tussen de spoorsystemen in de Randstad en in Noord-Nederland. Het project Zwolle Spoort voorziet in de aanleg van een extra perron voor de aansluiting van de Hanzelijn en een bredere perrontunnel om het groeiend aantal reizigers te kunnen verwerken. De betreffende werkzaamheden zijn in 2010 van start gegaan met de bouw van een tijdelijke traverse. In 2011 zijn de werkzaamheden aan de nieuwe tunnel gestart.

In de afgelopen jaren is het aantal treindiensten in het noorden en oosten van het land sterk uitgebreid en de komende jaren zal dat verder toenemen. Daardoor dreigen capaciteitsproblemen te ontstaan op overstapknooppunt Zwolle en op het spoor er naartoe. In mei 2013 heeft ProRail het Eindplan Zwolle Spoort gepresenteerd, dat een oplossing biedt voor deze problemen.
Omdat de kosten van dit plan de beschikbare middelen overstegen, zijn in de zomer vier alternatieve scenario's ontwikkeld. Op grond hiervan hebben de staatssecretaris en de betrokken provincies in december middelen ter beschikking gesteld voor aanpassingen op het emplacement Zwolle, en voor de verdubbeling van het aansluitende baanvak Zwolle-Herfte tot vier sporen.

**Amersfoort**
In Amersfoort is in oktober 2013 aan de westkant van station Amersfoort een dive-under in gebruik genomen. Treinen vanuit de richting Amsterdam hoeven dan niet meer gelijkvloers te kruisen met treinen van en naar Utrecht. Dit leidt tot een betere doorstroom en tot een kleinere kans op vertragingen. En dat is weer gunstig voor de punctualiteit van het treinverkeer in de rest van het land.

# 3 Stationsvernieuwing

ProRail is bezig met de grootste stations- en spoorvernieuwing sinds het bestaan van de spoorwegen. In 2014, het jaar waarin het Nederlandse spoor 175 jaar bestaat, worden de compleet vernieuwde stations Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal in gebruik genomen. De bouw van nieuwe stations in onder meer Arnhem, Breda, Amsterdam, Utrecht, Delft, Zwolle, Eindhoven en Tilburg is volop in uitvoering. In 2013 was ProRail bij circa 1.300 verbouwingsprojecten betrokken. De totale investeringen in spoor en stations bedroegen EUR 1,2 miljard.

## 3.1 Toekomstbestendig bouwen en beheren

Reizigers hechten waarde aan toegankelijke en comfortabele stations, die bovendien schoon, veilig en duurzaam zijn. We hebben daarom de ambitie om de kwaliteit, toegankelijkheid, architectuur en het comfort van stations op topniveau te brengen. Diverse grote stations worden ingrijpend verbouwd en in 2013 hebben we een aantal kleinere en middelgrote stations voorzien van comfortabele wachtplekken, betere toiletvoorzieningen en verwarming in bestaande wachtruimtes. Voorbeelden hiervan zijn te zien in Breukelen, Wolvega en Almelo. Ook op andere stations hebben we in 2013 voorzieningen aangebracht die het reizen per trein aantrekkelijker maken, zoals in 's-Hertogenbosch en Barneveld.

### 3.1.1 Rotterdam Centraal

Rotterdam is een vervoersknooppunt van regionale en internationale betekenis, waar alle vormen van openbaar vervoer samenkomen. Behalve de aansluiting op het Europese net van hogesnelheidstreinen (HSL-Zuid) heeft Rotterdam Centraal ook een aansluiting op de lightrail-verbinding RandstadRail. De stad krijgt daarom een aantrekkelijke, dynamische OV-terminal. In maart 2014 verricht koning Willem-Alexander de openingshandeling.

Met 110.000 reizigers per dag verwerkt het stationsgebied momenteel evenveel reizigers als de luchthaven Schiphol. Voor de komende jaren wordt een aanzienlijke groei van het aantal reizigers verwacht. Om hen een optimaal reis- en verblijfklimaat te kunnen bieden, zijn we begin 2008 gestart met de bouw van een nieuw station, waarbij we de hinder voor reizigers, vervoerders en omwonenden zo veel mogelijk hebben beperkt.

In 2013 is de Zuidhal, de stationshal aan de centrumzijde, in gebruik genomen en zijn we begonnen met het aanbrengen van nieuw perronmeubilair en natuurstenen perrontegels. Ook werd de gerenoveerde Provenierstunnel weer in gebruik genomen, waardoor fietsers en voetgangers hun snelle verbinding tussen het centrum en het noorden van Rotterdam terugkregen. Boven de beide ingangen van de Provenierstunnel zijn de sculpturen teruggeplaatst die het oude station van Van Ravesteyn sierden.

Tot eind 2013 is gewerkt aan blindegeleidelijnen en aan akoestische panelen tegen het glazen dak boven de sporen met in het dak zonnecellen en een warmte/koude-opslag. In mei 2014 zijn het afwateringssysteem en de fietsenstalling aan de noordzijde gereed.

In het reizigersonderzoek van NS en ProRail is het nieuwe Rotterdam Centraal als beste naar voren gekomen in de categorie 'Stations in verbouwing'. In de herfstmeting van dit onderzoek werd Rotterdam Centraal door 89% van de ondervraagden beoordeeld met rapportcijfer 7 of hoger op het gebied van onder meer sfeer, functionaliteit, oriëntatie, doorstroming, wachttijdbeleving, veiligheid en reinheid.

### 3.1.2 Den Haag Centraal

Station Den Haag Centraal wordt sinds 2011 verbouwd van een donker, onoverzichtelijk station naar een lichte, ruime en overzichtelijke OV-terminal als knooppunt van reizen, werken en winkelen. Ook de komst van RandstadRail tussen Rotterdam en Den Haag en de verwachte groei van het aantal reizigers vroegen om maatregelen. Tijdens de verbouwing blijft het station volledig operationeel.
Eind 2012 begon de bouw van het nieuwe station. Na een sloopperiode kreeg het station in 2013 een nieuw, glazen dak van 120 bij 96 meter op een hoogte van 22 meter en glazen gevels. Tevens hebben we de perrons opgeknapt. Eind 2013 werd de nieuwe, natuurstenen vloer voltooid. Naar verwachting wordt het nieuwe Den Haag Centraal in het derde kwartaal van 2014 opgeleverd.

### 3.1.3 Arnhem

Samen met NS en de gemeente Arnhem bouwt ProRail in Arnhem een compleet nieuw station. De Arnhemse stationshal wordt opgebouwd uit beton en stalen elementen die elk uit honderden delen bestaan. Elk stuk glas, beton en staal is uniek, elke stap in de bouw een kunststuk.

Het ontwerp en de bouwtechniek zijn zo geavanceerd dat de gebruikelijke bouwmethoden niet toereikend zijn. Daarom is de hulp ingeroepen van scheepsbouwer Centraal Staal uit Groningen, een specialist in de 'dubbel gekromde' vormen die deel uitmaken van de constructie. In Groningen worden de stalen platen uitgesneden en gekromd, waarna ze in Friesland en Duitsland aan elkaar worden gelast. Op de bouwplaats in Arnhem zet de bouwcombinatie BAM Ballast Nedam de delen onder supervisie van ProRail op hun plek. Naar verwachting is de stationshal in de tweede helft van 2015 klaar voor gebruik.

### 3.1.4 Prettig wachten op kleinere en middelgrote stations

Met het programma Prettig Wachten werkt ProRail met NS, vervoerders en decentrale overheden aan de veraangenaming van de wachttijd op 25 kleine en middelgrote stations. Er komen comfortabele wachtplekken, betere toiletvoorzieningen, Rail TV en verwarming in bestaande wachtruimtes. In Breukelen, Almelo en Wolvega is inmiddels een aantal plannen uitgevoerd.
Daarnaast krijgen voor eind 2020 ongeveer honderd stations nieuwe bankjes en wachtruimten. De keuze voor de stations wordt bepaald door het aantal reizigers, de regionale spreiding en het beschikbare budget. De vernieuwing geldt voor grote en kleine stations door heel Nederland. Daardoor heeft circa 60% van de reizigers in 2013 al van het nieuwe meubilair kunnen profiteren.
Station Hoevelaken had in 2013 de primeur. Ook Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal en Groningen Europapark zijn inmiddels van nieuw meubilair voorzien. Regionale en lokale overheden treden in voorkomende gevallen op als co-financiers. Zo zijn in 2013 met aanvullende financiering van de provincie Gelderland de stations aan de lijn Arnhem–Winterswijk vernieuwd.

**RailTV**
In het kader van Prettig Wachten introduceerden ProRail en NS in 2013 RailTV op stations. Op beeldschermen krijgen reizigers een mix van actuele reizigersinformatie, wetenswaardigheden

uit de spoorsector, informatie over NS en ProRail, cultuur en reclame te zien. ProRail zendt op RailTV bouwjournaals uit over diverse grote en kleine bouwprojecten en beantwoordt uiteenlopende reizigersvragen.
RailTV is een proef met een looptijd van circa 3 jaar. De verwachting is dat reizigers de wachttijd positiever ervaren als ze worden geïnformeerd en vermaakt met hoogwaardige en betrouwbare informatie. Ook zullen reizigers zich naar verwachting gelijkmatiger over het perron verdelen als de schermen over de volle lengte van de perrons worden opgehangen. Dat komt de veiligheid ten goede. RailTV wordt uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

In maart 2013 ging RailTV van start in Eindhoven, gevolgd door Rotterdam, 's-Hertogenbosch, Leiden en Amsterdam Zuid. In september 2013 is op deze stations een tevredenheidonderzoek uitgevoerd. De eerste bevindingen waren positief. Ruim de helft van de geënquêteerden had de schermen opgemerkt en was van plan vaker te gaan kijken. De respondenten, vol lof over de technische kwaliteit, beoordeelden de verstrekte informatie met een voldoende.

### 3.1.5 Dynamische instapinformatie in 's-Hertogenbosch

In 's-Hertogenbosch is in 2013 een proef gehouden met dynamische instapinformatie. Op een 180 meter lang led-display konden reizigers voor binnenkomst van de trein al zien waar de treindeuren en de eerste en tweede klas zich bevinden, hoe druk het is in de verschillende coupés, en waar parkeergelegenheid is voor fietsen. NS deed tijdens de proef onderzoek.

De laagdrempelige instapinformatie leidde tot een betere spreiding op het perron en bleek een goede ondersteuning voor reizigers met een functiebeperking. Reizigers hadden minder last van drukte in de trein en zagen hun kans op een zitplaats toenemen.
De proef kreeg nationaal en internationaal veel aandacht. Buitenlandse vervoerders toonden interesse en in Londen kreeg het project een prijs op het gebied van informatievoorziening. In Nederland won de Dynamische Instapinformatie de publieksprijs van de Rotterdam Designprijs 2013.

### 3.1.6 Nieuw station Maastricht Noord

Op 30 november 2013 is het nieuwe station Maastricht Noord op de lijn Maastricht–Heerlen feestelijk geopend. In 2014 wordt onderzocht of het station in de toekomst ook een halte kan worden voor de stoptrein Sittard–Maastricht.

### 3.1.7 Design voor Barneveld Noord

Op station Barneveld Noord hebben we met zeecontainers een designstation gebouwd dat ruimte biedt om beschut en comfortabel te wachten. Ook is er plek voor kaartverkoop, reisinformatie en een reizigerstoilet, ook voor reizigers met een lichamelijke beperking. Het nieuwe stationsgebouw is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met gemeente Barneveld, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en NS.
Het gebouw biedt ook ruimte aan andere voorzieningen. Zo is er ruimte gecreëerd voor de medewerkers van RuiterActief, een sociaal werkbedrijf van de gemeente Barneveld. De medewerkers houden toezicht, zorgen dat het station netjes blijft en beheren de fietsenstallingen.

### 3.1.8 Groningen Europapark in de prijzen

Station Groningen Europapark ging in 2012 in dienst en won in juni 2013 zowel de juryprijs en de publieksprijs in de Architectuurprijsvraag 2013 van de stad Groningen. Bij het station is een hoogwaardig stedelijk verblijfsgebied ontwikkeld met een ondergrondse fietsenstalling, het stadskantoor van de gemeente Groningen en een veilige fietsverbinding tussen de zuidzijde van de stad en het centrum.

Het station is uitgevoerd met hoogwaardige materialen (natuursteen, titanium) en voorzien van een duurzaam groene afwerking, zoals ledverlichting in de stationsomgeving. Ook is er circa 4.000 meter spoorvernieuwing uitgevoerd en is de beveiligingsinstallatie vervangen. Het station draagt bij aan een verdere ontvlechting van de treindiensten van de regionale vervoerder Arriva en de landelijke vervoerder NS. In dat kader is er een vierde spoor voorbereid.

### 3.1.9 Het spoor voor iedereen toegankelijk

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt ProRail aan volledige toegankelijkheid van het spoor. Niet alle reizigers kunnen nu zelfstandig gebruikmaken van het spoor. Het streven is dat ook mensen met een functiebeperking zonder assistentie toegang hebben tot stations en treinen. Alle stations moeten in 2033 voldoen aan de Europese regels voor toegankelijkheid.

De hoogte van de perrons wordt aangepast om een drempelloze instap van perron naar trein mogelijk te maken. Verder worden op de stations één of meer liften aangebracht of hellingbanen aangepast om de perrons bereikbaar te maken. De sanitaire voorzieningen op 40 stations worden uitgebreid en er vindt een reeks kleinere aanpassingen plaats, zoals contrasterende dubbele buisleuningen bij trappen en in transferruimtes, opvallende markering van perronranden, informatie in braille en het automatisch openen van deuren op hoofdroutes in de loopstromen.

### 3.1.10 Aansluiting andere types van openbaar vervoer

Een goede aansluiting van andere types openbaar vervoer op de trein en andersom leidt tot hogere reizigersaantallen. Goede aansluitingen dragen bij aan vergroting van het OV-gebruik ten opzichte van de auto. Dit past in de maatschappelijke doelstellingen van de overheid. Bovendien straalt een goede aansluiting af op het station en daarmee op ProRail.
Over goede aansluitingen overleggen we met de vervoerders. Zij krijgen een loket voor vragen en klachten. Hierdoor zou in een aantal gevallen de onderlinge aansluiting kunnen verbeteren. Bewegwijzering in stations over andere vervoersmodaliteiten wordt altijd aangepast bij wijzigingen in routering.

# 4 Actuele spoorinformatie

Reizigers moeten niet pas op het station merken dat hun treinreis verandert omdat wij bezig zijn met spoorvernieuwingswerkzaamheden. Wij informeren ze daarom vooraf, onder meer met de mediacampagne 'Werk aan het Spoor'. Deze is vergelijkbaar met de campagne van Rijkswaterstaat 'Van A naar Beter'. Dit jaar zijn er rond grote werkzaamheden advertenties geplaatst. Daarnaast informeren we bezoekers van onze website en volgers van ProRail via Twitter over onze werkzaamheden.

## 4.1 Advertenties

Terwijl we eerder nog elke maand advertenties in dagbladen plaatsten over onze werkzaamheden, zijn we in 2013 overgeschakeld op toegespitste advertenties bij werkzaamheden op cruciale punten en bij werkzaamheden met een langere duur.
Zo plaatsten we advertenties rond de volgende werkzaamheden:
- weekend 20-21 april zeer beperkt treinverkeer van en naar Schiphol
- 27 juni t/m 6 juli geen treinverkeer tussen Utrecht en Den Bosch en Nijmegen en Den Bosch
- 6 juli t/m 18 aug geen treinverkeer rond Enschede
- weekend 7-8 september zeer beperkt treinverkeer van en naar Schiphol.

## 4.2 Website en Twitter

Iedere vrijdag plaatst ProRail een bericht op www.prorail.nl waarin werkzaamheden in het komende weekend worden uitgelicht. We vertellen daarin wat ProRail dat weekend doet en waarom. Voor verdere reisinformatie verwijzen we naar de NS reisplanner. Hetzelfde bericht wordt iedere vrijdag verspreid via Twitter.
Grootschalige werkzaamheden op drukke trajecten zoals werkzaamheden rond Schiphol worden al eerder in de week op de website aangekondigd, in combinatie met een persbericht.

## 4.3 In 2012 overgedragen reisinformatie

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft aangegeven dat het voor reizigers beter is dat één partij verantwoordelijk is voor alle reisinformatie. In 2012 is daarom de reisinformatie, daarbij betrokken ProRail-medewerkers en systemen overgedragen aan NS.
Over het besluit van NMa (thans ACM) ten aanzien van de overdracht van de reisinformatiedienstverlening aan NS Reizigers B.V. is door spoorwegondernemingen een rechterlijk oordeel gevraagd. ProRail gaat ervan uit dat uiteindelijk een positief besluit tot goedkeuring van de concentratie van reisinformatie bij NS Reizigers B.V. genomen wordt of in principe in stand blijft.

# 5 Hinder beperken

## 5.1 Geluid en trillingen

Het spoor houdt het dichtbevolkte Nederland in beweging, maar werkzaamheden en treinen kunnen soms ook hinder voor omwonenden veroorzaken. ProRail doet het nodige om hinder van geluid, trillingen en bouw tot een minimum beperken, zodat iedereen prettig kan wonen en werken in de buurt van het spoor, ook als wij bezig zijn met onderhoud en vernieuwingen. Het beleid van ProRail op het gebied van geluid en trillingen is gericht op voldoen aan wet- en regelgeving met het doel om wettelijke bepalingen niet te overtreden. Daarnaast stimuleert ProRail vervoerders met een prestatieregeling om lawaaiige treinen om te bouwen naar stillere treinen.
In 2013 hebben we, net als in voorgaande jaren, onder meer raildempers en geluidsschermen geplaatst. Ook hebben we geluidsisolatie in woningen aangebracht.

### 5.1.1 Under Sleeper Pads

In 2013 heeft ProRail bij station Arnhem een oplossing toegepast om geluidshinder in een flat tegen te gaan. Nadat de sporen rond waren vernieuwd, kregen bewoners van de onderste woonlagen van de Beaulieuflat vlak bij het station last van een laagfrequent geluid als de treinen over spoor 10 en 11 reden. Bij de flat was een nieuwe betonnen wand geplaatst die geluid 'doorgaf' naar de flat erboven. Over een lengte van 190 meter zijn daarom nieuwe dwarsliggers aangelegd met daaronder Under Sleeper Pads: rubberen matten die het geluid van de treinen dempen.

### 5.1.2 Voortgang SWUNG

Medio 2012 is de nieuwe geluidwetgeving SWUNG van kracht geworden. Deze wetgeving legt ons twee verantwoordelijkheden op. ProRail dient jaarlijks op alle 59.250 referentiepunten te voldoen aan de voorgeschreven geluidproductieplafonds (gpp's). Daarnaast moet ProRail vóór 2021 bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu landelijke saneringsplannen indienen voor het terugdringen van hoge geluidsniveaus rond bestaande woningen.

Bij de naleving van de geluidproductieplafonds wordt op drie gebieden getoetst:
– prognosecijfers aan grenswaarden om te kunnen anticiperen op naderende geluidknelpunten
– jaardienstaanvragen van spoorwegondernemingen om deze binnen de geldende normen te kunnen honoreren
– de feitelijke realisatiecijfers om te kunnen reageren op eventuele afwijkingen en na afloop het wettelijk verplichte nalevingsverslag op te kunnen opstellen.

De gekozen aanpak heeft zich, na wat kinderziektes, in 2013 bewezen. Zo was er onder meer sprake van onduidelijkheden in de wetgeving en onvolledige gegevens bij de capaciteitsaanvragen van vervoerders en conversiefouten in realisatiecijfers. In het verslagjaar is veel werk verzet om deze knelpunten op te lossen. Gezien het bovenstaande kunnen we niet uitsluiten dat ProRail in het nalevingsverslag over 2013 enkele gevallen van non-compliance zal melden die met deze kinderziektes samenhangen.

Successen waren er ook. Bij Breda is in korte tijd anderhalve kilometer spoor van raildempers voorzien om non-compliance te voorkomen. Bovendien zijn we op enkele trajecten gestart met wijzigingsprocedures, die al begin 2014 tot resultaat moeten leiden.

## 5.2 In contact met het publiek

ProRail, 24/7 via internet en een gratis telefoonnummer bereikbaar, heeft in 2013 haar publiekscontacten verder geprofessionaliseerd. Eind 2012 stonden we op een gemiddeld klanttevredenheidscijfer van 7,2. In 2013 is de tevredenheid gestegen en gaf het publiek ons een 7,6.

Een belangrijk onderdeel van de professionalisering was een versnelling van de afhandeling van aanvragen van het publiek. Begin 2013 werd 64% van de aanvragen binnen 5 werkdagen afgehandeld; aan het eind van het jaar lag dat percentage boven de 70%. Onze doelstelling voor 2013 was 80%.

In 2014 ligt de nadruk op de verdere versnelling van het afhandelproces van complexe meldingen, verbetering van de werkprocessen en meer externe communicatie over het gratis ProRail-telefoonnummer.

# 6 Professionele ontwikkeling

ProRail vindt het als een van Nederlands grootste bouwopdrachtgevers belangrijk om zo duurzaam en effectief mogelijk in te kopen. Samenwerken aan innovaties voor een goed en veilig spoor en kwalitatieve versterking van de inkoopprocessen stonden in 2013 hoog op de agenda.

## 6.1 Ons inkoopbeleid

In ons inkoopbeleid willen we hoge kwaliteit voor een redelijke prijs met als perspectief een duurzaam en veilig spoor. Dit realiseren we in samenspel met onze ketenpartners: aannemers, ingenieurs, adviseurs en toeleveranciers.

### 6.1.1 Van kosten naar waarde

ProRail werkt bij de inkoop toe naar een omslag van sturen op kosten naar sturen op waarde volgens de methode Best Value Procurement (BVP). Met deze methode wordt de beste leverancier voor een grote klus geselecteerd, waarbij de opdrachtgever zich meer op de hoofdlijnen concentreert en de leverancier laat doen waar die goed in is. In 2013 is besloten BVP structureel te gaan toepassen en is onze aanpak geharmoniseerd met andere publieke opdrachtgevers zoals het Havenbedrijf Rotterdam en Rijkswaterstaat.

Met de invoering van de Aanbestedingswet 2012 per 1 april 2013 is ook een Klachtenregeling ingevoerd. In 2013 heeft circa 20% van de ingediende klachten geleid tot een bijgestelde reactie van ProRail, waardoor (potentieel) minder procedures.

### 6.1.2 Systems Engineering

In november 2013 werd de 3e Leidraad Systems Engineering (SE) gepubliceerd. De spoorsector stimuleert de toepassing van SE sinds 2007. Het stelt ons in staat om beter in te spelen op de behoeften van onze klanten en om de samenwerking met andere partijen te intensiveren.

### 6.1.3 Nieuwe prestatiemeting

In het verslagjaar hebben we samen met Rijkswaterstaat de proefprojecten voor nieuwe methodes van prestatiemeten bij de civiele betonbouwers voortgezet en een keten van vijf aaneengesloten kwartaalmetingen ingericht. Het doel is om de prestaties van opdrachtnemers zwaarder mee te laten tellen bij volgende gunningsbeslissingen en ze de mogelijkheid te bieden zich beter te onderscheiden en uit goede prestaties meer rendement te halen.

### 6.1.4 Online marktplein voor aanbestedingen

Begin 2013 is TenderNed live gegaan, een website waar alle overheidsaanbestedingen worden gepubliceerd en bedrijven zich kunnen inschrijven. TenderNed is door middel van de Aanbestedingswet voorgeschreven als e-procurementsysteem.

### 6.1.5 Duurzame inkoopcriteria voor bouwprojecten

ProRail heeft in juni 2013 de Green Deal Duurzaam GWW ondertekend, een samenwerkingsverband tussen overheidsopdrachtgevers, marktpartijen en kennisinstituten. In 2012 ontwikkelde Green Deal de Aanpak Duurzaam GWW, een geharmoniseerde methode om de projecten structureel op duurzame wijze te ontwikkelen.

### 6.1.6 Tunnelalliantie

In 2013 is veel tijd besteed aan het gereed krijgen van de Tunnelalliantie voor aanbesteding. De Tunnelalliantie is een methode om duurzame samenwerking tussen marktpartijen, investerende (regionale) overheden en ProRail tot stand te brengen. De desbetreffende aanbesteding is eind 2013 gestart.

Ook hebben de onderhoudsaannemers en ProRail veel tijd geïnvesteerd in de verbetering van de prestaties en van de relaties tussen de samenwerkende partijen. Een voorbeeld daarvan is de versnelling van het betalingsproces aan de handelspartners van ProRail.

### 6.1.7 Veiligheidsladder en veiligheidspaspoort

De Veiligheidsladder, een instrument dat door ProRail is ontwikkeld, is in 2013 ingevoerd bij spoor- en onderhoudsaannemers, ingenieursbureaus, kabel- en boorbedrijven en werkplekbeveiligingsbedrijven.

Met de Veiligheidsladder stimuleren we onszelf en onze spoorpartners om bewust veilig te werken. Hoe meer verantwoordelijkheid, reflectie en investeringen in veiligheid vanzelfsprekend onderdeel zijn van de organisatie, hoe hoger de score. Naarmate een bedrijf hoger op de veiligheidsladder komt, krijgt het een gunningsvoordeel bij aanbestedingen. Dit voordeel kan oplopen tot 10 procent. De tredes van de veiligheidsladder lopen van 1 tot 5.

Nadat in 2012 life saving rules zijn geïntroduceerd is eind 2013 de invoering van het digitaal veiligheidspaspoort [zie: 1.3 Veilig werken op pagina 15] afgerond. In dat paspoort worden persoonlijke certificaten, instructies en eventuele overtredingen geregistreerd.

## 6.2 Samenwerking en innovatie

Het spoor bestaat bijna 175 jaar en is steeds in beweging. We willen blijven innoveren om reizigers en vervoerders goed te kunnen blijven bedienen op een veilige en duurzame manier. Ook in 2013 hebben we in samenspel met onze spoorpartners en onderwijs en wetenschap geïnnoveerd.

### 6.2.1 Strategische Alliantie Rijkswaterstaat en ProRail

Na twee jaar samenwerken in de Strategische Alliantie met Rijkswaterstaat is duidelijk dat we niet alleen op het hoogste niveau samenwerken, maar dat dit ook op de werkvloer vanzelfsprekend is geworden. Steeds eerder en vaker weten collega's van RWS en ProRail elkaar te vinden om van elkaar te leren, kennis te delen of om heel concreet met elkaar aan de slag te gaan. Dit allemaal vanuit de overtuiging dat het voor beide organisaties én de markt voordelen oplevert als de twee grootste opdrachtgevers in het infrastructuurdomein samen optrekken. Enkele concrete voorbeelden van samenwerking in 2013 zijn het gezamenlijk uitvoeren van inspecties aan kunstwerken, de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst op het gebied van gevelisolatie en een Infraclaim brochure met een overzicht van werkzaamheden aan (vaar)weg en spoor.

### 6.2.2 Alliantie voor innovatiever spoor

In juni 2013 ondertekenden wij een samenwerkingsalliantie met TNO. Samen willen we nieuwe opties ontwikkelen voor onder meer efficiënter onderhoud door monitoring van systemen en voor het vergroten van de veiligheid. De alliantie richt zich uitsluitend op projecten van precompetitieve aard en wordt geleid door een programmaraad met bestuurders van beide organisaties.

### 6.2.3 Innovatievoorstellen van onze spoorpartners

ProRail wil samen met de markt innovaties realiseren. Via ons loket voor unsolicited proposals (USP) kunnen ingenieursbureaus, adviesbureaus en bouwbedrijven innovatievoorstellen doen. In 2013 zijn 24 proposities ingediend, waarvan er 8 zijn geaccepteerd. De voorstellen gaan over het op afstand meten van de temperatuur van spoorstaven om de werking van de wisselverwarming te controleren (Avic BV), het testen van ERTMS level 3 (Alstom/Bombardier), duurzamere energievoorziening(Arcadis/Siemens), een spoortrap als alternatief voor onbewaakte overwegen(Movares), robuustere treinbeveiligingsinstallaties(Movares/Mors Smitt), duurzame accu's (Grontmij) en een leidingonderbreker die met hoge snelheid kan worden bereden (Movares).

### 6.2.4 Krachtenbundeling met TU Delft

Over de periode 2013-2016 investeren ProRail en de TU Delft samen EUR 8,6 miljoen in onderzoek en onderwijs dat is toegespitst op het Nederlandse spoor. De samenwerking omvat een nieuwe leerstoel Railbouwkunde, projecten in het kader van het researchprogramma ExploRail en het project Railway Gaming Suite. De alliantie met de TU Delft is getekend tijdens een symposium ter gelegenheid van de inauguratie van Rolf Dollevoet, systeem expert Spoor bij ProRail, als deeltijdhoogleraar Railbouwkunde. In ExploRail wordt in opdracht van ProRail door onder andere de TU Delft promotieonderzoek uitgevoerd naar een betere aanpak van verstoringen.

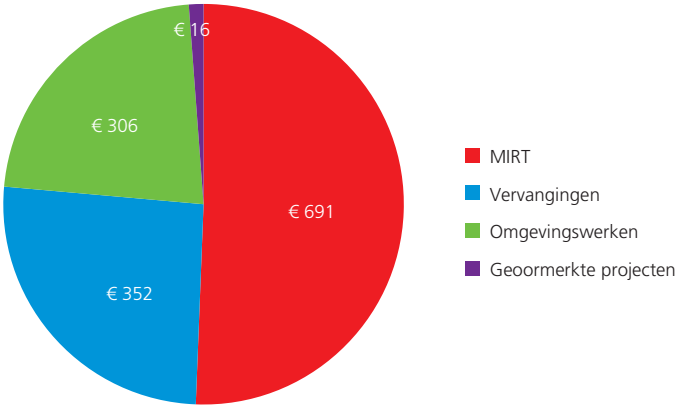
### 6.2.5 Nationale spoordatabase

Samen met de onderhoudsaannemers hebben we in 2013 de eerste onderdelen van een nationale spoordatabase ontwikkeld. Daarmee werden de contouren zichtbaar van een actuele online database die toegankelijk is voor alle spelers in de spoorbranche. De database, Spoordata.nl geheten, is begin 2014 live gegaan.

## 6.3 Overzicht investeringen spoor en stations

**Uitgaven bouwprojecten 2013, totaal EUR 1,36 miljard**

(in miljoen EUR)



# 7 Duurzaam spoor

Milieubewustzijn en duurzaamheid zijn belangrijk voor ProRail. We werken aan een zo groen mogelijk spoor en gaan daarom zuinig om met energie. We hebben ook een milieubeleid ontwikkeld om de natuur en het landschap te versterken en het spoor duurzaam in de omgeving in te passen.
Onze doelstellingen voor 2020 zijn:
– 30% minder energieverbruik ten opzichte van 2005
– 100% duurzame energie gebruiken
– verlaging van de $CO_2$-uitstoot in de spoorketen met 65 kiloton.

In 2015 willen we niveau 5 van de $CO_2$-prestatieladder en een door de accountant getoetst niveau van transparante verslaglegging volgens de GRI behalen.

## 7.1 Duurzaam reizen

Ruim 30% van ons energieverbruik betreft onze stations, en ongeveer de helft daarvan is voor verlichting. ProRail beheert zo'n 200.000 armaturen. Daarom willen we de komende jaren deze verlichting zo efficiënt mogelijk in gaan zetten: alleen verlichting waar en wanneer het nodig is, en dan zo energiezuinig mogelijk.

ProRail wil een zo hoog mogelijke kwaliteit van de verlichting en een zo kort mogelijke terugverdientijd, bij voorkeur binnen zeven jaar. Wij verwachten dat verdere ontwikkeling en toepassing van verlichtingstechnologie, vooral ledverlichting, op termijn leidt tot lagere investeringen en een kortere terugverdientijd.

### 7.1.1 Meer energiezuinige stationsverlichting

In 2013 hebben we oplossingen onderzocht voor acht onderdelen van stations, waaronder tunnels, fietsenstallingen, perrons en liftcabines. We gaan verbeterde lichttechnieken gebruiken en slim schakelen om verlichting alleen nog daar te laten branden waar het nodig is. Tegelijkertijd zorgen we ervoor dat het gevoel van sociale veiligheid en het visuele comfort van de stationsgebruikers erop vooruit gaan.

In de desbetreffende periode zijn ook diverse proefprojecten uitgevoerd om nieuwe oplossingen in de praktijk te testen. Alle stations kunnen profiteren van de opgedane ervaringen. Inmiddels hebben we het juiste instrumentarium om een goede afweging te kunnen maken. Tevens hebben we onze richtlijn voor de verlichtingsprestatie-eisen in watt per $m^2$ aangescherpt.

### 7.1.2 Energie uit duurzame bron

ProRail koopt zo veel mogelijk van haar energie duurzaam in, om zo onze $CO_2$-voetafdruk te verkleinen. In 2013 kochten we 110 miljoen kWh duurzaam opgewekte elektriciteit, waardoor onze uitstoot afnam met ruim 40 kiloton. Dat was een belangrijke stap op weg naar de volledige verduurzaming van het elektriciteitsverbruik van ProRail. Eind 2013 was circa 85% van onze totale energievoorziening afkomstig uit een duurzame bron.

### 7.1.3 Warmte- en koudeopslag in Breda en Rotterdam

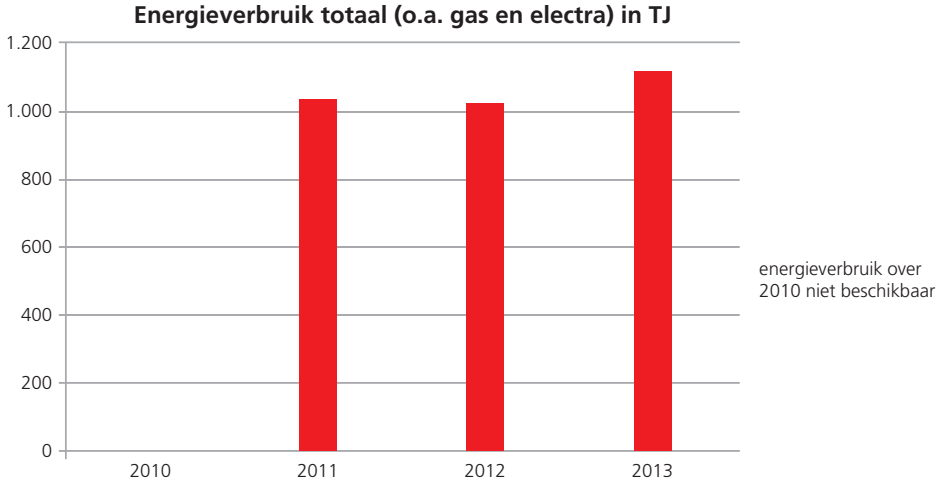
Halverwege 2013 zijn we op het nieuwe station Breda Centraal begonnen met de aanleg van ondergrondse leidingen voor een WarmteKoudeOpslag (WKO). Met dit systeem kan zomerwarmte in de bodem worden opgeslagen en worden ingezet voor verwarming in de winter, terwijl de gebouwen in de zomer met grondwater kunnen worden gekoeld. Het systeem levert voor het nieuwe station Breda een aanzienlijke energiebesparing op. Ook op station Rotterdam Centraal is een WarmteKoudeOpslag aangelegd.

### 7.1.4 $CO_2$-reductie in de keten

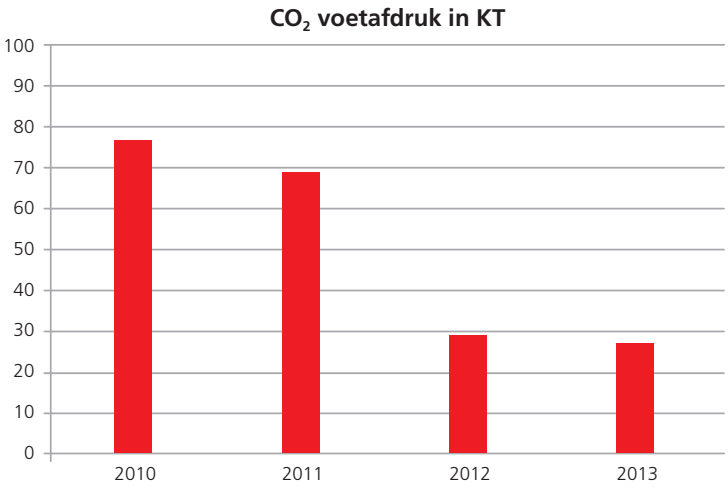
$CO_2$reductie in de keten richt zich op het reduceren van de $CO_2$-uitstoot van de gehele spoorsector door middel van keteninitiatieven, emissies (aannemers) en emissies van de tractie-energie (vervoerders).
Het reduceren van $CO_2$-uitstoot is voor ProRail als bedrijf om drie redenen van belang.

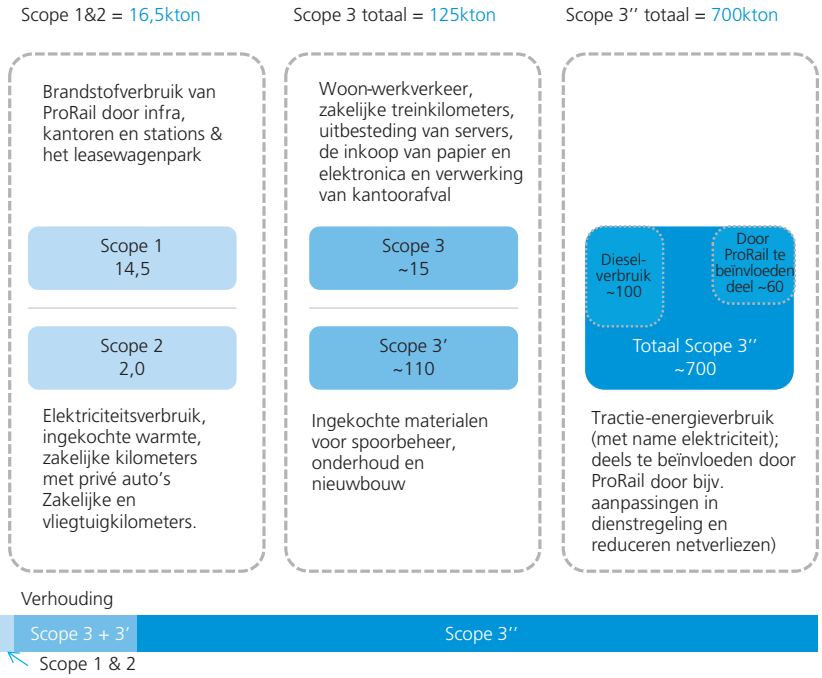
1. We willen voldoen aan (inter)nationale regelgeving en ambities van overheden en spoor gerelateerde brancheorganisaties.
2. ProRail kan de concurrentiepositie van het spoor als meest duurzame vervoersmodaliteit versterken door actief te sturen op reductie van uitstoot. Het terugdringen van CO2 zal meer reizigers aantrekken en spoorvervoer meer onderscheidend maken als duurzaam alternatief.
3. ProRail neemt haar verantwoordelijkheid om de voetafdruk van zowel haar eigen activiteiten alsmede die van de spoorsector te reduceren

Eén van de ketenmaatregelen van ProRail om het spoor te verduurzamen, is het opheffen van tijdelijke snelheidsbeperkingen. Het kost veel energie om een trein op snelheid te brengen en een trein die 'onnodig' moet afremmen, verbruikt onnodig veel energie.
Op het baanvak Tilburg – Eindhoven gold al een paar jaar een tijdelijke snelheidsbeperking. Treinen vertraagden bij Best van 140 naar 80 km per uur, waarna ze weer mochten optrekken naar 140 km per uur. De snelheidsbeperking kostte de NS op jaarbasis circa 1,5 miljoen kWh elektriciteit – het verbruik van ongeveer 450 huishoudens – en het kostte ProRail veel extra onderhoud. ProRail heeft het desbetreffende baanvak rigoureus opgeknapt en er een compleet nieuw baanvak aangelegd. De treinen rijden vanaf 2013 weer op snelheid door. Dat bespaart energie en onderhoud, en levert bovendien een verkorting op van de reistijd tussen Tilburg en Eindhoven.



### De eigen $CO_2$-voetafdruk




## 7.2 Duurzaam leven

ProRail beheert circa 3.600 ha spoorberm. De bermen hebben een technische functie maar functioneren ook als leefgebied voor verschillende kwetsbare en beschermde planten- en diersoorten. Maar spoorwegen zorgen ook voor een versnippering van leefgebieden, zeker als er sprake is van spooruitbreiding of het plaatsen van hekken of geluidschermen.

### 7.2.1 Verbinding leefgebieden

In ons natuur- en landschapsbeleid besteden we daarom aandacht aan bescherming en versterking van natuur en landschap. Met zorgvuldig ecologisch bermbeheer leveren we een bijdrage aan het behoud van de Natura2000-gebieden (link). Tevens plaatsen we hekwerken en rasters om aanrijdingen met dieren te voorkomen. Ook verbinden we versnipperde natuurgebieden met voorzieningen als faunaduikers en ecoducten. Hiermee dragen we bij aan het herstel van de Ecologische hoofdstructuur.

### 7.2.2 Ecoducten

In 2004 gaven de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie gezamenlijk opdracht tot het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). De vastgestelde knelpunten moeten in 2018 zijn opgelost

In 2013 zijn de laatste ecoducten opgeleverd die in het eerste cluster van het MJPO-programma waren opgenomen. Het betreft ecoduct Twilhaar in Nijverdal, ecoduct Hulshorst in Nunspeet en natuurbrug Zwaluwenberg in Hilversum. Ook natuurbrug Weerterbergen in Weert is in 2013 opgeleverd. Daarnaast zijn we in het zuiden van het land begonnen met de aanleg van de kleine faunavoorzieningen.

### 7.2.3 'Recroduct' Op Hees

In 2013 is het bijzondere ecoduct Op Hees over het spoor richting Amersfoort opgeleverd. Deze natuurlijke brug is onderdeel van de realisatie van twee ecologische gebieden tussen de Utrechtse Heuvelrug en de bossen rond de Lage Vuursche waaronder ook het terrein van de voormalige vliegbasis Soesterberg valt. Het is een van de vijf ecoducten in het gebied binnen het programma Hart van de Heuvelrug, waarmee de barrière van het spoor wordt opgeheven en het leefgebied van dieren en planten wordt vergroot.

Bijzonder aan het ecoduct Op Hees is dat er ook een 10 meter breed wandel- en fietspad voor recreanten is aangelegd. Deze combinatie wordt ook wel recroduct genoemd. Verder is in dit waterarme gebied naast het ecoduct een drinkpoel aangelegd voor de opvang van regenwater. Een andere bijzonderheid is het Zootel, een oud wachtershuisje van de voormalige vliegbasis Soesterberg. Om dit huisje naast het ecoduct niet ongebruikt te laten en tegelijk iets voor de natuur te doen, is het militair-historische karakter van het wachthuisje door een kunstenaar gecombineerd met de huidige vreedzame functie van het terrein en de natuur. In het Zootel kunnen onder meer bijen, wespen, hommels, slangen en vleermuizen nestelen.

### 7.2.4 De winst van hergebruik

Afvalvermindering en hergebruik van grondstoffen en materialen levert een belangrijke bijdrage aan een duurzamer spoor. Tijdens de werkzaamheden in 2013 in 's-Hertogenbosch werden 5,5 km spoorstaaf, 6.000 betonnen dwarsliggers en acht wissels hergebruikt, maar ook een lift en een perronkap. Dat resulteerde in een $CO_2$-besparing van 1.000 ton en een kostenbesparing van ruim EUR 2 miljoen.

Bij werkzaamheden aan het viaduct bij knooppunt Amstel werd het gehele framewerk hergebruikt. Met water onder hoge druk werden zowel de grove betondelen als het fijne grind en stof van het viaduct weggespoeld. In een speciale watergoot is het water opgevangen en afgevoerd naar een container. Door het beton op deze manier weg te spuiten, bleef het framewerk overeind en kan het een nieuwe, zwaardere vorm krijgen waardoor er meer treinen gebruik van kunnen maken.

### 7.2.5 Unieke brug over de A27

Begin 2013 is 's werelds grootste lichtgewicht brug geplaatst. De brug over de A27 is uniek: een rijdek van composiet over een lengte van 140 meter, drie keer lichter dan staal en geschikt voor de zwaarste verkeersklasse. De nieuwe brug was nodig vanwege de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Houten, onderdeel van het project Randstadspoor.

De installatie- en onderhoudskosten van de brug, die werd gebouwd in opdracht van ProRail, zijn aanzienlijk lager dan die van een stalen brug. In één enkele stap kunnen complexe onderdelen worden gemaakt, die in staal uit meerdere te monteren delen zouden bestaan. Het onderhoud is beperkt tot incidentele reiniging en eventueel het vervangen of repareren van een slijtlaag.

Heijmans won tijdens de beurs InfraTech in Ahoy in Rotterdam met deze composietbrug de Halftime Award. Deze prijs wordt toegekend aan praktijkinnovaties die aantoonbaar snellere realisatie bereiken met minder hinder. De afgemonteerde constructie werd binnen slechts één weekeinde over de A27 geplaatst. De hinder voor het verkeer bleef daardoor beperkt.

## 7.3 Duurzaam werken

ProRail ontwikkelt zich tot een bedrijf waar medewerkers zich verantwoordelijk voelen voor een duurzaam spoor. Dat vraagt om inbedding van duurzaamheid in de dagelijkse werkprocessen en ons gedrag, meer transparantie en een goede duurzaamheidsdialoog met onze stakeholders.

### 7.3.1 Integratie in werkprocessen: Green Deal

ProRail heeft in juni 2013 de Green Deal Duurzaam GWW (Grond-Weg-Waterbouw) ondertekend, een samenwerkingsverband tussen overheidsopdrachtgevers, marktpartijen en kennisinstituten met als doel een geharmoniseerde methode om de projecten structureel op duurzame wijze te ontwikkelen.

De kern van de Aanpak Duurzaam GWW is het meewegen van duurzaamheidsaspecten vanaf de vroege planfase, gericht op de hele levenscyclus van de aan te leggen infrastructuur of object(en). Daarmee wordt het mogelijk om *people, planet en profit* met elkaar in balans te brengen zodat duurzame ontwikkeling mogelijk wordt.

In 2013 is ProRail begonnen met de toepassing van de aanpak voor Duurzaam GWW in acht proefprojecten die samen een goede afspiegeling vormen van de projectenportfolio. Vanaf 2014 wordt op basis van de ervaringen met deze projecten gewerkt aan de verdere doorontwikkeling en de implementatie binnen de organisatie.

Duurzame innovaties kunnen belemmerd worden door stringente ontwerpvoorschriften. Om dit op te lossen, wordt voor het hergebruik van spoormaterialen, zoals spoorstaven en ballast, onderzocht hoe deze voorschriften kunnen worden aangepast. Ook zal meer gekeken worden naar lifecyclekosten op de langere termijn en minder naar korte terugverdientijden: daarmee krijgen duurzame oplossingen een grotere kans van slagen.

### 7.3.2 Samenwerken in de keten: nieuw online platform

Vanwege het lagere energieverbruik is reizen en vervoeren per spoor duurzamer dan vervoer per vliegtuig of auto. Die voorsprong willen we behouden, zodat ook toekomstige generaties kunnen rekenen op een duurzaam Nederlands spoorsysteem.

In 2013 is het online platform www.duurzaamspoor.nl gelanceerd, een initiatief van ProRail, AgentschapNL en Railforum. Het platform verschaft informatie over projecten, onderzoeken en andere initiatieven op het gebied van duurzaamheid in de spoorsector. Voorbeelden zijn de plaatsing van 3.000 eco-dwarsliggers in Utrecht en energiebesparingen in de spoorsector.

### 7.3.3 Join the pipe

Sinds 10 oktober 2013, de Dag van de Duurzaamheid, is in verschillende gebouwen van ProRail kraanwater beschikbaar uit tappunten van Join the Pipe. Hiermee steunen we het project om kinderen op een kleuterschool in Comé, in het Afrikaanse Benin, uit eenzelfde soort tappunt water drinken. Ook worden er in de toiletblokken van de school waterbesparende kranen geplaatst om de hygiëne te verbeteren en de waterrekening betaalbaar te houden.

### 7.3.4 $CO_2$-prestatieladder

ProRail stond aan de wieg van de $CO_2$-prestatieladder, die nu ook in gebruik is bij opdrachtgevers als Rijkswaterstaat. Het doel van deze ladder is om bedrijven te stimuleren de eigen $CO_2$-uitstoot en die van hun leveranciers in kaart te brengen en mogelijkheden te identificeren om de eigen uitstoot terug te dringen.

ProRail is na de eerste certificering in 2010 en de jaarlijkse herbeoordeling eind 2013 opnieuw gecertificeerd op niveau 4 van de ladder. In het kader van ons streven naar een duurzamer spoor willen wij doorgroeien naar de hoogste trede, niveau 5. In de verslagperiode is veel aandacht gegeven aan verbetering van de interne energie-informatievoorziening.

# 8 Een doelgerichte organisatie

Een succesvolle uitvoering van ons veranderprogramma 2012-2015 vraagt om betrokken medewerkers die zich kunnen ontwikkelen en hun kennis en vaardigheden actief gebruiken. De concrete vormgeving van onze aanpak in 2013 waren de vaststelling en invoering van de nieuwe waarden van ProRail.

## 8.1 Onze medewerkers

ProRail gaat op een maatschappelijk verantwoorde manier om met de aan haar beschikbaar gestelde middelen. Daarbij moeten we de effectiviteit en efficiëntie van ons werk verbeteren. ProRail helpt betrokken medewerkers om effectief en efficiënt te werken en om hun kennis in te zetten. Met het programma Lean Transformatie werken we aan versterking van de klantgerichte slagvaardigheid, en aan meer doelmatigheid tegen lagere kosten. Ook gaan we ons personeelsbestand verkleinen, zonder aan kwaliteit in te boeten. Vanwege de door het ministerie van infrastructuur en Milieu opgelegde taakstelling worden voorbereidingen getroffen om de voorziene reductie aan arbeidsplaatsen de komende jaren uit te voeren. Daarbij zal ProRail zich maximaal inzetten om medewerkers die hun baan verliezen te herplaatsen. Deze ingreep is nodig omdat we per jaar structureel EUR 48 miljoen minder kunnen besteden aan apparaatskosten zoals personeelskosten, inhuur, kantoorkosten, huisvesting en externe dienstverlening.

### 8.1.1 Versterken Leiderschap

De leidinggevenden van ProRail spelen een cruciale rol. Zij staan voor de uitdaging om een cultuuromslag naar effectiever en efficiënter werken in goede banen te leiden. Hiervoor hebben we een leiderschapsprogramma ontwikkeld dat zich richt op het versterken van leiderschap binnen ProRail met als uiteindelijke doel: het leveren van hoge prestaties en het realiseren van de vier strategische doelstellingen waarmee we het spoornetwerk veiliger, betrouwbaarder, punctueler en duurzamer willen maken.

In 2013 is een vernieuwd leiderschapsprofiel opgesteld. Hierbij zijn de nieuwste inzichten over leiderschapsontwikkeling en best practices van organisaties om ons heen gebruikt. Het is een generiek profiel, dat geldt voor alle leidinggevenden en dat is gebaseerd op drie pijlers van effectief leiderschap: Richting geven aan verandering, Mensen in hun kracht zetten en Doelgericht sturen. Inzichtelijk wordt gemaakt of onze leidinggevenden de potentie en ambitie hebben om zich te ontwikkelen naar het nieuwe leiderschapsprofiel.

In 2014 wordt het leiderschapsprofiel breed verspreid en meegenomen in de instructies voor de beoordelingscyclus in 2014. De richtlijn is dat iedere leidinggevende tenminste één ontwikkelafspraak maakt over een van de competenties van het leiderschapsprofiel. Begin 2014 is een leerplan gereed, gebaseerd op het nieuwe leiderschapsprofiel, waarmee ProRail de ontwikkeling van de leidinggevenden ondersteunt.

### 8.1.2 Nieuwe waarden

In 2013 kwam door een proces met en door medewerkers aan de hand van de *methode storyfinding & storytelling* een nieuwe set waarden tot stand. De basis voor hoe wij in de nieuwe organisatie met elkaar werken, ligt in onze vier kernwaarden: Hart voor het spoor, Servicegericht, Doelgericht en Samenspel. De essentie van de waarden is dat ProRail-medewerkers hun vak verstaan en hart voor het spoor hebben. Daarbij hebben zij service hoog in het vaandel staan en zorgen ze ervoor dat de klant zich altijd geholpen voelt. In samenspel met de vervoerders, de reizigers, ingenieursbureaus, aannemers en de omgeving werken we iedere dag met volle inzet aan het realiseren van de doelstellingen van ProRail. De waarden geven richting aan het handelen van alle ProRail-medewerkers en helpen om ons verder te ontwikkelen en elkaar aan te spreken op gedrag dat wezenlijk is om succesvol te zijn.

### 8.1.3 Mobiliteit en ontwikkeling

In 2013 is het Loopbaancentrum opgericht. Naast de van-werk-naar-werkbegeleiding van Matchpoint, die al in 2012 van start is gegaan, ondersteunen de adviseurs van het Loopbaancentrum medewerkers bij vragen over persoonlijke ontwikkeling en loopbaanvragen. Ook kunnen teams en groepen praktisch advies en gerichte ondersteuning krijgen bij vragen over duurzame inzetbaarheid. De zogenaamde caseregisseurs re-integratie ondersteunen managers bij het begeleiden van (langdurig) verzuim. FlexPool coördineert de vragen naar tijdelijke capaciteit voor klussen en projecten intern en extern. Of het nu gaat om vrijwillige of gedwongen mobiliteit binnen of buiten ProRail, het Loopbaancentrum kan medewerkers daarbij begeleiden en biedt ondersteuning met trainingen, begeleiding en actieve bemiddeling. Aan verbetering van de interne mobiliteit is in 2013 aandacht gegeven. Dat wordt in 2014 doorgezet.

### 8.1.4 Begeleiding boventalligen

Ook in 2013 is hard gewerkt om boventalligen naar een nieuwe werkplek binnen ProRail te bemiddelen. Sommigen hebben ervoor gekozen gebruik te maken van het transferbudget om zelfstandig een nieuwe werkbestemming te realiseren. In 2013 zijn twee professionele partners geselecteerd die medewerkers begeleiden bij een oriëntatie op de externe arbeidsmarkt. Het aantal individuele loopbaanvragen is sterk toegenomen en bovendien zijn enkele grote duurzame inzetbaarheidsprojecten in uitvoering. Het Loopbaancentrum slaagde erin om in alle capaciteitsvragen voor projecten en klussen te voorzien.

### 8.1.5 Toolkit organisatievernieuwing

In het verslagjaar heeft de in 2012 ontwikkelde Toolkit Organisatievernieuwing duidelijk vruchten afgeworpen. Deze kit bevat alle standaarden die worden ingezet bij organisatieverandering, van richtlijnen en memo's tot standaardbrieven en formulieren. De toolkit is bedoeld voor managers en HRM om ervoor te zorgen dat organisatievernieuwingen consistent verlopen.

Het plaatsingsproces voor de organisatievernieuwing '1 in Finance', uitgevoerd op basis van de toolkit, is inmiddels met succes afgerond en ook kleinschaliger veranderprojecten zijn met goed resultaat afgesloten. De toolkit is in 2013 geëvalueerd met leidinggevenden, HRM, medezeggenschap en vakbonden; documenten en richtlijnen zijn waar nodig aangepast. Op basis van deze evaluatie worden ook de sociale spelregels aangescherpt.

In 2014 zal de adviesaanvraag in het kader van de Taakstelling en het daaruit voortvloeiende plaatsingsproces ook met hulp van de toolkit worden uitgevoerd.

### 8.1.6 Vereenvoudiging beoordelingssysteem

In 2013 is door directie, OR en vakbonden besloten om het beoordelingssysteem te wijzigen. Het systeem is zodanig vereenvoudigd dat er meer ruimte komt voor functioneringsbesprekingen en meer aandacht voor de bijdrage van de medewerker aan de realisering van de bedrijfsdoelstellingen. Ook is de koppeling tussen beoordelingsscore en salarisverhoging inzichtelijker gemaakt.

## 8.2 Ons vakmanschap

ProRail kent een grote diversiteit aan technische disciplines. Dat maakt ons een aantrekkelijke werkplek voor vakmensen én een bron van unieke spoorkennis. Willen we het spoor veiliger, betrouwbaarder en duurzamer maken, dan is gedegen vakmanschap onmisbaar.

### 8.2.1 Meer zichtbaarheid

Onze medewerkers zijn vakmensen. We werken aan talentontwikkeling en nemen maatregelen om de spoorkennis binnen de organisatie te borgen en over te dragen. Punt van aandacht blijft dat de spoorsector op de arbeidsmarkt meer zichtbaarheid nodig heeft. Daar werken we onder meer aan door samen met andere spoorbedrijven te investeren in mbo- en hbo-opleidingen.

### 8.2.2 Investeren in kennis

In 2013 hebben diverse investeringen in kennisontwikkeling en opleiding plaatsgevonden. Samen met NS en de procesaannemers is de Stichting Railcollege opgericht, een verbindende schakel tussen bedrijven en het mbo. Aan de Hogeschool Utrecht gaat in 2014 de hbo-specialisatie Railtechniek van start. Dat is het resultaat van samenwerking tussen ProRail, de brancheorganisatie NLingenieurs, de vakgroep Railinfra van Bouwend Nederland en de Hogeschool Utrecht.

In 2013 heeft ProRail een leermanagementsysteem aangeschaft: SAP SuccessFactors Learning. Daarmee wordt in 2014 ProLeren geopend, een omgeving met interne en externe leeractiviteiten als trainingen en e-learning. Bij Verkeersleiding worden treindienstleiders en verkeersleiders opgeleid in gesimuleerde treindienst- en verkeersleidingsystemen. Ook de jaarlijkse herinstructie vindt hier plaats. Voor de operationeel medewerkers van Incidentenregie (medewerkers ongevallenbestrijding, medewerkers backoffice, algemeen leiders en ploegleiders) zijn de initiële opleidingen en herinstructie in 2013 ingericht. Binnen Verkeersleiding is afgelopen jaar veel aandacht geweest voor een beheerste implementatie van operationele veranderingen. Via online leermodules en opfriscursussen op ProLeren wordt op een aantrekkelijke manier steeds meer kennis aangeboden aan de operationeel medewerkers van Verkeersleiding.

Samen met Rijkswaterstaat, de Rijksgebouwendienst en enkele andere partijen zijn we in 2013 partner geworden in de Rijksprojectacademie. Deze biedt leerprogramma's voor projectmanagers, een netwerk in samenwerking met Kennis in het Groot en stimuleert kennisontwikkeling onder ervaren overheidsprojectmanagers.

### 8.2.3 Rail Academy levert eerste studenten af

De spoorsector heeft de komende jaren dringend behoefte aan nieuwe hbo-technici. Daarom startte in september 2012 de nieuwe minor Railtechniek, die ProRail samen met de Hogeschool Utrecht en de aannemersbranche heeft opgezet. Begin april 2013 ontvingen de eerste zestien hbo-studenten hun certificaat.

De minor Railtechniek is een samenwerking tussen de Hogeschool Utrecht, ProRail, Vakgroep Railinfra van Bouwend Nederland, NL Ingenieurs en Railinfra Opleidingen. De Rail Academy geeft invulling aan het thema Mobility Technology binnen de Hogeschool Utrecht. Het uiteindelijke doel is een doorlopende opleiding railtechniek op mbo-, hbo- en wo-niveau, met onder meer een masteropleiding en een lectoraat Railtechniek.

Vanaf september 2013 kunnen studenten civiele techniek, werktuigbouwkunde, technische bedrijfskunde en elektrotechniek niet alleen de minor volgen, maar zich ook verder specialiseren in railtechniek. Met NedTrain en Lloyds Register wordt overlegd om raakvlakken met materieeltechniek in de specialisatie op te nemen.

# 9 Een betrokken werkgever

ProRail wil een goede werkgever zijn, met oog voor de talenten en vaardigheden van haar medewerkers. ProRail wil ook kunnen beschikken over voldoende vakbekwame, gezonde, enthousiaste, betrokken en duurzaam inzetbare medewerkers. We willen onze medewerkers een werkplek bieden waar ze graag (komen) werken. Daarom investeerden we ook in 2013 in aantrekkelijke arbeidsvoorwaarden, het versterken van de interne mobiliteit en duurzame inzetbaarheid van medewerkers, opleidings- en trainingsprogramma's, leiderschapsontwikkeling, performance management en het monitoren en versterken van de betrokkenheid van medewerkers.

## 9.1 Duurzame inzetbaarheid

Duurzaam inzetbare medewerkers beschikken over het vermogen om nu en in de toekomst binnen de organisatie of daarbuiten toegevoegde waarde te leveren en daarbij zelf ook meerwaarde te ervaren. ProRail wil medewerkers dan ook op allerlei manieren stimuleren zodat ze in hun werk competent, gezond en gemotiveerd zijn en blijven. Op deze manier zijn medewerkers breder inzetbaar in de organisatie en blijven ze aantrekkelijk op de in- en externe arbeidsmarkt. Duurzame inzetbaarheid is, naast de re-integratieactiviteiten, FlexPool en MatchPoint, een van de diensten van het Loopbaancentrum van ProRail, dat in het najaar van 2013 is ingericht.

Afgelopen jaar zijn op verschillende niveaus acties ondernomen om de inzetbaarheid van specifieke groepen, teams of individuen te vergroten en te verbeteren.
- Bij Verkeersleiding is het project duurzame inzetbaarheid Treindienstleiders opgestart.
- Bij de bedrijfseenheid Projecten kunnen medewerkers via het jobrotationprogramma ProRail-Rijkswaterstaat (RWS) ervaring opdoen bij RWS.
- Er zijn twee leertrajecten uitgevoerd om talentvolle vrouwen te begeleiden in de versterking van hun strategische vaardigheden.

Daarnaast zijn er diverse workshops en trainingen gegeven met uiteenlopende doelstellingen zoals:
- Verhogen van persoonlijk ondernemerschap bij de afdeling Facilitaire Zaken.
- Verhogen bewustwording (vitaliteit in je werk- traject) bij Verkeersleiding
- Verkrijgen van een effectievere teamsamenwerking bij Asset Management;
- Aan de slag met generatiemanagement – samen met Young ProRail.

De medewerkers met een individuele ontwikkelvraag konden terecht bij de loopbaanadviseurs van het Loopbaancentrum waar het afgelopen jaar het aantal instrumenten is uitgebreid met onder meer acht korte loopbaantesten en de inrichting van de flexpool. Sinds eind 2013 heeft het Loopbaancentrum ook een eigen website waardoor het aanbod zichtbaarder is geworden.

### 9.1.1 Vitaal Werken-advies

Met Vitaal Werken-advies ondersteunen we medewerkers en afdelingen om meer inzicht en grip te krijgen op gezondheid en persoonlijke inzetbaarheid. Na succesvolle proefprojecten in 2012 is het programma, mede ontworpen door TNO, in 2013 bij meerdere afdelingen ingezet.

## 9.2 Integriteit

Onze vertrouwenspersonen integriteit worden ook geconsulteerd over 'ongewenst gedrag'. Dat betreft zaken die niet onder de Regeling Vermoede Misstanden vallen. In 2013 is er een zaak aanhangig gemaakt bij de Klachtencommissie Ongewenst Gedrag. De Commissie heeft een advies uitgebracht dat door de directie is overgenomen.

## 9.3 Opbouw medewerkersbestand

ProRail streeft naar evenwichtige personeelsopbouw en probeert ook ten tijde van verminderde instroom door de bezuinigingen toch een goede leeftijdsopbouw te bereiken. Het werven van nieuwe medewerkers op bepaalde functies (HBO/WO-niveau voor ICT en MBO voor techniek) wordt moeilijker. Om bij organisatie- en procesaanpassingen voldoende bewegingsruimte te hebben, wil ProRail het aantal tijdelijke contracten vergroten en inhuurkrachten vervangen om kosten te verlagen.
Bij ProRail werken relatief veel 50-plussers. Door het verhogen van de pensioenleeftijd zal dit aandeel de komende jaren verder toenemen. De uitdaging is voor iedereen, ook voor deze groep medewerkers om te werken aan wendbaarheid en mobiliteit.
ProRail stelt zich ten doel om het medewerkersbestand te verjongen en daarmee de balans in de leeftijdsopbouw van ProRail te herstellen. Daarnaast wordt ingezet op duurzame inzetbaarheid van ouder wordende medewerkers. Daarnaast wil ProRail haar identiteit op de arbeidsmarkt vernieuwen en deze richten op jonge medewerkers en afstudeerders in techniek en ICT. Het beleid voor arbeidscontracten is aangescherpt en impliceert geen instroom meer op een arbeidscontract voor onbepaalde tijd.

## 9.4 Indicatoren

### 9.4.1 Tevredenheid en betrokkenheid

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|---|---|---|---|
| Tevreden medewerkers | 85% | 86% | 87% | 87% |
| Betrokken medewerkers | 82% | 79% | 80% | 80% |
| Gemiddeld | 84% | 83% | 84% | 84% |

In 2013 is geen eigen werkbelevingsonderzoek uitgevoerd maar hebben we deelgenomen aan het Beste Werkgeversonderzoek van onderzoeksbureau Effectory. In 2012 was een 7,5 nog voldoende voor een 35e plaats; in 2013 behaalden we op algemene tevredenheid hetzelfde cijfer maar daalden we in het onderzoek naar een 64$^{e}$ plek.

### 9.4.2 Verzuim

**(ziekte-uren in % van het aantal beschikbare uren)**

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|---|---|---|---|
| Realisatie | 4,3% | 4,4% | 4,6% | 3,7% |
| Norm | 4,8% | 4,2% | 4,5% | 4,5% |

Het ziekteverzuim nam in 2013 sterk af, vooral door een daling van het lang verzuim. Reductie van het lang verzuim was in 2012 al een prioriteit en de in dat jaar voorbereide maatregelen hebben tot resultaat geleid. Per saldo is het aantal lang-verzuimers met een derde gedaald en is de duur van het lang verzuim gemiddeld fors afgenomen. Ook is een deel van het management in 2013 geschoold in scenarioplanning: een aanpak gericht op demedicalisering van de verzuimmelding en versnelling van het re-integratietraject.

### 9.4.3 Diversiteit

| | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|---|---|---|
| Aandeel vrouwen in Top 80 | 21% | 21% | 21% |
| Instroom < 40 jaar | 70% | 68% | 79% |
| Instroom Allochtonen | 15% | 15% | 16% |

In 2013 is het aandeel vrouwen in top 80-functies met 21% stabiel gebleven; onze doelstelling is 9% groei voor eind 2015. De instroom van jongeren onder de 40 jaar is in 2013 duidelijk hoger dan in 2012. Het absolute aantal van 149 is echter te klein om het aandeel jongeren in de totale populatie op peil te houden of te vergroten. Op dit gebied zullen de komende jaren meer inspanningen nodig zijn. De instroom van allochtonen laat ten slotte een langzame stijging zien.

### 9.4.4 Leeftijdsopbouw

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|---|---|---|---|
| 20 – 29 jaar | 10% | 10% | 9% | 8% |
| 30 – 39 jaar | 24% | 23% | 22% | 22% |
| 40 – 49 jaar | 34% | 33% | 32% | 31% |
| 50 – 59 jaar | 29% | 30% | 32% | 33% |
| ≥ 60 jaar | 3% | 4% | 5% | 6% |

Het aandeel 50-plussers is gestegen van 32% in 2010 naar 39% in 2013. Door verhoging van de pensioenleeftijd naar 67 jaar neemt het aandeel 50-plussers de komende jaren verder toe. Dat betekent extra aandacht voor het thema duurzame inzetbaarheid. De instroom van nieuwe medewerkers zal als gevolg van de taakstelling de komende jaren beperkt zal blijven. In 2013 nam tevens het aandeel jongeren in de categorie 20-29 jaar enigszins af. Hierdoor zal de beoogde verjonging van het personeelsbestand meer tijd vergen en zullen we in 2014 bij de werving aan dit onderwerp extra aandacht geven.

## 9.5 Introductieprogramma nieuwe medewerkers

In 2013 namen 123 nieuwe medewerkers deel aan het vernieuwde introductieprogramma 2013. Uit de evaluaties is gebleken dat het programma, gedragen door de inzet van vele collega's, door de meesten goed werd gewaardeerd. Inhoudelijk is het nieuwe programma veel meer toegesneden op de strategische doelstellingen van de organisatie. Elke nieuwe medewerker is verplicht het vierdaagse programma te volgen, dat binnen vier weken wordt afgerond.

### 9.5.1 Traineeprogramma's

In 2013 heeft ProRail naast het bestaande managementtraineeprogramma een technisch en finance traineeprogramma gelanceerd. Leidinggevend, financieel en technisch talent van de verschillende universiteiten wordt via een tweejarig traineeprogramma voorbereid op een functie bij ProRail. De programma's bieden in totaal twintig plekken voor trainees; in 2013 hebben 9 managementtrainees het programma doorlopen en een functie binnen ProRail gekregen.

## 9.6 Ondernemingsraad

### 9.6.1 Aansluiting

Het medewerkersbestand van ProRail is groot, divers en betrokken. Daarom blijft het een uitdaging om ieders belang goed te vertegenwoordigen. De ondernemingsraad werkt voortdurend aan een goede aansluiting met de medewerkers. Dat gebeurt via diverse kanalen, maar in 2013 ook via workshops en het interactieve platform Grand Central. Belangrijke thema's waren mobiliteit en personeelsbeleid.
De ondernemingsraad is bezig aan het derde jaar van de huidige zittingstermijn; in 2014 vinden er weer verkiezingen plaats. Ondernemingsraad en bestuurders hebben in 2013 elf keer overlegd.

### 9.6.2 Het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur van de ondernemingsraad bestaat uit F. Barel (voorzitter), G. Kok (vicevoorzitter) en A. Jesse (secretaris).

### 9.6.3 Belangrijke overlegpunten in 2013

- In 2013 is veel aandacht geweest voor belangrijke ontwikkelingen binnen en buiten de organisatie. Zo is de OR geïnformeerd over de gevolgen van taakstelling van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ook de voortgang van het veranderprogramma 2012-2015 en vooral het onderdeel Lean is regelmatig onderwerp van gesprek geweest.
- In 2013 zijn de resultaten van het Hackett-onderzoek naar de effectiviteit en omvang van stafdiensten besproken.
- 1 in Finance: de detailadviesaanvraag over een vernieuwde financiële functie is afgerond en per 1 september 2013 is de nieuwe financiële organisatie van start gegaan.
- Beoordelingscyclus: op basis van de evaluatie 2012 is onze beoordelingscyclus met instemming van de OR vereenvoudigd en aangepast.

– De introductie van het Digitale Veiligheidspaspoort is ter instemming aan de OR voorgelegd. Datzelfde geldt voor het gewijzigde Toegangsbeleid. Er is overlegd over de huisvesting in Amsterdam en Utrecht en er is overeenstemming bereikt over het aanscherpen van het alcoholbeleid.
– De samenwerking tussen de bestuurder en medezeggenschap is besproken en in aanwezigheid van president-commissaris Michiel Boersma heeft overleg plaatsgevonden over de resultaten van 2013.

# 10 Financiën

ProRail realiseerde in 2013 bedrijfsopbrengsten ter grootte van EUR 1,2 miljard in de vorm van exploitatiebijdragen van de Rijksoverheid (EUR 820 miljoen), gebruiksvergoeding (EUR 263 miljoen), geactiveerde productie (EUR 101 miljoen) en overige bedrijfsopbrengsten (EUR 52 miljoen). De bedrijfslasten bedroegen eveneens EUR 1,2 miljard. Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening kwam in 2013 uit op nul. <link naar Winst- en verliesrekening 2013>

In 2013 werd voor circa EUR 1,3 miljard aan investeringsbijdragen ontvangen vanuit het Infrastructuurfonds (EUR 944 miljoen) en van derden (EUR 339 miljoen). In 2013 is ruim EUR 1,3 miljard besteed aan de onderhanden investeringsactiviteiten. De totale kasstroom van ProRail bedroeg EUR 19 miljoen positief.

## 10.1 Effectieve bestedingen

Doelstelling van ProRail is om haar middelen zo effectief en efficiënt mogelijk te besteden en op een transparante manier verantwoording af te leggen.

### 10.1.1 Subsidies en bijdragen

ProRail is voor de financiering van haar activiteiten afhankelijk van de subsidie en vergoedingen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en andere overheden. Daarnaast ontvangt ProRail gebruiksvergoedingen van vervoerders. De bestedingen van deze middelen aan onze bedrijfsactiviteiten worden hieronder verder toegelicht.

### 10.1.2 Investeringsprojecten

De aanleg 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. De grootste investeringsprojecten wordt in deze grafiek vermeld.
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 portfoliomanagement structuur ingericht.

### 10.1.3 Onderhoud en beheer

ProRail besteedt het onderhoud aan het spoor en de transferruimten op stations uit. We laten deze onderhoudswerkzaamheden zo effectief en efficiënt mogelijk uitvoeren door gekwalificeerde aannemers. De kosten in het jaar 2013 hebben we hieronder toegelicht.

| Kosten in miljoenen euro's | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| Grootschalig onderhoud | 134 | 145 |
| Kleinschalig onderhoud | 267 | 269 |
| Onderhoud transfer | 71 | 66 |
| Beheer | 162 | 159 |
| Planstudies | 16 | 16 |
| **Totaal** | **650** | **655** |

**Grootschalig onderhoud**
De kosten voor grootschalig onderhoud zijn met 8% gedaald. Grootschalig onderhoud heeft betrekking op geplande grote programma's (zoals het slijpen van het spoor) en ad hoc projecten. De daling in 2013 wordt verklaard door een lagere activiteit op het gebied van ad hoc projecten.

**Kleinschalig onderhoud**
De kosten voor kleinschalig onderhoud zijn nagenoeg gelijk gebleven. ProRail is samen met de aannemers een proces gestart om de onderhoudscontracten om te zetten naar Prestatie Gericht Onderhoud (PGO)-contracten. ProRail realiseert hiermee een betere kosten- prestatieverhouding.

**Onderhoud transfer en beheer**
De kosten voor het onderhoud van de transferruimte in stations zijn met 8% gestegen als gevolg van extra inzet van personeel en materieel ten gevolge van winterweer in de eerste maanden van 2013. De beheerkosten (beheer IT-systemen, energieverbruik van de spoorinfra en inzet bij calamiteiten) zijn met 2% toegenomen in vergelijking met 2012, voornamelijk door de invoering van het veiligheidspaspoort, ingebruikname van nieuwe IT-systemen en kosten voor de bedrijfsbrandweer.

## 10.2 Lagere kosten

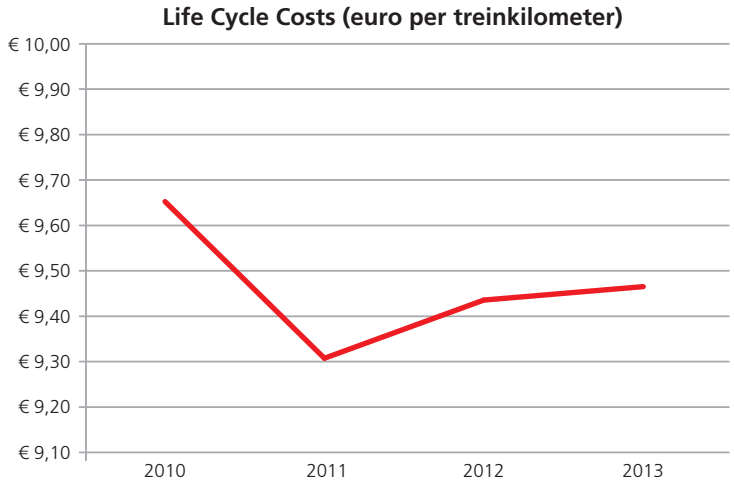
ProRail ziet zich gesteld voor een financiële uitdaging om klantgerichter en resultaatgerichter te werken, maar met minder middelen dan voorheen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft ProRail taakstellingen opgelegd die resulteren uit de kabinetsbezuinigingen vanwege de moeilijke economische situatie van de afgelopen jaren. In 2013 zijn binnen alle afdelingen van ProRail concrete besparingsacties gerealiseerd.

### 10.2.1 Meer doen met minder budget

Om met het lagere budget toch een goed functionerend en veilig spoor te kunnen leveren, stelden we in 2013 voor heel ProRail concrete besparingsdoelen vast, waardoor we nog slimmer kunnen werken zonder aan kwaliteit en veiligheid in te boeten.
[zie: programma 2012-2015]

### 10.2.2 Efficiënter werken

In 2012 zijn we begonnen om processen te versimpelen en de interne kwaliteit te verbeteren. Deze trajecten lopen door in 2013. Daarnaast werken we aan het terugdringen van de inhuur van externe medewerkers, en het aantal ProRail medewerkers binnen de organisatie. Een continue thema voor het management is het structureel terugbrengen van onderhoudskosten bij uitbreidings- en vervangingsinvesteringen in het spoor. Hierdoor wordt bijdrage geleverd aan de lagere LCC (Life Cycle Costs).




De kosten per treinkilometer, ofwel Life Cycle Costs, zijn de kosten voor het beheer, onderhoud en de vervanging van het spoor plus de netto kosten van personeel en huisvesting (apparaat), gedeeld door het aantal gereden treinkilometers. In de berekening van de LCC wordt geen rekening gehouden met financieringskosten. Ook worden de kosten van en de gereden kilometers op de HSL-Zuid en de Betuweroute niet meegerekend. De stijging van de LCC in 2013 ten opzichte van 2012 wordt voornamelijk veroorzaakt door hogere beheerkosten in verband met onder andere de ingebruikname van nieuwe IT-systemen en door het lagere aantal treinkilometers.

### 10.2.3 Co-creatie ingezet voor een hoger kostenbewustzijn

Hoe zet een organisatie haar middelen en mensen nóg beter in? De beste antwoorden komen vaak van medewerkers zelf. Zij werden in 2013 via het nieuwe co-creatieplatform Grand Central uitgenodigd om te komen met innovatieve besparingsideeën. Co-creatie is niet alleen een middel om het kostenbewustzijn binnen de organisatie te verhogen. Het is ook een middel om aanwezige kennis te delen en te verrijken.
In 2013 zijn veel besparingsprojecten gestart die op korte termijn tot resultaten hebben geleid. Zo werd er succesvol campagne gevoerd om minder kleurenafdrukken te maken en werden telefoonkosten voor de medewerkers zelf inzichtelijk gemaakt. In de ProRail gebouwen werden de waterkoelers gesaneerd en op het spoor werd meer werk gemaakt van het hergebruik van spoormaterialen in projecten. Interne procedures werden vaker online afgehandeld in plaats van met papieren formulieren. Ook werd het contract- en factureringsproces rond onderhoud en vernieuwing voor omgevingswerken in opdracht van derden verbeterd, evenals het contract- en factureerproces rond het wegslepen van kapotte treinen en locomotieven.
In 2014 lopen acties door die in 2013 zijn begonnen zoals het verminderen van de kosten van kantoorautomatisering, post en porto, vakliteratuur, lease-auto's, catering, meer- en minderwerk, schadeafhandeling en de inkoop van ondersteunende diensten via raamcontracten.

## 10.3 Taakstellingen

In 2011 en 2013 zijn taakstellingen naar aanleiding van de plannen van de kabinetten Rutte I en Rutte II uitgewerkt en aan ProRail opgelegd. Deze moeten vanaf 2013 tot 2018 het kostenniveau van ons apparaat met EUR 48,4 miljoen per jaar omlaag brengen.
Ook is er sprake van kortingen op de voor beheer en onderhoud beschikbaar gestelde middelen en eenmalige besparingen op investeringsprojecten.
Daarnaast is sprake van een taakstellende verhoging van de vergoeding die vervoerders betalen om het spoor te gebruiken met EUR 50 miljoen per jaar. Deze taakstelling verlaagt de kosten van ProRail niet, maar wel de bijdrage van de Rijksoverheid aan ProRail.
Met het invullen van de opgelegde taakstellingen levert ProRail een bijdrage aan de beheersing van de overheidsuitgaven.

# Profiel

# 11 Organisatie

ProRail zet zich dagelijks in voor een veiliger, betrouwbaarder, punctueler en duurzamer spoornetwerk. Dat doen we met aandacht voor de invloed op mens, milieu en samenleving.

## 11.1 Missie en toegevoegde waarde voor de samenleving

Onze missie geeft uitdrukking aan onze strategie en aan de betekenis ervan voor onze medewerkers en onze stakeholders.

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

## 11.2 Het belang van het spoor voor Nederland

Het spoor is essentieel voor de bereikbaarheid van Nederland. De trein kan met weinig ruimtebeslag grote vervoerstromen aan, en dat is van groot belang in ons drukbevolkte land. Het netwerk van stations dringt door tot in de kern van steden en verbindt ze met hun agglomeraties.
De trein is cruciaal voor iedereen die geen auto tot zijn beschikking heeft en concurreert met de auto in kwaliteit van reistijd en in duurzaamheid[2]. Met de Thalys-treinen naar Parijs en verbindingen met Brussel, Keulen en Frankfurt biedt het spoor ten slotte een comfortabele, snelle reismogelijkheid naar de zaken- en touristencentra in onze buurlanden, die in de toekomst aan belang zal winnen.

## 11.3 Activiteiten

ProRail is verantwoordelijk voor het spoorwegnet van Nederland. We verdelen de ruimte op het spoor, regelen alle treinverkeer, bouwen en beheren stations en leggen nieuwe sporen aan. We onderhouden en beheren de bestaande railinfrastructuur en zijn verantwoordelijk voor de veiligheid.

2 Lange Termijn Spooragenda

### 11.3.1 Beheerconcessie

ProRail heeft een concessie, een vergunning van de rijksoverheid tot 2015 voor het beheer van het spoor. Wij zijn verantwoordelijk voor:
– de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur
– de kwaliteit van de capaciteitsverdeling
– de bijsturing van het treinverkeer
– de reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen.

### 11.3.2 Beheerplan

Elk jaar stellen we voor ministerie van Infrastructuur en Milieu een Beheerplan op waarin de concrete doelstellingen van ProRail voor het desbetreffende jaar zijn verwoord. We meten onze prestaties aan de hand van kernprestatie-indicatoren en rapporteren elk kwartaal aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

## 11.4 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, Noord-Oost en Zuid. Ons hoofdkantoor staat in Utrecht. Daarnaast zijn er vier regiokantoren: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle en Eindhoven. Verspreid over het land hebben we 13 verkeersleidingsposten van waaruit het treinverkeer wordt bestuurd.

## 11.5 Operationele structuur

ProRail heeft twee kerntaken: capaciteit beschikbaar stellen voor vervoerders en de infrastructuur beheren en onderhouden (Operatie) en vernieuwen (Projecten). Het onderhoud en vernieuwen van het spoorsysteem besteden we uit.

### 11.5.1 Operatie

De standaardoperatie is verdeeld over twee bedrijfseenheden: Vervoer & Dienstregeling en Operatie. Onze bedrijfseenheid Operatie bestaat uit de onderdelen Verkeersleiding, Assetmanagement en ICT-Services. De medewerkers van deze onderdelen zorgen ervoor dat onze middelen optimaal worden ingezet. De medewerkers van Vervoer & Dienstregeling maken de planning voor de 39 vervoerders op het spoornetwerk. De optimale benutting van het spoor is daarbij het uitgangspunt.

### 11.5.2 Projecten

De bedrijfseenheid Projecten zorgt voor het werk aan het spoor en aan stations dat nodig is om onze dienstverlening – in de breedste zin van het woord – te realiseren en zo nodig te verbeteren. Binnen de bedrijfseenheid Projecten zorgt de afdeling Aanbestedingszaken, Kostenmanagement en Inkoop (AKI) voor de aanbestedingen van de opdrachten die uit deze projecten voortvloeien, voornamelijk voor bouwondernemingen en ingenieursbureaus.

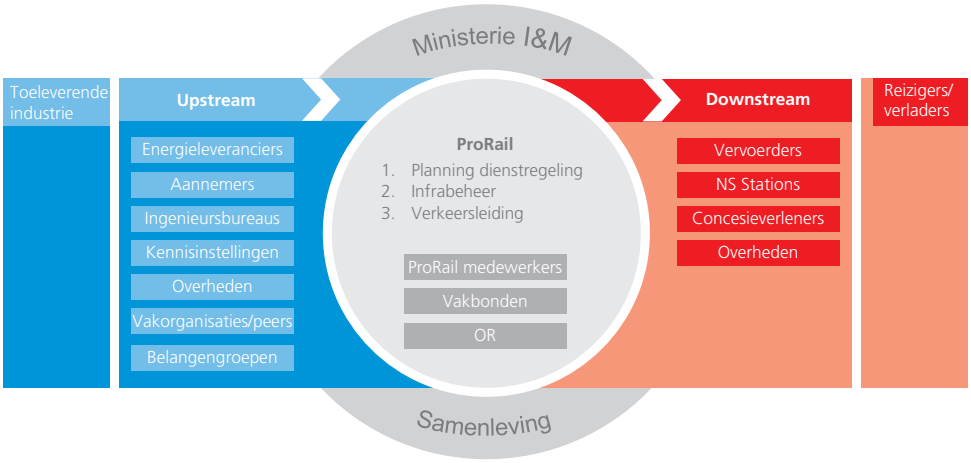
## 11.6 Juridische structuur

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 exploitant van de Betuweroute, en een belang van 50% in *dark fiber*-verhuurder Relined B.V.

## 11.7 Onze waardeketen

ProRail faciliteert het gebruik van de trein als openbaar vervoermiddel. Het openbaar vervoer is een onlosmakelijk onderdeel van onze samenleving, en daarom zijn wij continu in gesprek met onze stakeholders en onze ketenpartners. Samen met onze ketenpartners werken we voortdurend aan onze belangrijkste ambitie: een beschikbaar en betrouwbaar spoor zonder vermijdbare ongelukken en verstoringen. In onze strategie en onze bedrijfsvoering zoeken we steeds naar mogelijkheden om in maatschappelijk opzicht het verschil te maken.

**ProRail Value Chain & stakeholders**




### 11.7.1 De spoorketen

ProRail faciliteert en stuurt de 'spoorketen'. Deze start bij de spoorpartners, die ervoor zorgen dat het spoor wordt aangelegd en goed wordt onderhouden, zoals ingenieursbureaus en (spoor)aannemers. De beschikbare capaciteit verdelen wij tussen reizigersvervoerders, goederenvervoerders en andere gebruikers van het spoor (aannemers, meettreinen) op basis van de aanvragen die zij indienen. Centraal in deze keten beheert ProRail het spoorsysteem. Dit doen we in opdracht van de overheid en met subsidies en bijdragen van de overheid. Daarnaast betalen vervoerders een vergoeding voor het gebruik van het spoor. Aan het eind van de spoorketen bevinden zich onze klanten, de vervoerders en verladers, en hun klanten: de reizigers en het bedrijfsleven. Zij verwachten een beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor van ons.
De wensen en behoeftes van onze (indirecte) klanten staan centraal in onze dienstverlening. Samen met gemeenten en provincies kijken we hoe we het best aan hun vraag naar treinvervoer en stationsvoorzieningen kunnen voldoen.

### 11.7.2 Impact op mens, milieu en samenleving

Het spoor heeft effect op haar omgeving, en andersom. ProRail werkt actief aan een goede leefomgeving in en rondom het spoordomein en zo weinig mogelijk hinder voor de omgeving. In navolging van de wet- en regelgeving beperken we geluid en trillingen. We gebruiken grondstoffen die het milieu zo min mogelijk belasten, scheiden en recyclen ons afval en we zetten ons in voor natuurbehoud. Met zorgvuldig beheer van de 3.200 hectare aan 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. Zo houden we het spoor toekomstbestendig.

De economische crisis van de afgelopen jaren heeft een grote impact gehad op de samenleving. De overheid zal in de komende jaren miljarden moeten bezuinigen. Dat heeft ook consequenties voor het spoor en voor ProRail. Wij moeten structureel EUR 48 miljoen per jaar bezuinigen, tot een totaal van 250 miljoen in 2015 en krimpen ons personeelsbestand in dezelfde periode in met 600 fte. Momenteel werken wij plannen uit waarmee we deze doelen willen bereiken.

**Focus en afweging**
ProRail hecht veel belang aan efficiency en lagere kosten. We willen onze middelen doelmatig besteden in onze bedrijfsvoering en in de werkzaamheden aan het spoor. In onze bedrijfsbeslissingen maken we een afweging tussen sociale aspecten, milieuaspecten en (bedrijfs)economische aspecten. We doen dit zo transparant mogelijk en betrekken hierin waar mogelijk onze stakeholders.

## 11.8 De betrokkenheid van stakeholders bij onze organisatie

Bij het opstellen van onze bedrijfsstrategie hebben wij onze stakeholders in kaart gebracht voor de periode 2012-2015. Onze spoorpartners en directe klanten vormen de directe schakels in onze keten. Met hen zijn we structureel en continu in dialoog en werken we samen aan een veilig, betrouwbaar, punctueel en duurzaam spoornetwerk. Ook onze indirecte klanten vormen een belangrijke rol in onze keten. Daarnaast zijn er diverse partijen met wie wij samenwerken in kleine niet-kernactiviteiten.

In de afgelopen jaren is het contact met onze stakeholders intensiever en zakelijker geworden. ProRail heeft operationele processen ingericht voor de dialoog met de diverse groepen stakeholders en hun tevredenheid wordt jaarlijks onderzocht.

| Categorie | Stakeholder | Dialoog |
|---|---|---|
| Overheid | Het ministerie van I&M (Concessieverlener, subsidieverlener, aandeelhouder) | Beheerplannen, kwartaalrapportages, gesprekken, aandeelhoudersvergadering. |
| Upstream | Opdrachtgevers | Relatiedagen, reputatiescore, tevredenheid. |
| | Spoorpartners | Gunning, conferenties, allianties, inkoopbeleid, innovaties. |
| Downstream | Vervoerders | Verdeling capaciteit, accountmanagement, tevredenheidsonderzoek, samenwerking NS, concessieteams. |
| Publiek | Reizigers en verladers | Tevredenheidsonderzoek, beheer stations. |
| | Omwonenden | Omgevingscommunicatie, vragen en klachten. |
| | De samenleving | Omgevingscommunicatie, campagnes en voorlichting, vragen en klachten tevredenheidsonderzoek. |
| | Media | Persberichten, woordvoering. |
| Medewerkers | Medewerkers | Tevredenheidsonderzoek, performance management, panel, personeelsblad, intranet, managementcascade. |
| | Ondernemingsraad en vakbonden | Overleg |

### 11.8.1 Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Jaarlijks stelt ProRail in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Milieu een Beheerplan op met concrete doelstellingen voor het desbetreffende jaar. Daarnaast rapporteert ProRail op kwartaalbasis over de voortgang.

### 11.8.2 Onze spoorpartners

Onze spoorpartners staan aan het begin van onze keten. Het zijn onder meer spooraannemers, ingenieursbureaus, werkplekbeveiligingsbedrijven, kabelaannemers en boorbedrijven. Met onze spoorpartners hebben we verschillende samenwerkingsvormen. We maken duidelijke prestatieafspraken, bijvoorbeeld over onderhoud en veiligheid. In de bouw kiezen we steeds meer voor samenwerking. We sluiten allianties om kosten te besparen en risico's te delen. Dit bespaart belastinggeld. Op andere gebieden kiezen we voor stimulering, bijvoorbeeld voor een lagere $CO_2$-uitstoot met de CO2-Prestatieladder. Deze stimuleert bedrijven om klimaatvriendelijk te werken en te produceren. Hoe meer een bedrijf zich inspant om CO2-uitstoot te verminderen, hoe hoger het scoort op de ladder en hoe meer kans op gunning van projecten. Sinds ProRail de prestatieladder in 2009 invoerde, hebben meer dan honderd bedrijven zich eraan verbonden.

We willen maximaal maatschappelijk rendement behalen en publieke middelen op een rechtmatige en doelmatige manier besteden. De kwaliteit van onze inkoopprocessen stond in 2013 dan ook hoog op de agenda. Onze spoorpartners zijn voor een belangrijk deel afhankelijk van de wijze waarop ProRail ze aanstuurt en met hen samenwerkt. Een goede en duurzame samenwerking stimuleert hen om te blijven investeren in kennis, oplossend vermogen, innovatie. Hiermee dragen zij bij aan het behalen van onze doelstellingen. Wij richten ons vooral op het specificeren, in concurrentie brengen en in onderling verband managen van contracten. De werkzaamheden zelf besteden we zoveel mogelijk uit.

Een recente ontwikkeling in het contracteringsbeleid is Best Value Procurement, een methodiek om bij een aanbesteding expliciet te kunnen beoordelen welke kwaliteit de opdrachtnemer te bieden heeft en de bijdrage daarvan aan de ondernemingsdoelstellingen. Bij projecten die nog niet exact vastliggen kan bijvoorbeeld waarde toegekend worden aan de manier waarop een opdrachtnemer bij de uitvoering van de opdracht zal omgaan met kansen en risico's voor de ondernemingsdoelstellingen.

Als opdrachtgever werkt ProRail actief samen met andere grote publieke opdrachtgevers. Zo hebben we in 2011 een strategische alliantie gesloten met Rijkswaterstaat (RWS). In deze alliantie hebben we vastgelegd op welke vlakken we de samenwerking willen intensiveren, bijvoorbeeld in projecten waarin weg en spoor elkaar raken. Dat doen we uit efficiency-oogpunt, maar ook om de hinder voor reiziger, weggebruikers en omwonenden te verminderen. Een jaarplanning van grote werkzaamheden (het Infraclaimboek) moet voorkomen dat er tegelijkertijd aan infrastructuur wordt gewerkt de dicht bij elkaar ligt. Zo zorgen we ervoor dat reizigers en automobilisten altijd een alternatieve reismogelijkheid houden wanneer in een bepaald gebied aan de infrastructuur wordt gewerkt.

**Onze klanten**
In onze dienstverlening stellen wij de belangen van treinreizigers en verladers centraal. Zij zijn onze indirecte klanten. De spoorvervoerders zijn onze directe klanten. ProRail voert jaarlijks een tevredenheidsonderzoek uit onder de vervoerders over de geleverde diensten. Ook overleggen we met gemeenten en provincies hoe we het best aan hun vraag naar treinvervoer en stationsvoorzieningen kunnen voldoen.

### 11.8.3 Concessieteams

ProRail werkt sinds 2012 met concessieteams, waarin we samen met vervoerders de prestaties van een treindienst op het gewenste niveau brengen. De concessieteams bestaan uit operationeel managers van de vervoerders en vertegenwoordigers van ProRail Assetmanagement, Verkeersleiding en Relatiebeheer. De teams analyseren de oorzaken van dispunctualiteit en uitval, zodat een gericht verbeterplan kan worden ingezet. De teams en hun analyses worden regelmatig extern beoordeeld.

In 2013 heeft de hechte samenwerking binnen concessieteams duidelijk vruchten afgeworpen. Zo is voor de reizigers op de MerwedeLingelijn met concessiehouder Arriva een hogere punctualiteit gerealiseerd. Met NS werken we in vergelijkbare teams (Regionaal Overleg Operatie). Het delen van analyses en ambities heeft veel vertrouwen gegeven in de kwaliteit van de samenwerking: in 2014 gaan we ruim aandacht besteden aan maatregelen die maximaal bijdragen aan het beoogde prestatieniveau.

### 11.8.4 Portaal voor vervoerders

In 2013 heeft ProRail in 2013 een begin gemaakt met een portaal voor alle informatie-uitwisseling tussen ProRail en de vervoerders. Elke vervoerder krijgt een eigen subportaal. Binnen de voorgeschreven kaders stellen we hier ook financiële gegevens en prestatierapportages beschikbaar.

Alle specifieke informatie voor vervoerders verhuist naar het Vervoerdersportaal. De Netverklaring, waarin onder meer technische informatie over het spoorwegnet, toegangsvoorwaarden voor het spoor, en het proces van capaciteitsaanvraag staan, blijft beschikbaar op de algemene website van ProRail.

### 11.8.5 Samenwerking met NS

Als concessiehouder voor reizigersvervoer op het hoofdrailnet (HRN) verzorgt de NS voor circa 500.000 reizigers dagelijks de treinreis over een druk bereden spoor. ProRail en NS werken dagelijks samen om de prestaties op het Hoofdrailnet verder te verbeteren. In 2012 hebben we samen het Masterplan NS-ProRail ontwikkeld, dat tevens voorziet in de operationele uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hierop volgde in 2013 het advies getiteld ‘Beter en meer’, de operationele uitwerking van NS en ProRail van ons streven naar een effectieve samenwerking, samen met andere partners, op basis van een gezamenlijke investeringsagenda, een gedeelde aanpak en onderling afgestemde prestatie-indicatoren om de ambities te realiseren.

### 11.8.6 Aanspreekpunt voor reizigers, omwonenden en de samenleving

Het spoor is onlosmakelijk verbonden met de Nederlandse samenleving. Daarom moeten het publiek ons kunnen bereiken voor vragen, meldingen en klachten. ProRail Publiekscontacten is daarvoor het aanspreekpunt. Mensen kunnen Publiekscontacten bereiken via telefoon, website, email en post.
Uit de klanttevredenheidsonderzoek van 2013 blijkt dat deze stakeholdersgroep het contact met ProRail positief ervaart, en waardeerde Publiekscontacten in 2013 met een 7,6.

### 11.8.7 Medewerkers

We willen een betrokken werkgever zijn en vinden het belangrijk dat onze medewerkers een goede balans kunnen handhaven tussen werk en privé. Tevens willen we een doelgerichte organisatie zijn, die een gezonde personeelsopbouw kent. Vakmanschap aanboren en doorontwikkelen, en de betrokkenheid, wendbaarheid en het enthousiasme van onze medewerkers zijn essentiële voorwaarden om onze ambitie te kunnen realiseren. Ons imago als aantrekkelijke, moderne en betrokken werkgever is belangrijk voor de betrokkenheid en bevlogenheid van onze medewerkers én de aantrekkingskracht van ProRail op de arbeidsmarkt.

## 11.9 Tevredenheid en evaluatie van onze stakeholders

We doen jaarlijks onderzoek naar de klanttevredenheid en de reputatie onder onze vervoerders, spoorpartners, overheden, omwonenden, het algemene publiek en medewerkers.

### 11.9.1 Tevredenheid van onze klanten

In het Beheerplan 2013 is vastgelegd dat de klanttevredenheid in het verslagjaar zou worden bepaald door een cijfer voor de prestaties van ProRail in het algemeen (subjectief) en een cijfer voor vooraf gedefinieerde prestaties van ProRail (objectief). Eind 2013 en begin 2014 zijn deze cijfers bij de vervoerders uitgevraagd.

| | 2012 | 2013 |
|---|---|---|
| Reizigers –subjectief | 7,1 | 6,8 |
| Reizigers – objectief | nvt | 7,0 |
| *Reizigers totaal* | *7,1* | *6,9* |
| Goederen – subjectief | 6,3 | 6,3 |
| Goederen – objectief | nvt | 7,0 |
| *Goederen totaal* | *6,3* | *6,7* |
| **ProRail totaal** | **6,7** | **6,8** |

**Respons**
Op het onderdeel 'vooraf gedefinieerde prestaties' was het aantal respondenten in de goederensector 13 (marktaandeel respondenten bijna 70%). Dat de respons op dit onderdeel lager is dan de respons op andere vragen komt omdat enkele vervoerders zo nieuw zijn dat ze onvoldoende bekend zijn met de gemaakte afspraken. Bij enkele andere vervoerders is de directeur met wie indertijd de afspraken zijn gemaakt niet meer werkzaam bij het bedrijf. Alle scores zijn een rekenkundig gemiddelde zonder weging naar vervoersomvang of anderszins.

De belangrijkste aandachtspunten uit het klanttevredenheidsondersoek:

Reizigersvervoerders:
- waardering voor de effectiviteit van de concessieteams en de rol van accountmanagement
- rolzuiverheid ProRail in relatie tot infraprojecten
- communicatie over wijzigingen in scope en planning bij infraprojecten
- stijging gebruiksvergoeding in relatie tot geleverde kwaliteit
- ontevredenheid over de compensatieregeling bij buitendienststellingen.

Goederenvervoerders:
- waardering voor het vakmanschap van ProRail en de rol van accountmanagement
- meer aandacht nodig voor internationale afstemming (capaciteitsverdeling, onderhoud)
- Gebrek aan één loket in de ProRail/Keyrail relatie.

### 11.9.2 Klanttevredenheid afdeling Publiekscontacten

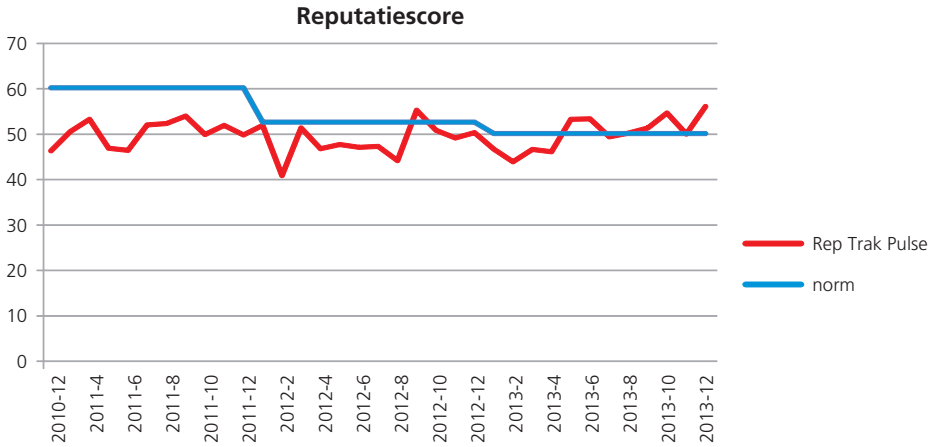
Met een klanttevredenheidsonderzoek wordt de performance van de afhandeling gevolgd en krijgen wij een goed beeld van ervaring en waardering van het publiek voor het contact met ProRail. Doelstelling was een klanttevredenheidscijfer van een 7,2 eind 2013. Het gemiddelde over 2013 is een 7,6.

### 11.9.3 Reputatieontwikkeling 2013

De reputatie van ProRail laat een verbetering zien. In de maand december was de reputatiescore onder het algemeen publiek (reizigers en niet-reizigers) 55,9. Dit betekent een duidelijke stijging ten opzichte van december 2012. De reputatiewaardering was toen 50,2. Beide maanden waren vergelijkbaar qua weersomstandigheden, zodat de uitkomsten vergelijkbaar zijn.

Sinds april 2013 is een opgaande lijn ingezet, een trend die daarna is vastgehouden. Het algemeen publiek heeft meer waardering gekregen voor de activiteiten van ProRail. Er is een groeiend vertrouwen in de organisatie, met een score van 61,6 in december 2013, dat is een bovengemiddelde score in de sector. Bovendien is dit een significante stijging ten opzichte van december 2012 (54,9). De operationele prestaties van ProRail vormen een kritische succesfactor evenals de communicatie. In januari en februari 2013 kwam de kwestie Fyra tot een negatief hoogtepunt in de politiek en de media.

**Reputatie onder stakeholdergroepen**
Het jaarlijkse reputatieonderzoek onder de stakeholdergroepen Overheden, Bouwsector, Vervoerders en Arbeidsmarkt vond plaats aan de hand van het aangescherpte reputatiemodel. Het is toegespitst op de strategische doelstellingen van ProRail en de normering van de



reputatieresultaten zijn bijgesteld naar de internationale transportindustrie. Hiermee wordt recht gedaan aan hetgeen voor deze industrie geldt, en wordt een realistischer beeld verkregen.

ProRail heeft bij de onderzochte stakeholdergroepen een reputatie die in lijn is met de gemiddelde waardering voor de internationale transportindustrie. De score is relatief het sterkst bij de Bouwers (58.2), gevolgd door Arbeidsmarkt (56.2), Overheden (54.2) en Vervoerders (53.3). Voor de doelgroepen Overheden en Bouwers kon een vergelijking met de metingen van 2010 en 2012 worden gemaakt. Bij Overheden laat de reputatie een stijgende trend zien, bij de Bouwers is onze reputatie stabiel gebleven.
ProRail wordt goed geëvalueerd op de reputatie-aanjagers en strategische prioriteiten bij de vier stakeholdergroepen. Hierbij wordt ProRail het meest herkend in dat zij een veilig spoor hoog in het vaandel heeft staan. Het meeste draagvlak voor de strategische prioriteiten is bij de overheden. Alle doelgroepen staan relatief het meest kritisch ten aanzien van ProRail op het gebied van Governance (waaronder in deze wordt verstaan: transparantie, ethisch gedrag, integer handelen, doelmatig en verantwoord gebruik van publieke middelen).

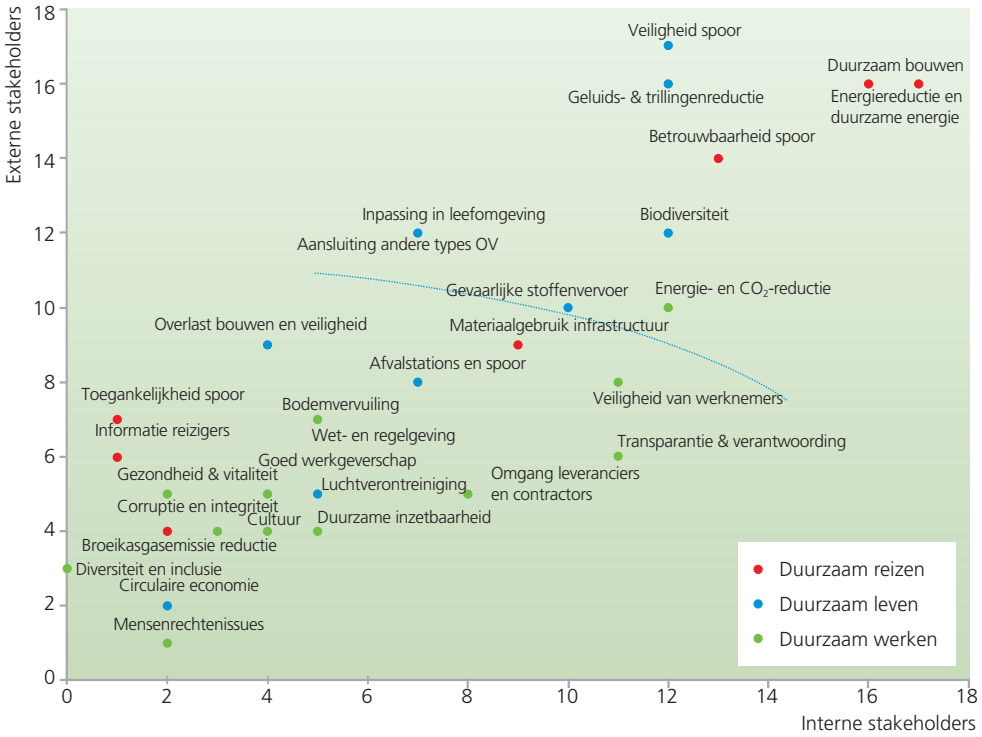
De stakeholdergroepen stellen zich doorgaans ondersteunend op naar ProRail. Men steunt met name dat ProRail een autoriteit is in mobiliteit en deelneemt in vraagstukken op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid zowel nationaal als internationaal.

Suggesties ter verbetering van ProRail's reputatie liggen bij doelgroep Arbeidsmarkt op het gebied van prestatie (minder treinuitval, storingen etc.) en bij Overheden op het gebied van communicatie. Bouwers en vervoerders brengen het vaakst suggesties naar voren gerelateerd aan de interne organisatie/ professionaliteit (minder bureaucratie, minder 'eilandjescultuur', meer samenwerking etc.).

### 11.9.4 Materialiteitsanalyse

Begin 2013 heeft ProRail een materialiteitsanalyse afgerond na consultaties bij enkele spoorpartners, vervoerders, een provincie, een belangenorganisatie van reizigers, de ondernemingsraad van ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Doel van de analyse was een diepgaande dialoog met stakeholders, onder meer over maatschappelijke onderwerpen die relevant zijn voor het beleid van ProRail in brede zin zoals veiligheid, energieverbruik, betrouwbaarheid van het spoor en arbeidscondities.
Het resultaat van deze consultatie is een zogenaamde materialiteitsmatrix die in 2013 door de directie van ProRail is geaccordeerd. In deze materialiteitsmatrix worden de thema's gevisualiseerd in termen van het belang dat ze hebben voor stakeholders tegen het belang voor de organisatie. Deze analyse is door ProRail gebruikt voor het bepalen van het beleid en voor het bepalen van de inhoud van dit jaarverslag conform de richtlijnen van het *Global Reporting Initiative*.

**Materialiteitsmatrix ProRail**




## 11.10 Toelichting belangrijkste thema's

### 11.10.1 Duurzaam bouwen

In 2013 had ProRail circa 1.300 bouwprojecten onderhanden. Dat waren vaak maatwerkprojecten in stedelijke gebieden die impact hebben op mens en milieu. ProRail neemt duurzaamheidsaspecten al vanaf een planfase mee in projecten en houdt rekening met de hele levenscyclus van de aan te leggen infrastructuur of object(en). Hierbij wordt onder meer gekeken naar energie & klimaat, duurzame bereikbaarheid, materialen & grondstoffen, leefomgeving, natuur & ruimte, kosten & waarde en water & bodem.

### 11.10.2 Energie & $CO_2$-reductie

Ongeveer 2% van het nationale elektriciteitsverbruik gaat naar het spoor. Een groot deel is toe te schrijven aan het verbruik van de treinen, het energieverbruik van ProRail gelijk staat aan het verbruik van bijna 15.000 huishoudens per jaar. Reductie van het energieverbruik en $CO_2$emissies dragen bij aan kleinere impact van het spoor op het leefmilieu en verlagen tevens de operationele kosten van ProRail.

### 11.10.3 Veiligheid

Veiligheid staat bij ProRail op één. Het gaat ons om de veiligheid van reizigers (veilig reizen), medewerkers van ProRail, vervoerders en onze opdrachtnemers (veilig werken) en de veiligheid van het spoor voor de omgeving (veilig leven). Reizigers moeten kunnen rekenen op betrouwbare en veilige infrastructuur.

Voor de omgeving en omwonenden is de beveiliging van spoorwegovergangen een belangrijk aandachtspunt. ProRail voerde, net als in voorgaande jaren, in 2013 regelmatig campagne om het bewustzijn te vergroten van de risico's op en rond het spoor.

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. Zo hebben we in de spoorbranche gezamenlijk afspraken gemaakt over veilig werken. We bekijken zorgvuldig of het treinverkeer tijdens werkzaamheden moet worden aangepast. En iedereen die op spoorwegterrein komt, moet daarvoor met ingang van 2014 een geldig Digitaal Veiligheidspaspoort hebben.

### 11.10.4 Geluids- en trillingenreductie

ProRail treft waar nodig maatregelen om hinder door geluid en trillingen te verminderen of te voorkomen. ProRail wil ten minste voldoen aan de wet- en regelgeving op dit gebied. Ook hebben we ons aangesloten bij het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) van de overheid en voeren de geluidmaatregelen uit die daaruit voortvloeien, zoals het plaatsen van raildempers, geluidsschermen en het reduceren van mogelijke hinder van machines en bouwverkeer bij spoorvernieuwingen.

### 11.10.5 Betrouwbaarheid spoor

ProRail besteedt veel aandacht aan het terugbrengen van het aantal vermijdbare verstoringen naar nul. Zo wordt bij winterweer een aangepaste dienstregeling ingezet en werken sneeuwploegen 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 actuele spoorinformatie, via de borden op de stations, in kranten en op social media.

### 11.10.6 Biodiversiteit & Inpassing in leefomgeving

Met zorgvuldig beheer van de 3.600 hectare aan 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. Zo houden we het spoor toekomstbestendig.

### 11.10.7 Aansluiting andere types OV

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

### 11.10.8 Vervoer gevaarlijke stoffen

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 2013 werkten we met Keyrail en de goederenvervoerders aan Informatie Gevaarlijke Stoffen (IGS), een centraal informatiesysteem waarin actuele informatie wordt bijgehouden over wagens met gevaarlijke stoffen. IGS kan ook een rol gaan spelen voor Basisnet Spoor, een systeem dat op termijn aan gemeenten en industrie duidelijkheid bieden over het transport van gevaarlijke stoffen. Adequate informatievoorziening is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.

### 11.10.9 Mensenrechten

ProRail respecteert (internationale) wet- en regelgeving en hanteert het uitgangspunt dat minimaal aan de norm moet worden voldaan. ProRail opereert in een Nederlandse markt en doet hoofdzakelijk zaken met Nederlandse stakeholders. Voor ProRail is het voldoen aan mensenrechten een vanzelfsprekendheid. ProRail houdt zich op dit terrein vooral bezig met het oplossen van eventuele klachten van medewerkers of partijen waarmee ProRail zaken doet als een medewerker of derde partij zich gediscrimineerd voelt. In voorkomende gevallen is het Reglement Klachtenprocedure Ongewenst Gedrag van toepassing. ProRail heeft tevens een Gedragscode voor medewerkers en vertrouwenspersonen die speciaal zijn opgeleid ten behoeve van de klachtenprocedure.

# 12 Maatschappelijk verantwoord ondernemen

## 12.1 Sturing en beheersing

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is geïntegreerd in de bedrijfsdoelstellingen van ProRail en in ons managementsysteem. Duurzaamheid onderscheidt het spoor van vervoersmodaliteiten als het weg- en vliegverkeer. Ons streven naar een duurzaam spoor is sinds 2012 onderdeel van onze strategische doelstellingen. Het duurzaamheidsbeleid is opgedeeld in 3 gebieden: reizen, leven en werken.

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

## 12.2 Duurzaamheid in de strategie

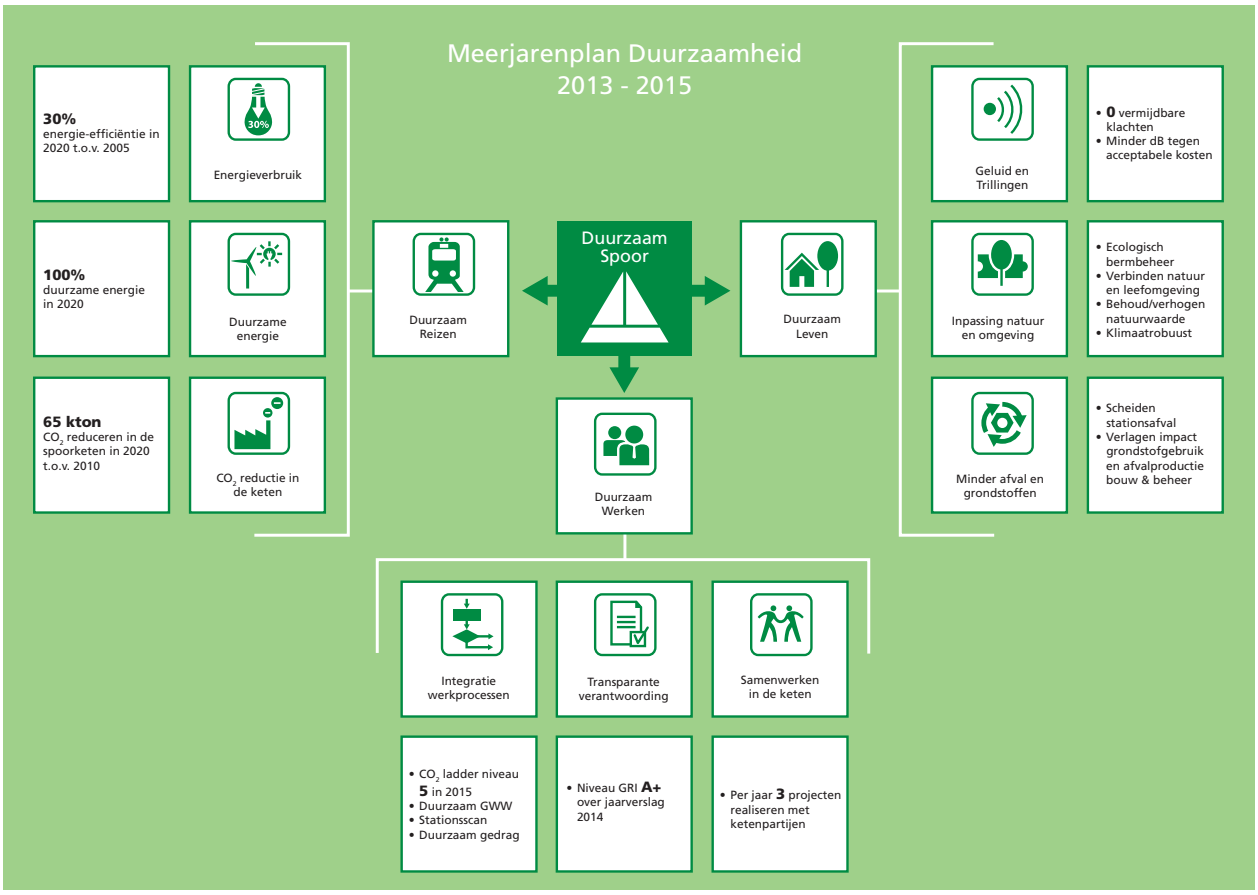
Uit cijfers van Milieu Centraal blijkt dat reizen per trein gemiddeld vijf keer minder milieubelasting oplevert dan een vergelijkbare rit per auto. Wij willen dat het spoor zijn leidende positie als duurzaam transportmiddel behoudt en voorop blijft lopen op het gebied van duurzame innovaties in vergelijking met andere modaliteiten. De verwachtingen van onze stakeholders op dit gebied zijn onderdeel van onze strategie geworden.

In 2013 heeft ProRail de doelstelling ‘duurzaam spoor’ uitgewerkt waarin we meetbare doelen hebben geformuleerd op korte en lange termijn en een start gemaakt met het uitvoeren ervan.

**Duurzaam reizen**
ProRail wil ervoor zorgen dat de spoorinfrastructuur optimaal bijdraagt aan de duurzaamheid van de trein als vervoersmodaliteit. Om het reizen duurzamer te maken richten wij onze aandacht op minder energieverbruik, de inkoop van duurzame energie en de reductie van $CO_2$ in de spoorketen.

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

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




### 12.2.1 Organisatie Duurzaamheid

De aansturing van het duurzaamheidsbeleid vindt plaats in de bedrijfseenheden, ondersteund door een centrale staf. Deze aansturing is vastgelegd in het milieumanagementsysteem. Om het energiemanagement verder te verbeteren hebben we in 2012 een energiemanager aangesteld.
Het spoor biedt Nederland een duurzaam transportmiddel dat met weinig ruimtebeslag grote vervoerstromen aankan. Onze inzet is de kwaliteit van het spoor te verbeteren zodat de trein voor reiziger en verlader een aantrekkelijke vervoersoptie is. Hieraan hebben we ambities gekoppeld die zijn gericht op het verbeteren van de dienstverlening in termen van betrouwbaarheid, reistijd, gemak en informatieverbetering. De wensen van de reiziger en verlader staan hierbij centraal. Daarbij ligt de focus niet alleen op het spoor, maar op de gehele keten van deur-tot-deur.
Ook wordt ingezet op het verhogen van het veiligheidsniveau van het spoor en het verder verduurzamen van het vervoer per trein.

# 13 Corporate governance

ProRail functioneert optimaal als alle medewerkers effectief op basis van een heldere rolverdeling met elkaar samenwerken. Dit vereist vastlegging van wetgeving en afspraken in heldere procedures.

## 13.1 Structuur van de onderneming

ProRail is een niet-beursgenoteerde vennootschap volgens het verzwakte structuurregime. De Nederlandse Staat is via Railinfratrust B.V. de enige aandeelhouder van ProRail B.V. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Het organogram van ProRail.

### 13.1.1 De directie

De directie van ProRail bestaat uit 3 statutaire bestuursleden die samen met 2 niet-statutaire directieleden leiding geven aan de 5 bedrijfseenheden van ProRail. In 2013 zijn de heren Kraaijeveld (per 1 juni) en Steeghs (per 6 september) uit dienst getreden.
Per ultimo 2013 bestaat de directie uit:

| | Functie | Verantwoordelijk voor |
|---|---|---|
| Mevrouw M.W. Gout-van Sinderen | Statutair bestuurder / President-Directeur | Strategie, communicatie, human resources, juridische zaken, innovatie en strategische en bestuurlijke relaties |
| De heer R. Van der Steeg | Directeur Financiën a.i. | Financiën, planning & control en facilitaire zaken |
| De heer P.M.E. Dirix [1] | Statutair bestuurder / Directeur Operatie | Beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor |
| De heer P.E.M. Buck | Directeur Projecten | Aanleg en verbetering spoorinfra en stations, milieu en duurzaamheid |

1 Uit dienst per 1 april 2014

De directie stelt de visie, missie, strategie en doelstellingen van ProRail vast en is verantwoordelijk voor de realisatie ervan. De bedrijfseenheden zijn verantwoordelijk voor uitvoering van de strategische doelen. De directie en raad van commissarissen volgen de stand van zaken in het bedrijf via onder meer een planning- en controlrapportage. Daarnaast legt de directie werkbezoeken af.

**Directieoverleg**
Onderwerpen voor het directieoverleg worden altijd geagendeerd door een directielid. De planning van de directievergadering is onderwerp van gesprek. Dossiers worden besproken in de directie wanneer deze het domein van een van de directies overschrijden.

### 13.1.2 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:
– realisering van de doelstellingen
– strategie, risico's, opzet en werking van de interne risicobeheersing- en controlesystemen
– grote investeringen
– het proces van financiële verslaggeving
– naleving van wet- en regelgeving.

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

De raad van commissarissen is ingericht volgens een '*two-tier* corporate-bestuur', waarbij de raad onafhankelijk is van de directie, 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. De raad heeft zijn functioneren vastgelegd in het Reglement raad van commissarissen.

### 13.1.3 Benoeming, deskundigheid en samenstelling van de raad van commissarissen

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

De niet-statutaire leden van het bestuur worden door de raad van commissarissen benoemd. De beoordelingsgesprekken met deze directieleden worden gevoerd door de raad, die ook hun bezoldiging vaststelt.

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

De raad van commissarissen streeft ernaar dat relevante kennisgebieden voor ProRail zijn vertegenwoordigd in de raad en de directie. Daarnaast streeft de raad naar een gemengde samenstelling van de raad en de directie.
De raad heeft 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.

### 13.1.4 Commissies van de raad van commissarissen

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

**Selectie- en benoemingscommissie**
De selectie- en benoemingscommissie bereidt de besluitvorming voor bij de selectie en benoeming van commissarissen en leden van de directie. Daarvoor maakt de commissie onder meer een voorstel voor de profielschets. Verder stelt de commissie een rooster van aftreden van

commissarissen op en doet zij voorstellen voor (her)benoeming van commissarissen en directieleden. Voorts houdt zij toezicht op het beleid van het bestuur inzake de selectiecriteria en benoemingsprocedures voor het hoger management. De commissie bestaat uit vier leden.

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

**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. Deze informatie is van groot belang voor de besturing van ProRail en voor onze aandeelhouder, subsidieverlener en stakeholders. De auditcommissie bestaat uit drie leden.

### 13.1.5 Belangenverstrengeling

- De Nederlandse Corporate Governance Code is bij ProRail verankerd in de statuten, het Reglement raad van commissarissen, de reglementen van de commissies van de raad van commissarissen, in een Gedragscode en in de Regeling vermoede misstanden.
- Nevenfuncties van commissarissen moeten tijdig aan de president-commissaris worden gemeld. Dat staat in het Reglement raad van commissarissen
- Nevenfuncties van de leden van raad van commissarissen en directie zijn openbaar bekend gesteld op de website van ProRail

## 13.2 Corporate Governance Code

De Nederlandse Corporate Governance Code bevat principes die zijn uitgewerkt in concrete *best practice*-bepalingen. In dit jaarverslag staat hoe we de principes en de *best practice*-bepalingen van de Code in 2013 hebben toegepast. Waar we een bepaling niet hebben toegepast, motiveren we dat.

### 13.2.1 Best practice-bepalingen

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

### 13.2.2 De Code staat niet op zichzelf

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

### 13.2.3 Verankering van de Code

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

### 13.2.4 Afwijkingen van de Code

De Code is op enkele onderdelen niet van toepassing:

- ProRail opereert als een maatschappelijke onderneming waarvan alle aandelen in handen zijn van de overheid. Een aantal principes en bepalingen die horen bij beursgenoteerde vennootschappen (zoals certificering van aandelen) of institutionele beleggers (zoals uitoefening stemrecht) passen we daarom niet toe.
  >heeft betrekking op II.1.9 t/m II.1.11, II.2.4 t/m II.2.7, II.2.13c, II.2.13d (i t/m iv), III.2.2e, III.6.4, III.7.1, III.7.2, IV.1.1 t/m IV.1.3, IV.1.7, IV.2.1 t/m IV.2.8, IV.3.1 t/m IV.3.4, IV.3.6, IV.3.11 t/m IV.3.13, IV.4.1 t/m IV.4.3
- Het principe en de bepalingen van een 'one-tier bestuursstructuur' zijn niet van toepassing.
  > heeft betrekking op III.8.1 t/m III.8.4
- De bepaling dat de auditcommissie zich richt op het toezicht op het beleid van de vennootschap over tax-planning, is niet van toepassing vanwege de aard van de activiteiten van ProRail.
  > heeft betrekking op III.5.4e
- De hoogte van de ontslagvergoeding voor een bestuurder van maximaal eenmaal het jaarsalaris is niet contractueel vastgelegd.
- Het terugvorderen van de variabele bezoldiging die is toegekend op basis van onjuiste (financiële) gegevens ('claw-back procedure') is niet opgenomen in de arbeidscontracten. Het arbeidsrecht geeft namelijk voldoende aanknopingspunten om een eventuele terugvordering te doen.
  > heeft betrekking op II.2.11
- De belangrijkste elementen van de arbeidscontracten van de bestuurders worden in het jaarverslag vermeld en dit verslag wordt via internet gepubliceerd.
  > heeft betrekking op II.2.14

# 14 Risicomanagement

De stakeholders van ProRail hebben verschillende en soms tegengestelde belangen. En omdat we midden in de samenleving opereren, houden de media ons scherp in het oog. Tegelijkertijd verschuift het beleid van toezichthouders en inspecties naar een meer horizontaal toezicht op de naleving van wet- en regelgeving rond veiligheid en milieugebied en bij fiscale kwesties. Het spreekt vanzelf dat de beheersing van de organisatie buitengewoon goed geregeld moet zijn. ProRail speelt daarop in via ons risicomanagementsysteem. We werken aan transparantie en leggen verantwoordelijkheden duidelijk vast bij afdelingen, management en medewerkers.

## 14.1 Het systeem van risicomanagement

Elk jaar voert ProRail risicoanalyses uit. De toprisico's rubriceren we in de categorieën strategie, operatie, rapportage en compliance. De directie volgt deze risico's actief en stelt vast hoe we ze kunnen beheersen. Strategische risico's zijn onder meer het risico van aantasting van de concurrentiepositie van vervoer over het spoor en het risico van een vertrouwensconflict met onze stakeholders.

Ons risicomanagementsysteem is gebaseerd op het COSO-ERM-model en is in 2013 breder en dieper in de organisatie ingevoerd. Het inventariseren van de belangrijkste risico's voor de organisatie is niet langer uitsluitend belegd bij de directie van ProRail en de managers die rechtstreeks aan de directie rapporteren. Ook de managementlagen daaronder zijn nu in het proces betrokken.

In 2013 is nieuwe risicomanagementsoftware ingevoerd, waarmee we integraal en proactief risico's managen. Als onderdeel van het overkoepelend risicomanagementsysteem van ProRail hebben we ook een systeem voor risicomanagement ingericht voor veiligheid, milieu en bouwprojecten.

### 14.1.1 Verantwoordelijkheid

De directie is verantwoordelijk voor het integraal risicomanagement. Om de grootste risico's goed te beheersen, heeft ProRail een *risk committee* dat bestaat uit de directie, de manager Business Control en de manager Corporate Audit. Het committee komt op kwartaalbasis bijeen en bewaakt de kwaliteit van de beheersing van de toprisico's en de risico's ten aanzien van economische, ecologische en sociale onderwerpen.

### 14.1.2 Three lines of defence

Om de risico's te beheersen, hanteert ProRail het *three lines of defence*-principe:
*Eerste lijn*: het management. De manager van de bedrijfsonderdelen zijn verantwoordelijk voor het opsporen, evalueren en managen van alle risico's binnen de bedrijfsprocessen.
*Tweede lijn*: ProRail Risicomanagement en Compliance, onder verantwoordelijkheid van de directeur Financiën. De tweede lijn is verantwoordelijk voor het formuleren van beleid, het bewaken van het risicomanagementproces, het ondersteunen van de bedrijfseenheden en het rapporteren aan diverse stakeholders.

*Derde lijn*: ProRail Corporate Audit. Deze afdeling toetst jaarlijks de opzet, het bestaan en de werking van het risicomanagement van ProRail.

De risico's op het gebied van milieu en veiligheid nemen een aparte, belangrijke plaats in. Expertteams formuleren het beleid en volgen de milieu- en veiligheidsincidenten samen met de betrokken medewerkers. Deze teams rapporteren rechtstreeks aan de directie en via de kwartaalrapportages risicomanagement aan het risk committee.

### 14.1.3 Risicobereidheid

Om te bepalen of een risico binnen de 'risicobereidheid' van de organisatie valt, wordt het gepositioneerd in een matrix op basis van kans en gevolg. Deze matrix is in 2013 herijkt. Voor de risico's binnen de matrix is bepaald welke respons daarop moet volgen. De respons weerspiegelt de risicobereidheid van ProRail; kleine risico's die niet vaak voorkomen kunnen worden geaccepteerd, grote risico's meestal niet, ook niet als ze weinig voorkomen. Voor deze laatste categorie risico's worden maatregelen geformuleerd waarmee het risico naar een aanvaardbaar niveau kan worden teruggebracht.
De directie bepaalt welke risico's wel en niet acceptabel zijn.

### 14.1.4 Procesbewaking

ProRail peilt jaarlijks het risicobewustzijn van de medewerkers en het management met (self) assessments, onderzoek naar de manier waarop we risico's managen vastleggen en controle van beheersmaatregelen. ProRail Corporate Audit controleert jaarlijks het risicomanagement-systeem. De directie bespreekt periodiek de opzet en werking van het risicomanagementsysteem en de toprisico's met de raad van commissarissen.

### 14.1.5 Managementverklaring

Aan het eind van de jaarlijkse risicomanagementcyclus leggen managers en directeuren de mate van beheersing vast in een Managementverklaring Risicomanagement (MVRM). Daarbij stellen ze ook vast of en in hoeverre, minder controleerbare zaken, zoals de bedrijfscultuur, bijdragen aan het behalen van de doelstellingen. Naar aanleiding van de MVRM's 2013 is geconstateerd dat in een aantal bedrijfsonderdelen niet alle activiteiten die verbonden zijn aan de uitvoering van risicomanagement, aantoonbaar zijn uitgevoerd. Mede hierdoor is de interne beheersing niet op alle punten aantoonbaar op voldoende niveau. Er zijn verbeteracties bepaald om er voor te zorgen dat de beheersing in 2014 wel aantoonbaar op voldoende niveau zal zijn.

### 14.1.6 Bevindingen 2013

Het risicomanagementsysteem dat we in 2013 hanteerden, is door ProRail Corporate Audit als voldoende beoordeeld. De aanbevelingen voor verbetering, met name gericht op volledige werking van het risicomanagementsysteem in de breedte en diepte van de organisatie, worden opgevolgd. Het systeem is tevens op een aantal punten aangepast aan de visie op risicomanagement die de directie begin 2013 heeft vastgesteld.
Uit het Control Risk Self Assessment en diverse interne rapporten is de conclusie getrokken dat het interne beheersingssysteem (ERM) weliswaar sterk is verbeterd qua opzet en bestaan, maar dat er op specifieke onderdelen nog stevig moet worden ingezet op de werking. Dit betreft een verbetering van de rapportageprocessen met betrekking tot prestaties en interne controlemaatregelen in het algemeen. Ook in specifieke thema's zoals bijvoorbeeld integriteit, een meer bedrijfscultuur gerelateerd thema, wordt geïnvesteerd. Het proactief signaleren van risico's (in het bijzonder financiële risico's en compliance risico's) en het proactief handelen staan hierbij centraal. Door de uitrol van ERM binnen de organisatie in combinatie met de

implementatie van een nieuw risicomanagementsysteem wordt meer transparantie gecreëerd en worden rapportage lijnen verkort.

Het systeem van risicomanagement zoals dit binnen ProRail is opgezet en wordt uitgevoerd, is gericht op de totale beheersing van ProRail. Dit houdt in dat de opzet, bestaan en werking dienen te leiden tot het behalen van onze doelstellingen op strategisch en operationeel niveau. Aanvullend verzorgt een beheerst proces betrouwbare rapportages. Ten slotte wordt ProRail geacht binnen de kaders van de wet- en interne en externe regelgeving te opereren. In de afgelopen jaren is veel vooruitgang geboekt met de opzet en het bestaan van het risicomanagementsysteem. Nog niet in alle gevallen kan op basis van de opzet en het bestaan de werking ervan volledig worden gegarandeerd.

Absolute zekerheid bestaat niet op het gebied van risicomanagement, maar we kunnen met redelijke zekerheid verklaren dat onze financiële rapportages geen materiële onjuistheden bevatten en dat de controlemaatregelen in dit proces hebben gewerkt. Wij streven er naar om met ingang van 2015 op basis van het risicomanagementsysteem deze verklaring te kunnen verbreden tot een verklaring met betrekking tot de integrale beheersing van de doelstellingen van ProRail.

In 2012 is het aantal vertrouwenspersonen uitgebreid van één vertrouwenspersoon naar drie vertrouwenspersonen. De gedragscode en de namen van de vertrouwenspersonen zijn in 2013 extra onder de aandacht gebracht. In 2013 is een vermoede misstand bij hen gemeld. Naar aanleiding van deze melding is een diepgaand onderzoek ingesteld dat nog niet is afgerond. Van een beperkt aantal medewerkers is helaas komen vast te staan dat zij hun bevoegdheden te buiten zijn gegaan en in strijd hebben gehandeld met de geldende voorschriften. Met betrekking tot deze medewerkers zijn passende maatregelen genomen. De directie zal naar aanleiding van de uitkomsten van het bovengenoemd onderzoek extra beheersmaatregelen treffen ter voorkoming van integriteitsschendingen in de toekomst.

## 14.2 Strategische risico's

De continuïteit van ProRail hangt voor een deel af van de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten. In 2013 zijn we daarom begonnen met een structurele aanpak van de manier waarop wij onze concurrentiepositie meten. Ook de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel speelt een rol in de continuïteit. Met behulp van een strategisch personeelsplan wordt deze thematiek voldoende beheerst. Daarnaast is in 2013 in het reguliere onderwijs een specifieke opleiding voor de spoorsector van start gegaan.

## 14.3 Operationele risico's

Operationele risico's omvatten onder meer het risico van (grote) verstoringen, risico's verbonden aan grote projecten en het risico van veiligheidsincidenten.
De beheersing van het risico op grote verstoringen van de dienstregeling is in 2013 verbeterd.

## 14.4 Rapportagerisico's

Rapportagerisico ontstaat als de tijdigheid, juistheid, kwaliteit of betrouwbaarheid van informatie en financiële gegevens in het geding is. Voor 2013 hebben we dit risico iets hoger ingeschat vanwege een reorganisatie van de afdeling die verantwoordelijk is voor het grootste deel van de rapportages. Het doel van de herinrichting was een efficiënter en effectiever rapportageproces. Voor 2014 verwachten we dan ook een betere beheersing van de rapportagerisico's.

## 14.5 Compliance risico's

Compliance risico's betreffen de integriteit van de organisatie en de naleving van wet- en regelgeving. Compliance risico's kunnen leiden tot reputatieschade, juridische schade, sancties en financiële schade. Vanwege de toenemende regeldruk en verscherpt toezicht zijn compliancerisico's in 2013 uitdagender geworden.

# 15 Internationaal vergelijken

De Beheerconcessie van de overheid schrijft voor dat de spoorbeheerder zijn prestaties eens per vier jaar internationale vergelijkt met andere infrabeheerders. In 2011 is deze zogeheten *benchmark* voor het laatst uitgevoerd, over de periode 2006-2009. ProRail vergelijkt zijn prestaties met de beste en meest vergelijkbare infrabeheerders in Europa: Zweden, België, Denemarken, het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland en Duitsland. Het volgende vergelijkingsonderzoek vindt plaats in 2015.

# 16 Maatschappelijk verslaggevingsbeleid

**Reikwijdte**
Onze verslaglegging Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) betreft zowel ProRail als de keten waarin wij actief zijn. Daarbij concentreren wij ons op de kernprestatie-indicatoren (KPI's) van ProRail zelf en de mate waarin onze prestaties van invloed zijn op de keten. Deelnemingen blijven buiten beschouwing.

**Keuze van onderwerpen**
In plaats van een uitputtende weergave van al onze activiteiten kiezen we voor thema's en onderwerpen met veel relevantie en impact. Het resultaat geeft een goed beeld van onze strategie en van de activiteiten in 2013.

**Keuze prestatie-indicatoren**
We maken onze prestaties inzichtelijk en meetbaar met prestatie-indicatoren. Dat zijn in de eerste plaats de prestatie-indicatoren die we hebben afgesproken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast meten we prestaties die we met andere stakeholders zijn overeengekomen. Alle indicatoren worden in dit jaarverslag besproken: ze geven een goed beeld van onze maatschappelijke doelen en prestaties en spelen een belangrijke rol bij de sturing van de organisatie.

**Consistentie**
We streven naar consistentie van dit verslag met voorgaande jaarverslagen. Van afwijkingen, bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe inzichten of ontwikkelingen, maken we melding.

**GRI**
Dit jaarverslag is opgesteld overeenkomstig de internationale standaarden van het Global Reporting Initiative (GRI) voor verslaglegging over duurzaamheid en MVO. Er is een tabel opgenomen met de standaarden, voorzien van een toelichting en een verwijzing naar de relevante onderwerpen in het jaarverslag. ProRail rapporteert over 2013 op basis van GRI-G4 op het comprehensive-niveau. Tegen de achtergrond van ons streven om de MVO-verslaggeving naar een hoger niveau te brengen, zullen wij onze maatschappelijke verslaglegging vanaf 2014 laten verifiëren door een accountant.

# 17 Bericht van de raad van commissarissen

In 2013 heeft ProRail in samenspel met de spoorsector verder invulling gegeven aan veiligheid, betrouwbaarheid, punctualiteit en duurzaamheid.

**Veiligheid**
De raad van commissarissen (hierna: de raad) constateert dat ProRail in het verslagjaar trede drie van de Veiligheidsladder heeft bereikt. Het belang van en bewustzijn over veiligheid is daarmee goed verankerd in de organisatie en vormt de basis om in het komend jaar verder te kunnen bouwen op weg naar trede 4.

Naast het bewustzijn over veiligheid is in 2013 gewerkt aan de realisatie van meer veiligheid door onder meer de verdere uitrol van de ATB-verbeterde versie (ATB-vv) en zijn ook plannen in ontwikkeling gebracht om in de komende jaren het hele spoornet hiervan te voorzien. De uitrol heeft geleid tot een substantiële daling van het aantal passages waarbij het gevaarpunt wordt bereikt. Samen met de vervoerders zal worden bekeken hoe dit nog verder omlaag is te brengen.

Daarnaast is, om het aantal incidenten op overwegen te verminderen, samen met het ministerie, gewerkt aan een landelijk verbeterprogramma overwegen. De verwachting is dat in 2014 de eerste bestuurlijke afspraken kunnen worden gemaakt om tot concrete stappen over te gaan.

Tot slot is op het gebied van vervoer gevaarlijke stoffen vanaf eind 2013 een informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS) opgeleverd waardoor realtime de wagonlijsten bekend zijn. Aldus kunnen risico's bij incidenten worden beperkt.

**Betrouwbaarheid en Punctualiteit**
De verbeterprocessen die in gang zijn gezet hebben in 2013 hun eerste vruchten afgeworpen, zoals een nauwere samenwerking op het terrein van be- en bijsturing en de logistieke verbeteringen met de vervoerders. In de komende jaren wordt verwacht dat dit verder zal bijdragen aan een beter product voor de klant.
Tegelijkertijd is in het afgelopen jaar opnieuw gewerkt aan het vernieuwen van stations en emplacementen, de aanleg van extra spoorverbindingen en het beheer en onderhoud van de bestaande infrastructuur. Dat alles was gericht op de bijdrage aan onder meer een betrouwbaar en punctueel spoor.
Ondanks deze inspanningen constateert de raad dat deze beide doelen onder druk stonden, wat veelal tot uiting kwam in de waardering van ProRail door de reizigers, verladers en vervoerders.

**Duurzaamheid**
In het afgelopen jaar was energie efficiëntie een belangrijk speerpunt. In dat kader worden pilots uitgevoerd om stationsverlichting te dimmen op momenten dat reizigers geen gebruik maken van een station, is duurzame elektriciteit ingekocht en zijn snelheidsbeperkingen opgeheven en wissels gesaneerd. De certificering op niveau 4 van de $CO_2$-prestatieladder geeft de waardering aan van de inspanningen die ProRail pleegt op het terrein van duurzaamheid.

**Taakstelling**
In 2013 heeft het bestuur aangekondigd dat de bezuiniging ter grootte van € 48 mln. op de apparaatskosten, die door het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan ProRail is opgelegd, betekent dat naast kostenbesparingen 600 arbeidsplaatsen zullen gaan verdwijnen. Deze reductie zal doorlopen tot 2018. De raad heeft over deze taakstelling en

wijze van uitvoering met het bestuur gesproken. Inmiddels is de adviesaanvraag aan de ondernemingsraad aangeboden.

De raad is van mening dat deze taakstelling en het feit dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu de komende jaren zelf ook minder budget beschikbaar heeft, vereist dat ProRail een strakke financiële discipline zal moeten toepassen. In 2013 zijn hiertoe de plannen uitgewerkt en eerste stappen gezet. Eén van de aandachtspunten voor de raad in het komend jaar is erop toe te zien dat deze plannen in 2014 ook daadwerkelijk worden uitgevoerd en de verhouding tussen activiteiten en daarvoor beschikbaar gestelde middelen in balans blijft en transparant is.

**Tot slot**
Eind 2013 heeft het bestuur van ProRail en de directie van de Nederlandse Spoorwegen aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu de operationele uitwerking aangeboden van de Lange Termijn Spooragenda deel 1 (LTSA). Deze uitwerking (onder de titel: `Eerst beter, dan meer´) omvat een gezamenlijke ambitie, een operationeel spoorconcept en een onderliggende verbeteraanpak om de ambitie te bereiken zoals in de LTSA geformuleerd. Inmiddels is op 28 maart 2014 de LTSA deel 2, tegelijkertijd met de operationele uitwerking aan de Tweede Kamer aangeboden. Met deze documenten wordt de koers gezet voor de komende jaren op het spoor waarin gezamenlijk optrekken gericht op de reiziger de ambitie is.

**Dankwoord**
Samenspel is de sleutel tot verdere verbetering van de prestaties van de spoorsector. Een elkaar versterkende samenwerking tussen mensen onderling en tussen organisaties. De raad dankt het bestuur, de medewerkers van ProRail en de medewerkers van organisaties met wie ProRail heeft samengewerkt voor hun inzet in 2013.

## 17.1 Over de raad van commissarissen

De raad houdt toezicht op het beleid van het bestuur en de algemene gang van zaken bij ProRail. De raad staat het bestuur met advies terzijde. De raad heeft drie commissies die de besluitvorming voorbereiden. De raad is ook verantwoordelijk voor de beoordeling van de leden van het bestuur. De raad handelt op basis van de bevoegdheden uit de statuten.

### 17.1.1 Samenstelling

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

**Samenstelling raad van commissarissen in 2013**

| Naam | Functie | Geboorte-jaar | Datum eerste benoeming | Meest recente herbenoeming | Benoemd tot uiterlijk AVA volgend op | Herbenoembaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| De heer M.A.M. Boersma | President-commissaris | 1947 | 03.09.09 | n.v.t. | 03.09.13 | Ja |
| De heer W.E. Kooijman | Vice-voorzitter | 1950 | 21.02.07 | 30.06.13 | 30.06.17 | Ja |
| Mevrouw C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs | Lid | 1962 | 01.07.01 | 21.03.12 | 01.01.14 | Nee |
| Mevrouw J.G.H. Helthuis | Lid | 1962 | 13.04.11 | n.v.t. | 13.04.15 | Ja |
| De heer P.T.H. Timmermans | Lid | 1961 | 13.04.11 | n.v.t. | 13.04.15 | Ja |

De algemene vergadering van aandeelhouders van ProRail benoemt de leden van de raad, op voordracht van de raad. De termijn is vier jaar. Een commissaris kan volgens de statuten maximaal twaalf jaar zitting hebben in de raad.

### 17.1.2 (Her)benoemingen in 2013

In 2013 zijn geen nieuwe commissarissen benoemd. De heer Kooijman is bindend voorgedragen door de ondernemingsraad en herbenoemd. Op de jaarvergadering van 2014 zal mevrouw Zuiderwijk terugtreden uit de raad. Dit vanwege het feit dat mevrouw Zuiderwijk niet herbenoemd kan worden in verband met de in de statuten van ProRail opgenomen maximale zittingsduur voor leden van de raad. Ook de voorzitter van de raad, de heer Boersma, zal op de jaarvergadering van 2014 terugtreden. Dit in verband met het feit dat op 1 januari 2013 de Wet Bestuur en Toezicht in werking is getreden waardoor een herbenoeming van de heer Boersma tot President-Commissaris, in verband met zijn andere toezichthoudende functies waarop deze wet van toepassing is, niet mogelijk is.

### 17.1.3 Profielschets commissaris

In 2010 stelde de raad de profielschets van de raad opnieuw vast. Deze profielschets was ook in 2013 van kracht. De kern van die schets is dat elke commissaris het beleid van ProRail op hoofdlijnen moet kunnen beoordelen. Voor de vervulling van zijn specifieke taak moet de commissaris bovendien beschikken over deskundigheid, bijvoorbeeld in veiligheid en milieu, klanten, infrastructuur, financiën, overheid, technologie en ICT. Om hun kennis in de spoorsector te vergroten, krijgen nieuwe commissarissen een uitgebreide introductie. Er wordt gestreefd naar een gemengde samenstelling wat betreft geslacht en leeftijd. De raad constateert dat de huidige samenstelling van de raad aansluit bij de profielschets.

### 17.1.4 Toezichtskader

Het toezichtkader dat de raad gebruikt, bestaat onder meer uit de strategie 'In samenspel naar een vernieuwd Nederlands spoor' en het jaarlijkse Beheerplan. Dit plan heeft de beheerconcessie die ProRail van de overheid heeft ontvangen als basis. De jaarbegroting en managementcontracten van de leden van het bestuur maken onderdeel uit van het toezichtkader van de raad.

### 17.1.5 Voorgenomen besluiten toetsen

Om als toezichthouder zijn rol goed te kunnen vervullen legt het bestuur een aantal voorgenomen besluiten vooraf ter goedkeuring voor aan de raad. In de statuten staat welke besluiten dat zijn. De raad toetst de voorgenomen besluiten en de betekenis van in- en externe ontwikkelingen voor ProRail onder meer op:
- de betekenis voor de klanten van ProRail;
- de bijdrage aan de realisatie van de strategische doelstellingen;
- de financiële consequenties;
- de beheersing van eventuele risico's;
- de passenheid bij de maatschappelijke positie en rol van ProRail;
- de betekenis voor de beheersbaarheid van de organisatie;
- de eventuele gevolgen voor de reputatie van ProRail.

Meer in zijn algemeenheid toetst de raad de besluiten en het optreden van het bestuur op de in- en externe samenwerking, communicatie, resultaatgerichtheid en de alertheid van optreden.

### 17.1.6 Informatievoorziening

De raad ontvangt elk kwartaal een interne rapportage. Die rapportage bevat informatie over de voortgang van de realisatie van doelstellingen binnen ProRail. Deze informatie is geordend op algemeen beeld, de vier strategische doelen, klanttevredenheid, bezettingsontwikkeling, medewerkers en project- en exploitatieontwikkeling. In de rapportage staat ook een dashboard met de ontwikkeling van diverse prestatie-indicatoren.

Verder ontvangt de raad elk kwartaal de rapportage gericht aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu, een overzicht van de ontwikkelingen van projecten met een verwacht hoog risico en een overzicht dat de actiepunten monitort die voortkomen uit de jaarrekeningcontrole van het voorgaande jaar.

Tot slot krijgt de raad zijn informatie via de informele contacten met het bestuur, met medewerkers, de ondernemingsraad en via de berichtgeving in de media.

### 17.1.7 Activiteiten in 2013

In 2013 kwam de raad bijeen in zeven reguliere vergaderingen en vonden 3 extra vergaderingen plaats. Daarnaast vergaderde de raad zes keer zonder de directie, waarvan twee vergaderingen in aanwezigheid van de aandeelhouder. Daarnaast waren er besprekingen in de verschillende commissies (zie het onderdeel Commissies van de raad). Gedurende deze bijeenkomsten was er in het bijzonder aandacht voor het onderwerp financiële projectbeheersing. Tevens is een enkele keer via e-mailvergadering een besluit genomen.

Verder heeft een vertegenwoordiging van de raad tijdens meerdere werkbezoeken kennis genomen van (de voortgang van) een aantal projecten. Daarbij ging het onder meer om: OV-SAAL, LEAN, ERTMS (Europese standaard voor treinbeïnvloeding en spoorwegseinen) en de infrastructurele ingrepen in Den Bosch. Ook is door een vertegenwoordiging van de raad

samen met een lid van het bestuur en DB Schenker een bezoek gebracht aan Tata Steel in IJmuiden. Tot slot is een vertegenwoordiging van de raad aanwezig geweest bij een bespreking tussen het bestuur en de ondernemingsraad over de invulling van de door IenM opgedragen taakstelling.

### 17.1.8 Besluiten in 2013

De raad stelde in 2013 vast:
– het verslag van de raad van commissarissen over 2012;
– het voorstel aan aandeelhouder voor herbenoeming van de heer Kooijman.

In 2013 gaf de raad zijn goedkeuring aan of instemming met de eerste plannen voor de invulling van de taakstelling en de jaarrekening 2012. Goedgekeurd werden investeringen in:
– de nieuwbouw van de nieuwe VL post in Utrecht;
– migratie van de bestaande ICT systemen uit de huidige VL-post Utrecht;
– het ICT systeem VOS;
– het programma VKL-Uit.

De raad besprak in 2013 onder meer:
– veiligheidsdossiers;
– het programma 2012-2015;
– de winterproblematiek;
– het Fyra-dossier;
– de Financiële projectbeheersing;
– de Lange Termijn Spooragenda;
– Prestatie Gericht Onderhoud;
– de taakstelling;
– de interne kwartaalrapportages en de rapportages aan het ministerie;
– het accountantsverslag 2012;
– de jaarrekening ProRail 2012.
– het verslag van de raad van commissarissen 2012;
– het jaarverslag ProRail 2012
– GSM-R;
– strategisch personeelsmanagement;
– levering dataverbindingen aan spoorwegondernemingen;
– het functioneren van de directie, zowel de individuele leden als de directie als team;
– de huisvesting van ProRail.

De raad nam alle besluiten tijdens de reguliere vergaderingen, behalve één besluit dat niet kon wachten tot de volgende vergadering. Dit besluit werd buiten de vergadering genomen via e-mail, conform de procedure zoals vastgelegd in de statuten.

### 17.1.9 Commissies van de raad

De raad kent een drietal commissies die de besluitvorming van de raad voorbereiden:
– de auditcommissie.
– de selectie- en benoemingscommissie.
– de remuneratiecommissie.

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

### 17.1.10 Samenstelling commissies in 2013

| Naam | Lidmaatschap auditcommissie | Lidmaatschap selectie- en benoemingscommissie | Lidmaatschap remuneratiecommissie |
|---|---|---|---|
| De heer M.A.M. Boersma | Nee | Ja (voorzitter) | Ja |
| Mevrouw J.G.H. Helthuis | Ja | Ja (per 1 oktober) | Ja (per 1 oktober) |
| De heer W.E. Kooijman | Nee | Ja | Ja |
| De heer P.T.H. Timmermans | Ja (voorzitter) | Nee | Nee |
| Mevrouw C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs | Ja | Ja | Ja (voorzitter) |

## 17.2 Auditcommissie

De auditcommissie bespreekt de financiële positie, het risicomanagement, de informatievoorziening en de ICT. De commissie keurt daarnaast het auditjaarplan goed. Bij vergaderingen zijn ook aanwezig: het bestuurslid met de portefeuille financiën, de manager Corporate Audit en de secretaris van de raad /bestuur. De externe accountant is aanwezig bij o.a. de bespreking van de jaarrekening, het accountantsverslag en de managementletter.

Om haar taken te kunnen vervullen, ontvangt en bespreekt de auditcommissie:
- het concept jaarverslag;
- de concept jaarrekening;
- het accountantsrapport;
- de managementletter van de accountant;
- de kwartaalrapportage;
- het voortgangsoverzicht van de actiepunten uit de managementletter;
- de kwartaalrapportage Corporate Audit;
- de rapportage monitoring auditbevindingen;
- het auditplan voor het komende jaar;
- het overzicht van de beheersing van toprisico's binnen ProRail;
- de rapportage over risicovolle projecten;
- het overzicht van juridische zaken;
- het verslag van de bijeenkomsten van het risk committee.

In 2013 kwam de auditcommissie vier keer bijeen. Tijdens de vergaderingen kwam, naast de hiervoor aangegeven periodieke rapportages, onder andere aan de orde:
- de financiële situatie van ProRail;.
- de prestaties op de Key Performance Indicatoren (KPI's) ;
- de uitgevoerde audit op de ICT projecten;
- voortgang realisatie activaregister;
- risk management;
- de financiële projectbeheersing;
- audit jaarplan 2014.

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

In 2013 kwam de selectie- en benoemingscommissie twee keer bijeen. Voorts werden in een aantal gevallen onderwerpen besproken door de voltallige raad.

**Remuneratiecommissie**
De remuneratiecommissie doet voorstellen aan de raad over het bezoldigingsbeleid van bestuursleden. Ook maakt de commissie voorstellen voor (wijzigingen van) de individuele bezoldiging van bestuursleden. Verder voert deze commissie de voortgangs- en beoordelingsgesprekken met bestuursleden. De remuneratiecommissie stelt een remuneratierapport op over zijn werkzaamheden. In het vervolg van dit verslag wordt daarvan melding gemaakt.

In 2013 kwam de remuneratiecommissie vijf keer bijeen. Besproken werd het bezoldigingsbeleid voor de statutaire en niet-statutaire leden van het bestuur en de vergoeding aan de raad. Ook werden de gevolgen van het gewijzigde beloningsbeleid voor de beloning van de bestuursleden besproken.
Begin 2013 besprak de remuneratiecommissie met de individuele bestuursleden hun functioneren in 2012. In de loop van 2013 werd ook de voortgang van de functioneringsdoelstellingen voor 2013 met hen besproken.

### 17.2.1 Bespreking eigen functioneren raad van commissarissen

De raad evalueerde in 2013 zijn eigen functioneren onder leiding van een externe consultant. Het resultaat hiervan is tweemaal uitvoerig besproken door de voltallige raad. Naar aanleiding van de bespreking heeft de raad een aantal onderwerpen geformuleerd waaraan de raad in 2014 extra aandacht zal besteden. Daar er in 2014 twee leden van de raad aftreden is besloten eind 2013 geen nieuwe evaluatie uit te voeren, maar te wachten tot eind 2014, wanneer de raad in hernieuwde samenstelling een aantal maanden heeft gefunctioneerd.

### 17.2.2 De aandeelhouder

De aandelen van ProRail zijn in handen van de Nederlandse Staat, via de aparte rechtspersoon Railinfratrust BV. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu vertegenwoordigt de Staat. Als aandeelhouder is het ministerie onder meer bevoegd om:
– de leden van de raad van commissarissen te benoemen.
– de leden van het statutair bestuur te benoemen en te ontslaan.
– een accountant opdracht te geven om de jaarrekening te controleren.
– de jaarrekening vast te stellen.
– het bezoldigingsbeleid van het statutair bestuur vast te stellen.

Een andere taak van de algemene vergadering is het goedkeuren van voorgenomen besluiten van de bestuur zoals expliciet benoemd in de statuten. Het gaat onder meer om besluiten over:
– wijzigingen in de strategie van de onderneming;
– het aangaan van een ingrijpende, duurzame samenwerking met een andere rechtspersoon.

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

In 2013 vond de jaarlijkse vergadering van aandeelhouders plaats op 27 maart. Daarbij nam de aandeelhouder kennis van het jaarverslag 2012 en stelde de jaarrekening 2012 vast.

De Staat, als aandeelhouder van Railinfratrust BV, constateerde op grond van de jaarrekening van Railinfratrust BV dat de winst na belastingen in 2012 € 0 bedroeg. Er vond dan ook geen besluitvorming over winstbestemming plaats.

Daarnaast is gesproken over de samenwerking met de Nederlandse Spoorwegen, prestatiegericht onderhoud, financiële prognoses en veiligheid.
Verder verleende de aandeelhouder kwijting aan commissarissen en leden van het bestuur over 2012. De gewijzigde positionering van de aandeelhoudersrol binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt door de aandeelhouder en ProRail als positief ervaren. De aandeelhouder besloot de heer Kooijman te herbenoemen als commissaris.

Verder sprak de raad in voltallige samenstelling in juni en september 2013 met de aandeelhouder. Het onderwerp van gesprek was in beide gevallen de wijze van werken binnen de topstructuur van ProRail.

### 17.2.3 Bezoldiging raad van commissarissen

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

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

**Vanaf 1 juli 2012**

| | **Vaste vergoeding** | **Indien actief in een commissie (bedrag per commissie, waarbij selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie als één commissie worden beschouwd)** |
|---|---|---|
| President-Commissaris | 30.942 | 7.594 |
| Lid | 19.675 | 7.594 |

De indexatie van de vergoedingen van de raad volgt de indexatie uit de CAO ProRail. Naast deze vergoedingen ontvangen de commissarissen ook een onkostenvergoeding van € 1.216 per jaar.

Een overzicht van de bezoldiging van de raad in 2013 is opgenomen in de jaarrekening.

### 17.2.4 (Neven)functies leden raad van commissarissen

| Naam | (Neven)functie |
|---|---|
| De heer M.A.M. Boersma | Functie:<br>– Commissaris<br>Nevenfuncties:<br>– Voorzitter raad van commissarissen Telegraaf Media Groep.<br>– Lid raad van commissarissen PostNL.<br>– Voorzitter Raad van Toezicht VieCuri Medisch Centrum voor Noord-Limburg.<br>– Non-executive Director Neste Oil Corporation, Finland.<br>– Chairman Prometheus Energy Group, Redmond, Washington, USA.<br>– Senior Adviser First State Investments, UK.<br>– Voorzitter Advies Commissie Limburgs Energie Fonds.<br>– Voorzitter/lid van enige stichtingen. |
| Mevrouw J.G.H. Helthuis | Functie:<br>– Zelfstandig adviseur<br>Nevenfunctie:<br>– Lid raad van commissarissen Van Lanschot Bankiers (per 2 juli 2013)<br>– Lid van de Raad van Advies van Nintes |
| De heer W.E. Kooijman | Functie:<br>– Executive Vice President Human Resources Air France KLM.<br>Nevenfuncties:<br>– Voorzitter Nederlandse Vereniging Personeelsmanagement & Organisatieontwikkeling (NVP).<br>– Lid raad van commissarissen B&A Groep<br>– Voorzitter van het bestuur van de Stichting Administratiekantoor Aandelen Gebroeders Van Beek b.v. |
| De heer P.T.H. Timmermans | Functie:<br>– CEO AWT-Group (vrachtvervoer per spoor in centraal Europa).<br>Nevenfunctie:<br>– geen |
| Mevrouw C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs | Functie:<br>– Voorzitter Transitie Raad van Bestuur Kamers van Koophandel en Syntens.<br>Nevenfuncties:<br>– Commissaris Indaver (afvalbeheer).<br>– Bestuurslid PBLQ (advisering, onderzoek en opleiding voor de publieke sector). |

### 17.2.5 Overig

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

## 17.3 De raad als werkgever

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

### 17.3.1 Samenstelling statutair bestuur ProRail

| | Geboorte-jaar | Functie | Portefeuille | Datum in dienst | Datum eerste benoeming als bestuurder | Benoemd tot |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mevrouw M.W. Gout-van Sinderen | 1954 | president-directeur | Strategie, communicatie, human resources, juridische zaken, innovatie en strategische en bestuurlijke relaties | 11.04.11 | 11.04.11 | 11.04.15<br>Zij treedt per 1 juli 2014 terug |
| De heer P.M.E. Dirix | 1969 | directeur Operatie | Beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor | 01.01.11 | 01.01.11 | Heeft het bestuur van ProRail per 1 april 2014 verlaten |
| De heer H.P.M.G. Steeghs | 1957 | directeur Financiën | Financiën, planning & control en facilitaire zaken | 06.09.09 | 06.09.09 | 06.09.13 |

### 17.3.2 Statutair bestuur

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

De raad heeft met de heer Steeghs in goed overleg afgesproken dat hij het statutair bestuur per 06.09.13 verlaat. De raad heeft daarop in overleg met de aandeelhouder, de heer Van der Steeg als interim directeur Financiën benoemd. Het is de verwachting dat in 2014 een opvolger wordt benoemd. De raad dankt heer Steeghs voor zijn gewaardeerde betrokkenheid en inzet als CFO bij ProRail en Railinfratrust en de raad wenst hem veel succes toe in zijn verdere loopbaan.

Per 1 april 2014 is ook afscheid genomen van de heer Dirix. Hij is per die datum gestart als directeur Beter en Meer en zal de komende jaren invulling gaan geven aan de gezamenlijke uitwerking van het operationele spoorconcept van ProRail en de Nederlandse Spoorwegen. De raad wenst hem daarbij veel succes.

Met ingang van 1 juli 2014 zal mevrouw Gout-van Sinderen terugtreden als president-directeur van ProRail. De raad is haar zeer erkentelijk voor hetgeen zij voor ProRail in de afgelopen drie jaar heeft betekend, in het bijzonder voor het verscherpen van de focus op de operationele performance van ProRail en externe stakeholders en voor de resultaten die zij met haar mensen heeft weten te bereiken in het belang van vervoerders, hun reizigers en verladers.

### 17.3.3 Termijn

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

### 17.3.4 Bezoldiging statutair bestuur

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

– ProRail valt in de categorie Publiek van het Staatsdeelnemingenbeleid. In deze categorie mag de maximale beloning van leden van het statutair bestuur niet meer bedragen dan 130% van de bruto beloning van een minister. Hiermee wordt aangesloten bij de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector. De beloning

van leden van het statutair bestuur bestaat per 1 januari 2013 uitsluitend uit een vaste component.
– De raad bepaalt jaarlijks de beloningsontwikkeling en de verdere arbeidsvoorwaarden van de individuele leden van het statutair bestuur. Dat gebeurt op voorstel van de remuneratiecommissie. De beloningsontwikkeling moet passen binnen het bezoldigingsbeleid.
– De vergoeding bij vertrek van een lid van het statutair bestuur bedraagt maximaal een bruto jaarsalaris.

### 17.3.5 Bezoldiging statutair bestuur in 2013 en 2012

Een overzicht van de bezoldiging van het statutair bestuur in 2013 en 2012 is opgenomen in de jaarrekening.

### 17.3.6 Vervoer

De raad stelt aan de leden van het bestuur een leaseauto en een ov-treinjaarkaart ter beschikking.

### 17.3.7 Beoordelingscylcus bestuur

Na overleg met het bestuur stelt de raad jaarlijks een aantal doelstellingen vast:
– collectieve doelstellingen die gelden voor het bestuur als geheel;
– Individuele doelstellingen die gelden per bestuurslid en bedrijfseenheid;
– persoonlijke ontwikkeldoelen voor ieder bestuurslid.

De doelstellingen worden vastgelegd in management contracten. De leden van het bestuur zijn verantwoordelijk voor de uitwerking van de doelstellingen in de management contracten van het management aan wie zij leidinggeven. Tweemaal per jaar bespreekt de raad de prestaties en de voortgang. In een individueel gesprek na ongeveer een halfjaar, en in een collectief en individueel gesprek na afloop van dat jaar.

### 17.3.8 Functiezwaarte

De zwaarte van de bestuursfuncties is gewogen op basis van de Hay-systematiek. De bestuursfuncties kennen schalen met een minimum en een maximum.

### 17.3.9 Beoordeling in 2013 over 2012

Begin 2013 besprak de raad het functioneren van de individuele leden van het bestuur en van het bestuur als geheel. De definitieve afronding van de beoordeling over 2012 en de besluitvorming over toekenning van een eventuele variabele beloning over 2012 vond in het eerste kwartaal van 2013 plaats. De variabele beloning was in 2012 voor het laatst van toepassing en bedroeg maximaal 6% van het vaste salaris. De helft hiervan (3%) is in 2013 vanaf dat moment als vaste component in het salaris opgenomen.

### 17.3.10 Nevenfuncties leden statutair bestuur

| Naam | Nevenfunctie |
|---|---|
| Mevrouw M.W. Gout-van Sinderen | – Lid raad van commissarissen Ymere.<br>– Lid Raad van Toezicht Haagse Hogeschool.<br>– Lid Raad van Advies ROC Midden Nederland.<br>– Voorzitter bestuur Intercoach (onderdeel ministerie BZK; verzorgt coaching van leidinggevenden en adviseurs bij overheid). |
| De heer P.M.E. Dirix | – Lid Ledenraad Rabobank Alblasserwaard Noord en Oost. |
| De heer H.P.M.G. Steeghs[1] | – Lid raad van commissarissen Rabobank Amersfoort e.o. |
| De heer R. Van der Steeg (geen statutair bestuurder) | – Lid Conseil de Surveillance Dietal Lighting S.A. |

1 De heer Steeghs heeft per 6 september 2013 ProRail verlaten

### 17.3.11 Relatie statutaire bestuur en niet-statutaire leden bestuur

De raad houdt toezicht en adviseert het bestuur van ProRail. Het bestuur draagt zorg voor de dagelijkse besturing van ProRail. Het bestuur van ProRail bestaat uit de drie leden van het statutaire bestuur (zie onderdeel Samenstelling statutaire bestuur ProRail [link]) en de volgende niet-statutaire bestuursleden:

| | Geboorte-jaar | Functie | Portefeuille | Jaar van indiensttreding | Datum eerste benoeming als lid van het bestuur | Benoemd tot |
|---|---|---|---|---|---|---|
| De heer P.E.M. Buck | 1952 | Directeur Projecten | Aanleg en verbetering van spoorinfra en stations | 1997 | 01.04.09 | 01.04.17 |
| De heer P. Kraaijeveld | 1968 | Directeur Vervoer en dienstregeling | Goede klantrelatie met vervoerders en een eerlijke verdeling van de spoorcapaciteit | 2005 | 01.04.09 | 01.04.17<br>Heeft ProRail verlaten per 1 juni 2013 |

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

De termijn van beide niet-statutaire leden van het bestuur is met ingang van 1 april 2013 voor een periode van vier jaar stilzwijgend gecontinueerd. De heer Kraaijeveld heeft ProRail op 1 juni 2013 verlaten. Op het moment dat dit door hem is aangekondigd heeft hij per direct zijn activiteiten beëindigd vanwege het mogelijk in aanraking komen met concurrentiegevoelige informatie.

### 17.3.12 Raad en belangenverstrengeling

De raad hecht aan een goede taakinvulling als commissaris. Daarbij moet zelfs de schijn van belangenverstrengeling worden vermeden.

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

Stelt de president-commissaris (de schijn van) belangenverstrengeling vast, dan wordt de nevenfunctie niet toegestaan. Gaat het om een nevenfunctie van de president-commissaris, dan wordt de beoordeling gedaan door de vicevoorzitter.
De raad is van mening dat zij en het bestuur in 2013 onafhankelijk hebben kunnen functioneren. Er zijn geen onderwerpen besproken waarbij sprake was van mogelijk tegenstrijdige belangen.

# 18 Personalia

## 18.1 Personalia directie

In onderstaand overzicht zijn de personalia van de directie samengevat. De peildatum is 31 december 2013. Alle leden van de directie hebben de Nederlandse nationaliteit.

**Mevrouw M.W. Gout-van Sinderen (1954)**
President-directeur (vanaf 11 april 2011)

*Nevenfuncties:*
- Lid raad van commissarissen Ymere
- Lid Raad van Toezicht Haagse Hogeschool
- Lid Raad van Advies ROC Midden Nederland
- Voorzitter bestuur Intercoach (onderdeel ministerie BZK; verzorgt coaching van leidinggevenden en adviseurs bij overheid)

**R. van der Steeg (1961)**
Directeur Financiën a.i. (vanaf 19 augustus 2013)

*Nevenfunctie:*
- Lid Conseil de Surveillance Dietal Lighting S.A.

**P.M.E. Dirix (1969)**
Directeur Operatie (vanaf 1 januari 2011)
(Uit dienst per 1 april 2014 )

*Nevenfunctie:*
- Lid Ledenraad Rabobank Alblasserwaard Noord en Oost.

**P.E.M. Buck (1952)**
Directeur Projecten (vanaf 1 april 2009)

*Nevenfuncties*
- Lid Corporate Tenderboard van Rijkswaterstaat
- Voorzitter Bestuur van de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen

## 18.2 Personalia raad van commissarissen

**M.A.M. Boersma (1947)**
President-commissaris (vanaf 1 februari 2010)

*Functie*
– Commissaris

*Nevenfuncties*
– Voorzitter raad van commissarissen Telegraaf Media Groep
– Lid raad van commissarissen PostNL
– Voorzitter Raad van Toezicht VieCuri Medisch Centrum voor Noord-Limburg
– Non-executive Director Neste Oil Corporation, Finland
– Chairman Prometheus Energy Group, Redmond, Washington, USA
– Senior Advisor First State Investments, UK
– Voorzitter/lid van enige stichtingen

**Mevrouw J.G.H. Helthuis (1962)**
Commissaris (vanaf 13 april 2011)

*Functie*
– Zelfstandig adviseur

*Nevenfunctie*
– Lid raad van commissarissen Van Lanschot Bankiers (vanaf 2 juli 2013)
– Lid van de Raad van Advies van Nintes

**W.E. Kooijman (1950)**
Commissaris (vanaf 21 februari 2007)

*Functie*
– Executive Vice President Human Resources Air France KLM

*Nevenfuncties*
– Voorzitter Nederlandse Vereniging Personeelsmanagement & Organisatieontwikkeling (NVP)
– Lid raad van commissarissen B&A Groep
– Voorzitter van het bestuur van de Stichting Administratiekantoor Aandelen Gebroeders Van Beek b.v.

**P.T.H. Timmermans (1961)**
Commissaris (vanaf 13 april 2011)

*Functie*
– CEO AWT-Group (vrachtvervoer per spoor in centraal Europa)

*Nevenfunctie*
– Geen

**Mevrouw C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs (1962)**
Commissaris (vanaf 1 juli 2001)

*Functie:*
– Voorzitter Transitie Raad van Bestuur Kamers van Koophandel en Syntens

*Nevenfuncties*
– Commissaris Indaver (afvalbeheer)
– Bestuurslid PBLQ (advisering, onderzoek en opleiding voor de publieke sector)

# 19 ProRail B.V.
## Jaarrekening 2013

**Jaarrekening 2013**


Balans per 31 december 2013 00

Winst- en verliesrekening 2013 00

Kasstroomoverzicht 2013 00

Toelichting behorende tot de jaarrekening 2013 00


**Overige gegevens**


Resultaatbestemming 00

Controleverklaring 00

# Balans per 31 december 2013

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

| Activa | | 31 December 2013 | | 31 December 2012 | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Vaste activa** | | | | | |
| Materiële vaste activa | [1] | 20.160 | | 19.820 | |
| Financiële vaste activa | [2] | 1 | | 1 | |
| | | | 20.161 | | 19.821 |
| **Vlottende activa** | | | | | |
| Vorderingen | [3] | 138 | | 171 | |
| Liquide middelen | [4] | 609 | | 590 | |
| | | | 747 | | 761 |
| **Totaal Activa** | | | **20.908** | | **20.582** |

| Passiva | | 31 December 2013 | 31 December 2012 |
|---|---|---|---|
| **Eigen vermogen** | [5] | 5.477 | 5.704 |
| **Voorzieningen** | [6] | 32 | 32 |
| **Langlopende schulden** | [7] | 14.491 | 13.772 |
| **Kortlopende schulden** | [8] | 908 | 1.074 |
| **Totaal Passiva** | | **20.908** | **20.582** |

# Winst- en verliesrekening 2013

Bedragen in miljoenen euro's

| | | 2013 | | 2012 |
|---|---|---|---|---|
| **Netto omzet** | | | | |
| Exploitatiebijdragen Rijksoverheid | | 820 | | 816 |
| Gebruiksvergoeding | | 263 | | 251 |
| | | | 1.083 | 1.067 |
| Geactiveerde productie eigen bedrijf | | | 101 | 115 |
| Overige bedrijfsopbrengsten | | | 52 | 55 |
| **Bedrijfsopbrengsten** | [9] | | **1.236** | **1.237** |
| | | | | |
| Exploitatielasten | [10] | | | |
| Kosten van uitbesteed werk | | –649 | | –655 |
| Lonen en salarissen | | –232 | | –236 |
| Sociale lasten | | –38 | | –37 |
| Afschrijvingskosten | | –316 | | –311 |
| Overige waardeveranderingen vaste activa | | –50 | | –53 |
| Overige bedrijfslasten | | –157 | | –127 |
| | | | –1.442 | –1.419 |
| Vrijval herwaarderingsreserve | [11] | | 224 | 211 |
| | | | –1.218 | –1.208 |
| | | | | |
| Financiële baten en lasten | [12] | | –15 | –11 |
| | | | | |
| **Bedrijfslasten** | | | **–1.233** | **–1.219** |
| | | | | |
| **Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor mutatie egalisatierekening en belastingen** | [13] | | 3 | 18 |
| Mutatie egalisatierekening | [14] | | –3 | –18 |
| | | | | |
| **Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen** | | | - | - |
| | | | | |
| Belastingen | [15] | | - | - |
| | | | | |
| **Resultaat na belastingen** | | | - | - |

# Kasstroomoverzicht 2013

Bedragen in miljoenen euro's

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds | 754 | 814 |
| Ontvangsten van vervoerders | 263 | 251 |
| Ontvangsten van derden | 37 | 63 |
| **Ontvangsten beheer en onderhoud** | **1.054** | **1.128** |
| | | |
| Leveranciers beheer en onderhoud | –680 | –670 |
| Apparaat en personeel | –291 | –290 |
| **Betalingen beheer en onderhoud** | **–971** | **–960** |
| **Kasstroom uit bedrijfsoperaties** | **83** | **168** |
| | | |
| Ontvangen interest | 1 | 6 |
| Betaalde interest | –12 | –17 |
| **Kasstroom uit operationele activiteiten** | **72** | **157** |
| | | |
| Investeringsbijdragen uit Infrastructuurfonds | 944 | 872 |
| Investeringsbijdragen van derden | 339 | 267 |
| Leveranciers uitbreiding en vervanging | –1.204 | –1.135 |
| Apparaat en personeel | –132 | –125 |
| **Kasstroom uit investeringsactiviteiten** | **–53** | **–121** |
| | | |
| Aflossing leningen | - | –31 |
| **Kasstroom uit financieringsactiviteiten** | **-** | **–31** |
| | | |
| **Totale kasstroom** | **19** | **5** |
| | | |
| Liquide middelen einde boekjaar | 609 | 590 |
| Liquide middelen begin boekjaar | 590 | 585 |
| | | |
| **Mutatie liquide middelen** | **19** | **5** |

# 20 Toelichting behorende tot de jaarrekening 2013

## 20.1 Algemeen

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

## 20.2 Structuur van de onderneming

De juridische structuur van ProRail B.V. is een niet-beursgenoteerde vennootschap. Het bestuur van de vennootschap wordt gevormd door drie statutair directeuren. De raad van commissarissen houdt toezicht. We vermijden transacties met tegenstrijdige belangen van bestuurders of commissarissen. In 2013 waren er geen tegenstrijdige belangen.

## 20.3 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.

## 20.4 Grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de 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 behoudens de aanpassingen zoals opgenomen onder 'Stelselwijziging'. Alle bedragen in de jaarrekening staan vermeld in miljoenen euro's (EUR), tenzij anders vermeld.
De directie heeft op 29 april 2014 de jaarrekening opgemaakt. De raad van commissarissen heeft de algemene vergadering geadviseerd deze jaarrekening ongewijzigd vast te stellen. Directie en commissarissen hebben op 29 april 2014 toestemming gegeven voor publicatie van de jaarrekening. In de algemene vergadering op 27 juni 2014 is de vaststelling van de jaarrekening geagendeerd.

## 20.5 Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling.

## 20.6 Presentatie

ProRail is de enige spoorweginfrabeheerder in Nederland en voert deze taken uit op basis van een beheerconsessie verleend door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Voor het inzicht wordt daarom afgeweken van de standaard indeling en model. De opstelling van materiële vaste activa wijkt af van de standaardindeling (artikel 366 lid 1 Titel 9 BW 2) teneinde 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.

## 20.7 Schattingen en onzekerheden

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

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

## 20.8 Stelselwijziging

Met ingang van het verslagjaar 2013 heeft ProRail een stelselwijziging doorgevoerd. Hierbij is de grondslag voor de indeling en presentatie gewijzigd van de posten Voorziening omgevingswerken, Overlopende passiva en Opbrengsten. De belangrijkste reden hiervoor is om in de jaarrekening de transparantie te vergroten.
Daarnaast is de presentatie voor het opstellen van het kasstroomoverzicht gewijzigd van de indirecte naar de directe methode. Naar de mening van ProRail past deze presentatie beter bij

de feitelijke geldstromen. Het kasstroomoverzicht geeft een beter inzicht in de operationele, investerings- en financieringsactiviteiten. Onder de kasstroom ten aanzien van de operationele activiteiten zijn beheer en instandhouding verantwoord daar waar de kasstromen uit investeringsactiviteiten voortkomen uit vervanging en vernieuwing.

## 20.9 Onderdelen stelselwijziging

### 20.9.1 Voorziening – Omgevingswerken

De vooruit ontvangen bedragen voor het onderhouden en vernieuwen van omgevingswerken werden tot 2013 verantwoord als Voorziening omgevingswerken. Het betreft vooruitontvangen bedragen (waaronder afkoopsommen) van derden voor vervanging en onderhoud van omgevingswerken. De aard en karakteristieken van deze bedragen zijn dat er geen overwegende aanwezigheid is van onzekerheden omtrent omvang en tijdstip van afwikkeling. Het is daarom passender om deze bedragen te verantwoorden als vooruitontvangen bedragen. Onder het nieuwe stelsel worden deze vooruitontvangen bedragen gepresenteerd onder de schulden (lang- en kortlopend) als Vooruitontvangen omgevingswerken.

### 20.9.2 Overlopende passiva - Investeringsbijdragen

De investeringsbijdragen werden tot 2013 onder de kortlopende overlopende passiva gepresenteerd. Onder de gekozen presentatiegrondslag zijn de investeringsbijdragen in de balans en toelichting uitgesplitst onder de lang- en kortlopende schulden. Onder de langlopende schulden wordt de totale investeringsbijdrage minus de jaaramortisatie gepresenteerd. Deze presentatie geeft een verbeterd inzicht in de wijze van financiering van de activa. Onder de kortlopende schulden wordt het kortlopende deel van de investeringsbijdrage gepresenteerd.

### 20.9.3 Overlopende passiva - Overig

De posten Bijdrage inzake stationsprojecten, Egalisatierekening, Fonds winterweer en Overlopende passiva (kortlopend) werden tot 2013 gepresenteerd onder de overlopende passiva. Onder het nieuwe stelsel worden de genoemde posten gepresenteerd onder de kortlopende schulden.

### 20.9.4 Opbrengsten

De amortisatie investeringsbijdragen werden tot 2013 onder de opbrengsten gepresenteerd samen met de ontvangen subsidies en de gebruiksvergoeding. De categorieën subsidiebaten en gebruiksvergoeding worden gepresenteerd onder de omzet in de jaarrekening. De winst- en verliesrekening post Amortisatie investeringsbijdragen kwalificeert op basis van de definitie niet als netto-omzet. Gezien de aard en karakter van de post amortisatie investeringsbijdragen geeft het in mindering brengen op de afschrijvingslasten een beter inzicht. Onder de nieuwe wijze van presenteren wordt de amortisatie van de investeringsbijdrage gesaldeerd met de afschrijvingslasten.

## 20.10 Vergelijkende cijfers

De vergelijkende cijfers over het boekjaar 2012 zijn herrekend naar de nieuwe grondslagen voor de indeling en presentatie in de jaarrekening. Op basis van deze stelselwijziging zijn het vermogen en resultaat per 31 december 2012 niet gewijzigd. Hieronder is een overzicht gegeven van het effect van de stelselwijziging op de individuele posten:

| | Saldo volgens jaarrekening 2012 | Aanpassingen a.g.v. stelselwijzigingen | | | Saldo na stelselwijziging |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Voorziening omgevingswerken | Overlopende passiva | Opbrengsten | |
| Voorzieningen | 206 | –174 | - | - | 32 |
| Langlopende schulden | 314 | 166 | 13.292 | - | 13.772 |
| Kortlopende schulden | 243 | 8 | 823 | - | 1.074 |
| Overlopende passiva | 14.115 | - | –14.115 | - | - |
| Amortisatiebijdragen | 416 | - | - | –416 | - |
| Afschrijvingskosten | –626 | - | - | 315 | –311 |
| Overige waardeveranderingen vaste activa | –154 | - | - | 101 | –53 |

Naast de wijziging van de grondslag voor het opstellen van het kasstroomoverzicht van de indirecte naar de directe methode, heeft tevens een herbeoordeling plaatsgevonden van de kasstromen uit operationele, investerings- en financieringsactiviteiten. In het kasstroomoverzicht zijn de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid en derden en de daaraan gerelateerde uitgaven toegerekend aan de hiervoor onderkende activiteiten. Voor de vergelijkende cijfers 2012 betekent deze wijziging met name dat de investeringsbijdragen van de Rijksoverheid en derden vanuit de financieringsactiviteiten zijn gerubriceerd onder de investeringsactiviteiten. De vergelijkende cijfers over 2012 zijn overeenkomstig aangepast.

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

### 20.11.1 Activa

#### Materiële vaste activa

*Waardering*
Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen actuele waarde, ingevuld door de vervangingswaarde onder aftrek van de over deze waarde op lineaire basis berekende afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. Terreinen in de categorie Dragen, geleiden en doorsnijden en activa in de categorie Werken in constructie worden gewaardeerd tegen de aanschafwaarde onder aftrek van bijzondere waardeverminderingen.
De aanschafwaarde bestaat uit: investeringsuitgaven die verband houden met het verkrijgen of vervaardigen van het activum, inclusief de kosten van de door eigen personeel verrichte werkzaamheden (geactiveerde productie eigen bedrijf). In de aanschafwaarde wordt geen rente over investeringen tijdens de bouw begrepen. Indien de kosten van groot onderhoud aan materiële vaste activa niet voldoen aan activeringscriteria, worden deze direct ten laste

gebracht van de winst- en verliesrekening.
De vervangingswaarde van de materiële vaste activa wordt bepaald door de aanschafwaarde jaarlijks te indexeren op basis van CBS-gegevens. Indien is besloten de activa te verkopen, te slopen of over te dragen, is de actuele waarde gelijk aan de verwachte (directe) opbrengstwaarde.
Ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid en derden ten behoeve van de financiering van materiële vaste activa worden als overlopend passief verantwoord. Financiering vindt plaats tegen aanschafwaarde.

*Afschrijvingen*
De afschrijvingen worden lineair berekend en zijn gebaseerd op de verwachte gebruiksduur per onderscheidend component, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Indien de verwachting omtrent de afschrijvingsmethode, gebruiksduur en/of restwaarde in de loop van de tijd wijzigen, worden deze als een schattingswijziging verantwoord.
De afschrijvingen op basis van vervangingswaarde worden ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht als afschrijvingskosten. De ontvangen investeringsvergoeding van de Rijksoverheid is gebaseerd op de aanschafwaarde en wordt als jaaramortisatie in mindering gebracht op de afschrijvingskosten naar voortgang van de afschrijving van de activa waarop de vergoeding betrekking heeft. Het verschil tussen de afschrijvingen op basis van vervangingswaarde en de afschrijvingen op basis van de historische uitgaafprijs wordt onttrokken aan de herwaarderingsreserve ten gunste van de winst- en verliesrekening.

| | **Ondergrens** | **Bovengrens** |
|---|---|---|
| Dragen, geleiden en doorsnijden | 30 | 100 |
| Energie | 40 | 80 |
| Transfer | 5 | 100 |
| Beheersen en communicatie | 4 | 30 |
| Beveiligen | 20 | 50 |

De afschrijvingstermijnen in jaren zijn als volgt:
Op Terreinen wordt niet afgeschreven.

*Bijzondere waardevermindering*
Jaarlijks wordt onderzocht of er sprake is van een bijzondere waardevermindering van de materiële vaste activa. Indien deze indicatie aanwezig is, dan wordt de verwachte realiseerbare waarde van het actief bepaald. Indien deze waarde lager is dan de huidige boekwaarde, dan wordt het verschil ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht voor zover de gevormde herwaarderingsreserve voor dit actief niet toereikend is. De aard van de activa leidt ertoe dat de realiseerbare waarde veelal niet per actief kan worden bepaald. In deze gevallen wordt de realiseerbare waarde afgeleid van de kasstroom genererende eenheid waartoe het actief behoort.
Indien een bijzondere waardevermindering heeft plaatsgevonden, wordt jaarlijks nagegaan of er aanwijzingen bestaan of deze waardevermindering ten aanzien van de materiële vaste activa niet meer bestaat of is verminderd en derhalve moet worden teruggenomen. De verhoging mag niet verder gaan dan tot het bedrag van de boekwaarde van het actief dat op dat moment zou hebben gegolden, indien het verlies als gevolg van bijzondere waardevermindering niet zou zijn verantwoord. De verhoging van de boekwaarde (een terugneming van een bijzondere waardevermindering verlies) wordt onmiddellijk verantwoord als bate in de winst- en verliesrekening tot de oorspronkelijke aanschafwaarde. Indien de verhoging de aanschafwaarde te boven gaat, zal dit deel ten gunste van een herwaarderingsreserve worden gebracht.

**Financiële vaste activa**

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

*Overige financiële activa*
Bij de eerste verwerking van financiële activa worden deze opgenomen tegen reële waarde vermeerderd met de direct daaraan toe te rekenen transactiekosten. Dit is niet van toepassing op de financiële activa welke in de winst- en verliesrekening tegen reële waarde met waarde-veranderingen zijn verwerkt. Alle aan- en verkopen volgens standaard marktconventies van financiële activa worden opgenomen per de transactiedatum, dat wil zeggen de datum waarop ProRail de bindende overeenkomst aangaat.
De vorderingen worden na eerste waardering opgenomen tegen geamortiseerde kostprijs (nominale waarde onder aftrek van een waarde correctie voor mogelijke oninbaarheid).

### 20.11.2 Passiva

**Classificatie eigen vermogen en vreemd vermogen**
Een financieel instrument wordt in de jaarrekening als vreemd vermogen of als eigen vermogen geclassificeerd overeenkomstig de juridische realiteit van de contractuele overeenkomst waaruit het financieel instrument voortvloeit.

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

**Lang- en kortlopende schulden**
Bij de eerste opname van financiële verplichtingen worden deze opgenomen tegen reële waarde verminderd met de direct daaraan toe te rekenen transactiekosten. De verplichtingen worden na de eerste waardering gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs volgens de effectieve rentemethode.
Resultaten worden in de winst- en verliesrekening opgenomen zodra de verplichtingen niet langer op de balans worden opgenomen, alsmede via het amortisatieproces.

**Investeringsbijdrage**
Ontvangen bijdragen 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 overlopend passief respectievelijk overlopend actief verantwoord. Voor verplichtingen naast de

aan de pensioenuitvoerder te betalen premie wordt een voorziening opgenomen, indien per balansdatum sprake is van een in rechte afdwingbare of feitelijke verplichting aan de pensioenuitvoerder en/of werknemer, het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen noodzakelijk is, en er een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van de omvang van de verplichting. De voorziening voor additionele verplichtingen aan de pensioenuitvoerder en/of werknemer, wordt gewaardeerd tegen de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen per balansdatum af te wikkelen. De voorziening wordt gewaardeerd tegen de contante waarde als het effect van de tijdswaarde van geld materieel is (waarbij de disconteringsvoet vóór belastingen de actuele marktrente weergeeft).

**Egalisatierekening**
De door ProRail gevormde 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 c.q. overlopend passief verantwoord.

### 20.11.3 Resultaatbepaling

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

**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.

### 20.11.4 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. De totaal ontvangen bijdrage van derden bedraagt EUR 376 miljoen en wordt voor EUR 37 miljoen verantwoord onder de operationele activiteiten daar waar het activiteiten betreft voor beheer en instandhouding. De resterende ontvangen bijdrage van EUR 339 miljoen is verantwoord onder de investeringsactiviteiten als gevolg van de directe relatie met vernieuwing en vervanging. Voor EUR 74 miljoen heeft de vernieuwing en vervanging betrekking op activa waarvan het economisch eigendom niet bij ProRail ligt.

### 20.11.5 Financieel risicomanagement

**Algemeen**
De in deze toelichting opgenomen gegevens verschaffen informatie die behulpzaam is bij het schatten van de omvang van risico's die verbonden zijn aan zowel de in de balans opgenomen als de niet in de balans opgenomen financiële instrumenten. Het betreft hier elke overeenkomst die leidt tot een financieel actief bij één partij en een financiële verplichting of eigen- vermogensinstrument bij een andere partij. Hieronder vallen traditionele financiële instrumenten, zoals vorderingen, schulden en effecten. ProRail heeft geen afgeleide financiële instrumenten (derivaten).
De primaire financiële instrumenten van ProRail dienen ter financiering van de operationele activiteiten van ProRail of vloeien direct uit deze activiteiten voort. Het beleid van ProRail is om niet te handelen in financiële instrumenten.
De belangrijkste risico's uit hoofde van de financiële instrumenten van ProRail zijn het rente-, het krediet- en het liquiditeitsrisico. Het beleid van ProRail om deze risico's te beperken, luidt als volgt:

*Renterisico*
De langlopende leningen van ProRail hebben een vast rentepercentage waardoor ProRail een aanvaardbaar risico loopt dat de reële 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.

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

De kortlopende vorderingen kunnen ingedeeld worden in de volgende categorieën:
– Vorderingen op de Rijksoverheid: EUR 0 miljoen
– Vorderingen op andere overheden: EUR 55 miljoen
– Vorderingen op andere partijen: EUR 82 miljoen

**Reële waarde**
Onder de reële waarde wordt verstaan het bedrag waarvoor een actief kan worden verhandeld of een verplichting kan worden afgewikkeld tussen ter zake goed geïnformeerde partijen, die tot een transactie bereid en onafhankelijk van elkaar zijn (in het Besluit actuele waarde 'marktwaarde' genoemd).
De boekwaarde van de liquide middelen benadert de reële waarde vanwege de korte looptijd van de gehouden instrumenten.
De kortlopende schulden bestaan hoofdzakelijk uit schulden aan leveranciers en de Rijksoverheid. De reële waarde van de kortlopende schulden is nagenoeg gelijk aan de marktwaarde als gevolg van de korte looptijden van de betreffende instrumenten.
Per 31 december 2013 zijn er geen concrete plannen voor vervroegde aflossing op langlopende schulden.

## 20.11.6 Vaste activa

### [1] Materiële vaste activa

| | Dragen, geleiden en doorsnijden | Energie | Beheersen en communicatie | Beveiligen | Transfer | Werken in constructie | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Stand per 31 december 2012** | | | | | | | |
| Aanschafwaarde | 22.288 | 4.665 | 1.328 | 2.915 | 4.388 | 1.699 | 37.283 |
| Cumulatieve afschrijvingen | –9.054 | –2.962 | –849 | –1.790 | –2.808 | - | –17.463 |
| Boekwaarde | 13.234 | 1.703 | 479 | 1.125 | 1.580 | 1.699 | 19.820 |
| | | | | | | | |
| **Mutaties in de boekwaarde** | | | | | | | |
| Investeringen | - | - | - | - | - | 1.212 | 1.212 |
| Ingebruikname | 447 | 90 | 95 | 71 | 222 | –925 | - |
| Niet activeerbare investeringen | - | - | - | - | - | –114 | –114 |
| Desinvesteringen (incl. cum. afschr.) | –63 | –6 | - | | –4 | - | –74 |
| Afschrijvingen | –386 | –65 | –75 | –70 | –61 | - | –657 |
| Herwaardering | –17 | 1 | 4 | 7 | - | - | –5 |
| Overige mutaties | –3 | - | - | –2 | 6 | –23 | –22 |
| Saldo | –22 | 20 | 24 | 5 | 163 | 150 | 340 |
| | | | | | | | |
| **Stand per 31 december 2013** | | | | | | | |
| Aanschafwaarde | 22.379 | 4.688 | 1.425 | 3.000 | 4.598 | 1.849 | 37.939 |
| Cumulatieve afschrijvingen | –9.167 | –2.965 | –922 | –1.870 | –2.855 | - | –17.779 |
| **Boekwaarde** | **13.212** | **1.723** | **503** | **1.130** | **1.743** | **1.849** | **20.160** |
| | | | | | | | |
| Boekwaarde op basis van historische aanschafwaarde | 10.222 | 1.353 | 459 | 958 | 1.446 | 1.849 | 16.287 |

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 |
|---|---|---|---|---|---|
| Terreinen | 771 | - | - | - | - |
| Aardebaan (incl. voorzieningen) | 1.062 | - | - | - | - |
| Bovenbouw (incl. ballast) | 3.936 | - | - | - | - |
| Bruggen | 3.914 | - | - | - | - |
| Tunnels | 2.500 | - | - | - | - |
| Overige (zoals: overwegen en geluidsschermen) | 1.029 | - | - | - | - |
| Bovenleiding en draagconstructies | - | 1.047 | - | - | - |
| Onderstations/voedingsinstallaties | - | 676 | - | - | - |
| Hard- en software van de systemen voor de aansturing van de treindienst | - | - | 177 | - | - |
| Reizigersinformatiesystemen | - | - | 90 | - | - |
| Telecommunicatienetwerken | - | - | 218 | - | - |
| Overige communicatieapparatuur | - | - | 18 | - | - |
| Baanvak- en emplacementsbeveiliging (zoals: detectiesystemen, seinen en treinbeïnvloedingssystemen) | - | - | - | 1.130 | - |
| Perrons inclusief overkappingen | - | - | - | - | 805 |
| Toegang tot perrons (zoals: roltrappen, liften, bruggen en tunnels) | - | - | - | - | 407 |
| Publieke aandeel in stationsgebouwen | - | - | - | - | 314 |
| Fietsenstallingen | - | - | - | - | 217 |
| **Totaal** | **13.212** | **1.723** | **503** | **1.130** | **1.743** |

## Investeringen

De investeringen in vaste activa bedroegen in 2013 EUR 1.212 miljoen en zijn 1% lager dan in 2012 (EUR 1.228 miljoen). In de presentatie is ervoor gekozen de investeringen bruto te presenteren en op een afzonderlijke regel de Niet activeerbare investeringen te verantwoorden.

| **Gefinancierd door ministerie van Infrastructuur en Milieu** | | | |
|---|---|---|---|
| Grote stations vernieuwingsprojecten | Uitbreiding | 102 | 8% |
| OV SAAL (Schiphol-Amsterdam--Almere-Lelystad) | Uitbreiding | 93 | 8% |
| Delft spoorzone | Uitbreiding | 77 | 6% |
| Randstadspoor (omgeving Utrecht) | Uitbreiding | 51 | 4% |
| Maasvlakte West | Uitbreiding | 40 | 3% |
| DSSU (DoorStroomStationUtrecht) | Uitbreiding | 37 | 3% |
| Geoormerkte programma's * | Uitbreiding | 167 | 15% |
| Overige uitbreidingsprojecten | Uitbreiding | 112 | 10% |
| Bovenbouwvernieuwingsprojecten ** | Vervanging | 125 | 10% |
| Overige vervangingsprojecten | Vervanging | 210 | 16% |
| Subtotaal ministerie | | 1.014 | 84% |
| **Gefinancierd door derden** | | | |
| Projecten provincies en gemeenten | | 185 | 15% |
| Projecten FENS (Fonds eenmalige bijdrage NS) *** | | 13 | 1% |
| Subtotaal derden | | 198 | 16% |
| **Totaal investeringen** | | **1.212** | **100%** |

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

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

*** Projecten FENS hebben betrekking op het beheer en ander kosten voor projecten als Beheerste Toegang Stations, Kwaliteitsverbetering stations en OV-chipkaart.

**Ingebruikname**
De in gebruik genomen vaste activa in 2013:

| | |
|---|---|
| Stationsprojecten (incl. grote stationsprojecten) | 231 |
| Bovenbouwvernieuwingsprojecten | 98 |
| Den Bosch, sporen in Den Bosch | 71 |
| Bouw diverse onderdoorgangen, bruggen en passages | 62 |
| ICT-projecten | 46 |
| Aanleg / vernieuwing emplacementen | 37 |
| Amersfoort, bouw dive under | 32 |
| Vernieuwing VL-posten | 32 |
| RijnGouwelijn Oost | 29 |
| Nijverdal, combiplan Nijverdal | 28 |
| Randstadspoorprojecten | 27 |
| Hanzelijn | 21 |
| Diverse kleinere projecten | 211 |
| **Totaal** | **925** |

**Niet activeerbare investeringen**
De niet activeerbare investeringen betreffen in 2013:

| | |
|---|---|
| Delft spoorzone (uitgaven kabels en leidingen derden, grondsanering en schadeloosstellingen) | 29 |
| Bovenbouwprojecten (niet activeerbare deel) | 12 |
| Sloopkosten bij diverse projecten | 9 |
| Rijn-Gouwe lijn (niet doorgaan Light rail deel van het project) | 8 |
| Zwolle Spoort (als gevolg van gewijzigde scope) | 4 |
| OV Saal (uitgaven door scopewijzigingen) | 4 |
| Betuweroute Nazorg (gevelisolatie) | 4 |
| Stationsoutillage programma (niet activeerbare planstudie) | 3 |
| Diverse kleinere projecten | 41 |
| **Totaal** | **114** |

**Desinvesteringen**
De desinvesteringen zijn veroorzaakt door met name onderstaande projecten:

| | |
|---|---|
| Sloop bij reguliere bovenbouwvervangingsprojecten | 59 |
| Sloop in het kader van functiewijzigingsprojecten en andere vervangingsprojecten | 14 |
| Diverse kleinere projecten | 1 |
| **Totaal** | **74** |

**Herwaardering**
De herwaardering van de materiële vaste activa in 2013 is gebaseerd op de samengestelde indexcijfers van de CBS-maandstatistieken over de periode september 2012 tot en met augustus 2013. De gehanteerde indexcijfers laten per saldo een mutatie zien van EUR –5 miljoen in de activa, die heeft geleid tot een per saldo negatieve herwaardering ten laste van de herwaarderingsreserve van EUR 3 miljoen en een per saldo EUR 2 miljoen afwaardering ten laste van de winst- en verliesrekening.

**Overige mutaties**
Onder Overige mutaties bij de materiële vaste activa zijn opgenomen overboekingen van categorieën activa naar aanleiding van recente inzichten in de verschillende typen objecten. Daarnaast is de mutatie bij de Werken in Constructie een gevolg van de herrubricering in

verband met het economisch eigendom van objecten (EUR 16 miljoen) en ontvangen bijdragen op investeringen voorgaande jaren (EUR 6 miljoen).

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

### [2] Financiële vaste activa

| | Deelnemingen |
|---|---|
| **Stand per 31 december 2012** | **1** |
| | |
| Toevoegingen | - |
| Onttrekkingen | - |
| **Stand per 31 december 2013** | **1** |

**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. neemt voor 50% deel in het eigen vermogen. De zichtbare eigen vermogenswaarde van Relined B.V. per 31 december 2013 bedraagt EUR 2 miljoen (2012: EUR 2 miljoen).

*Keyrail B.V.*
Keyrail B.V. beheert en exploiteert de goederenspoorlijn tussen de Rotterdamse haven en de grens van Nederland met Duitsland (de havenspoorlijn en de Betuweroute). De vennootschap is statutair gevestigd te Rotterdam en heeft een geplaatst aandelenkapitaal van EUR 18.000. ProRail B.V. neemt voor 50% deel in het eigen vermogen. In 2006 heeft ProRail B.V. een eerste storting in het aandelenkapitaal van Keyrail B.V. gedaan ter grootte van EUR 500.000. ProRail B.V. zal maximaal een kapitaal van EUR 13 miljoen beschikbaar stellen. De zichtbare eigen vermogenswaarde van Keyrail B.V. per 31 december 2013 bedraagt EUR 1 miljoen (2012: EUR 1 miljoen).

## 20.11.7 Vlottende activa

### [3] Vorderingen

| | 31 December 2013 | 31 December 2012 |
|---|---|---|
| Vorderingen op derden | 83 | 97 |
| Vordering op de Rijksoverheid | - | - |
| Vorderingen op deelnemingen | 10 | 8 |
| Vorderingen omzetbelasting | - | 25 |
| Vorderingen omgevingswerken | 19 | 23 |
| Vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades | 9 | 10 |
| Overige vorderingen | 2 | 3 |
| Overlopende activa | 15 | 5 |
| **Totaal** | **138** | **171** |

Bij de waardering van de Vorderingen is bij de vorderingen op derden en vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades rekening gehouden met mogelijke oninbaarheid van EUR 12 miljoen (2012: EUR 12 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.

**Vorderingen op deelnemingen**

| | 31 December 2013 | 31 December 2012 |
|---|---|---|
| Voorgeschoten bedragen aan Relined | 2 | 2 |
| Vooruitbetaalde huur glasvezelkabelnet aan Relined (looptijd tot en met 2019) | 2 | 2 |
| Gefactureerde, nog niet ontvangen bedragen van Keyrail | 4 | 3 |
| Nog te factureren aan Keyrail wegens geleverde diensten | 1 | 1 |
| **Totaal** | **10** | **8** |

**Vorderingen omzetbelasting**
Ultimo 2013 heeft ProRail per saldo een verplichting inzake de omzetbelasting (zie Kortlopende schulden). De vordering op de belastingdienst ultimo 2012 bestaat uit de aangifte omzetbelasting over het vierde kwartaal 2012, groot EUR 24 miljoen, alsmede twee specifieke vorderingen omzetbelasting uit voorgaande jaren.

**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:

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| **Stand per 1 januari** | **23** | **16** |
| Kosten in het boekjaar | 70 | 43 |
| Gedeclareerde bedragen in het boekjaar | –74 | –36 |
| **Stand per 31 december** | **19** | **23** |

**Vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades**
Het saldo bestaat uit vorderingen op derden die schade hebben veroorzaakt aan eigendommen van ProRail.

**Overlopende activa**
De overlopende activa bestaat voor EUR 11 miljoen aan vooruitgefactureerde kosten en EUR 4 miljoen aan nog te factureren bedragen.

## [4] Liquide middelen

| | 31 December 2013 | 31 December 2012 |
|---|---|---|
| **Totaal banktegoeden** | **609** | **590** |

ProRail houdt haar banktegoeden aan op een speciale rekening bij het ministerie van Financiën conform de Comptabiliteitswet. Van deze gelden van EUR 609 miljoen is EUR 400 miljoen uitgezet als daggeldlening (2012: EUR 400 miljoen) bij de Rijksoverheid.
Het saldo liquide middelen wordt grotendeels gevormd door van derden vooruit ontvangen bedragen voor onderhoud en vernieuwing van omgevingswerken, voorfinanciering van geoormerkte programma's en verplichtingen aan leveranciers.
In de liquide middelen is een bedrag van EUR 2 miljoen aan afgegeven garanties voor met name huurovereenkomsten begrepen. Tevens is een bedrag van EUR 2 miljoen aangehouden op een separate bankrekening op grond van een afgesloten overeenkomst tot bewaargeving. Over deze beide bedragen kan ProRail niet vrij beschikken.

## [5] Eigen vermogen

| | Gestort Kapitaal | Wettelijke reserve deelnemingen | Agio | Herwaarderings-reserve | Overige reserves | Onverdeeld resultaat | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Stand per 31 december 2012** | **0,02** | **0,4** | **1.599** | **4.100** | **5** | **-** | **5.704** |
| **Mutaties 2013** | | | | | | | **-** |
| Resultaat deelnemingen | - | 0,1 | - | - | - | - | 0 |
| Resultaat lopend boekjaar | - | - | - | - | - | - | - |
| Herwaardering vaste activa lopend boekjaar | - | - | - | –3 | - | - | –3 |
| Vrijval herwaarderingsreserve MVA | - | - | - | –224 | - | - | –224 |
| **Stand per 31 december 2013** | **0,02** | **0,5** | **1.599** | **3.873** | **5** | **-** | **5.477** |

### 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 (2012: 44 aandelen) en bedraagt EUR 19.800 (2012: 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 deelnemingen
De wettelijke reserve deelnemingen is gevormd voor het deel van het eigen vermogen van de deelnemingen dat niet zonder beperking kan worden uitgekeerd.

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

### Herwaarderingsreserve
De (wettelijke) herwaarderingsreserve bevat de ongerealiseerde herwaardering op de materiële vaste activa. In 2013 is de herwaarderingsreserve met EUR 3 miljoen afgenomen als gevolg van het saldo van de positieve en negatieve herwaardering. ProRail verwacht geen fiscale resultaten uit hoofde van de herwaardering, daarom is geen belastinglatentie gevormd. De vrijval herwaarderingsreserve materiële vaste activa betreft het verschil tussen de

afschrijvingskosten en de boekwaardeverliezen op basis van vervangingswaarde en de afschrijvingen op basis van historische aanschafwaarde van EUR 224 miljoen.

**Overige reserves**
De overige reserves bevatten de vrij uitkeerbare reserves.

**Onverdeeld resultaat**
Onder het Onverdeeld resultaat zijn de jaarlijkse exploitatieresultaten verantwoord. In 2013 is een nettoresultaat van EUR - miljoen (2012: EUR - miljoen) behaald.

## [6] Voorzieningen

| | Jubileum uitkeringen | Diversen | Totaal |
|---|---|---|---|
| **Stand per 31 december 2012** | **6** | **26** | **32** |
| Toevoegingen | 1 | 4 | 5 |
| Oprenting | - | - | - |
| Onttrekkingen | - | –4 | –4 |
| Vrijval | - | | |
| **Stand per 31 december 2013** | **7** | **25** | **32** |

**Jubileumuitkeringen**
Medewerkers van ProRail ontvangen een jubileumgratificatie bij een dienstverband van 12,5, 25 en 40 jaar. De vergoeding bij het 12,5 jaar dienstverband bedraagt 25% van het CAO-loon. Bij een dienstverband van 25 en 40 jaar ontvangt een medewerker een gratificatie van eenmaal het CAO-loon. De voorziening bevat de voorwaardelijk opgebouwde rechten van medewerkers per 31 december 2013.
De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:
– Disconteringsvoet 2,3%
– Arbeidsongeschiktheidsrisico 0,13% - 1,72% (leeftijdsafhankelijk)
– Kans uitdiensttreding 1% - 5% (leeftijdsafhankelijk)
– Algemene loonronde 2,0%
– Individuele verhogingen 0% - 4% (leeftijdsafhankelijk)

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

## [7] Langlopende schulden

| | 31 December 2013 | 31 December 2012 |
|---|---|---|
| Onderhandse leningen | 314 | 314 |
| Overlopende passiva | 14.177 | 13.458 |
| **Totaal** | **14.491** | **13.772** |

## Onderhandse leningen

| | Ministerie van Financiën | Institutionele beleggers | Totaal |
|---|---|---|---|
| **Stand per 31 december 2012** | **241** | **73** | **314** |
| Toevoegingen | - | - | - |
| Aflossingen | - | - | - |
| **Stand per 31 december 2013** | **241** | **73** | **314** |

| Specificatie onderhandse leningen | < 1 jaar | 1 - 5 jaar | > 5 jaar | Totaal |
|---|---|---|---|---|
| 2% tot 4% | - | 166 | 75 | 241 |
| 4% tot 6% | - | - | - | - |
| 6% tot 8% | - | - | 73 | 73 |
| **Totaal** | **-** | **166** | **148** | **314** |

### Reële waarde

De reële waarde van de onderhandse leningen bedraagt EUR 374 miljoen (2012: EUR 393 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.

## Overlopende passiva

| | 31 December 2013 | 31 December 2012 |
|---|---|---|
| Vooruitontvangen Omgevingswerken | 171 | 166 |
| Investeringsbijdragen | 14.006 | 13.292 |
| **Totaal** | **14.177** | **13.458** |

### 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 2,15% (2012: 1,63%). Ten aanzien van de aanwending bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse inningen en oprenting over de gestorte afkoopsommen. Bij vernieuwing wordt de aanwending uitgevoerd op basis van feitelijke mutaties vanuit de projecten (EUR 10 miljoen). 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.

| | Onderhoud | Vernieuwing | Totaal |
|---|---|---|---|
| **Stand per 31 december 2012** | **32** | **142** | **174** |
| | | | |
| Bijdragen | 9 | 4 | 13 |
| Oprenting | 1 | 3 | 4 |
| Aanwending | –8 | –2 | –10 |
| **Stand per 31 december 2013** | **34** | **147** | **181** |
| | | | |
| Omgevingswerken - kortlopend | 8 | 2 | 10 |
| Omgevingswerken - langlopend | 26 | 145 | 171 |
| **Stand per 31 december 2013** | **34** | **147** | **181** |

**Investeringsbijdragen**

De investeringsbijdragen betreffen de bijdragen van de Rijksoverheid en van derden voor de financiering van investeringen in materiële vaste activa. Deze gelden worden op de balans verantwoord. De vrijval vindt plaats in de vorm van amortisaties naar rato van de afschrijvingskosten op de desbetreffende materiële vaste activa. In de Investeringsbijdragen is een bijdrage, groot EUR 26 miljoen (2012: EUR 50 miljoen), opgenomen voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project (AK schommelfonds).

| | Rijksoverheid | Derden | Totaal |
|---|---|---|---|
| **Stand per 31 december 2012** | **12.073** | **1.698** | **13.771** |
| | | | |
| Ontvangen bijdragen | 929 | 261 | 1.190 |
| Amortisatie a.g.v. desinvesteringen | –120 | –18 | –138 |
| Amortisatie a.g.v. afschrijvingen | –298 | –43 | –341 |
| Overige mutaties | –12 | –10 | –22 |
| **Stand per 31 december 2013** | **12.572** | **1.888** | **14.460** |
| | | | |
| Investeringsbijdrage - kortlopend | 392 | 62 | 454 |
| Investeringsbijdrage - langlopend | 12.180 | 1.826 | 14.006 |
| **Stand per 31 december 2013** | **12.572** | **1.888** | **14.460** |

*Ontvangen bijdragen*

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2013 van EUR 929 miljoen (2012: EUR 852 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies, van EUR 261 miljoen (2012: EUR 187 miljoen). Het aandeel waarover niet wordt afgeschreven heeft betrekking op terreinen en bedraagt ultimo 2013 EUR 618 miljoen (2012: EUR 615 miljoen).

*Amortisatie a.g.v. desinvesteringen*

De amortisatie als gevolg van desinvesteringen hebben grotendeels betrekking op projecten binnen de categorie Werken in constructie (EUR 105 miljoen). Het restant (EUR 33 miljoen) heeft betrekking op boekwaardeverliezen.

*Amortisatie a.g.v. 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 betrekking op aanpassingen van Investeringsbijdragen als gevolg van mutaties in de egalisatie in verband met economisch eigendom derden (EUR 17 miljoen), correctie ontvangen bijdragen voorgaande jaren (EUR 6 miljoen), incidentele resultaten transfer (EUR 3 miljoen) en dotatie aan het AK schommelfonds (EUR –4 miljoen).

## [8] Kortlopende schulden

| | 31 December 2013 | 31 December 2012 |
|---|---|---|
| Leveranciers en handelscrediteuren | 26 | 74 |
| Schulden aan deelnemingen | 2 | 5 |
| Kortlopende schulden Rijksoverheid | 63 | 149 |
| Belastingen en sociale lasten | 17 | 12 |
| Overige kortlopende schulden | 316 | 325 |
| Overlopende passiva | 484 | 509 |
| **Totaal** | **908** | **1.074** |

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 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 2013 van EUR 12 miljoen (2012: EUR 12 miljoen). Over het vierde kwartaal van 2013 is er sprake van een verplichting inzake omzetbelasting van EUR 5 miljoen (2012: EUR 25 miljoen vordering).

## Overige kortlopende schulden

| | 31 December 2013 | 31 December 2012 |
|---|---|---|
| **Rijksoverheid** | | |
| Voorfinanciering van geoormerkte programma's (onder andere Stop Tonend Sein, wachtruimten, Beschikbaarheid in zicht) | 86 | 67 |
| Overloop van ontvangen exploitatiebijdragen naar volgende jaren | 4 | 5 |
| **Derden** | | |
| Af te dragen rente van onderhandse leningen | 1 | 1 |
| Vooruit ontvangen gelden van de Europese Unie | 9 | 8 |
| Vooruit ontvangen gelden van lagere overheden en derden | 13 | 15 |
| FENS projecten | 11 | 23 |
| Diverse personeelsaanspraken (onder andere aanspraken vakantiegeld en vrijetijdsaanspraken) | 25 | 26 |
| Vooruit gefactureerd aan derden | 19 | 12 |
| Geleverde prestaties, waarvoor nog geen factuur door de aannemer c.q. leverancier is ingediend | 144 | 164 |
| Overige nog te betalen kosten | 5 | 5 |
| **Totaal** | **316** | **325** |

## Overlopende passiva

| | 31 December 2013 | 31 December 2012 |
|---|---|---|
| Investeringsbijdragen | 454 | 479 |
| Vooruitontvangen omgevingswerken | 10 | 8 |
| Bijdragen inzake stationsprojecten | 4 | 7 |
| Egalisatierekening | 10 | 7 |
| Fonds winterweer | 6 | 8 |
| **Totaal** | **484** | **509** |

### Investeringsbijdragen

De Investeringsbijdragen betreffen de door de Rijksoverheid of derden betaalde vergoedingen voor investeringsprojecten. Deze vrijval vindt plaats naar rato van afschrijvingen en desinvesteringen op de door genoemde partijen gefinancierde materiële vaste activa.

### Vooruitontvangen Omgevingswerken

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

**Bijdragen inzake stationsprojecten**
Ten behoeve van de financiering van commerciële voorzieningen in grote stations vernieuwingsprojecten, de zogeheten Nieuwe Sleutel Projecten, is door NS Stations (voorheen: NS Poort) in totaal EUR 113 miljoen (prijspeil 1 januari 2006) toegezegd. Op de initiële overeenkomsten zijn indexeringen toegepast voor in totaal EUR 12 miljoen en zijn contractwijzigingen overeengekomen voor in totaal EUR –25 miljoen, waarmee het totaal van de overeengekomen toezeggingen EUR 100 miljoen bedraagt. Het verloop van deze bijdragen in 2013 is:

| | Bijdragen | Rente | Aanwending | Totaal |
|---|---|---|---|---|
| **Stand per 31 december 2012** | **64** | **2** | **–59** | **7** |
| Mutaties 2013 | - | - | –3 | –3 |
| **Stand per 31 december 2013** | **64** | **2** | **–62** | **4** |

**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.

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| **Stand per 1 januari** | **7** | **–11** |
| Mutatie resultaat | 3 | 18 |
| Dotatie | - | - |
| **Stand per 31 december** | **10** | **7** |

*Mutatie resultaat*
De mutatie resultaat 2013 van EUR 3 miljoen (2012: EUR 18 miljoen) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2013 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. Het fonds kent een maximale omvang van de verwachte extra kosten voor twee achtereenvolgende jaren met extreem winterweer, te weten EUR 8 miljoen. In 2013 hebben zich situaties voorgedaan als gevolg van streng winterweer die hebben geleid tot een onttrekking uit het fonds van EUR 3 miljoen. Ultimo 2013 is een dotatie gedaan aan het fonds van EUR 1 miljoen.

## [9] Bedrijfsopbrengsten

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| Exploitatiebijdragen Rijksoverheid | 820 | 816 |
| Gebruiksvergoeding | 263 | 251 |
| Geactiveerde productie eigen bedrijf | 101 | 115 |
| Overige bedrijfsopbrengsten | 52 | 55 |
| **Totaal** | **1.236** | **1.237** |

### Exploitatiebijdragen Rijksoverheid

Deze verantwoorde bijdragen van EUR 820 miljoen (2012: EUR 816 miljoen) 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:

| **Specificatie opbouw exploitatiebijdragen** | **2013** | **2012** |
|---|---|---|
| Initiële beschikking op (subsidie-)aanvraag | 1.017 | 1.165 |
| Aanvullende subsidiebeschikking | 56 | 12 |
| | **1.073** | **1.177** |
| Overige (project-)beschikkingen | 38 | 52 |
| Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar | 5 | 7 |
| | **43** | **59** |
| | **1.116** | **1.236** |
| Financiering investeringswerken | –246 | –363 |
| Fonds winterweer | 2 | - |
| Keyrail | –29 | –27 |
| Vrijval beschikte middelen | –19 | –25 |
| Overheveling projecten naar volgend jaar | –4 | –5 |
| | **–296** | **–420** |
| **Totaal exploitatiebijdragen** | **820** | **816** |

### Gebruiksvergoeding

| | **2013** | **2012** |
|---|---|---|
| Opbrengsten gebruiksvergoeding | 268 | 255 |
| Prestatieregelingen | –5 | –4 |
| **Totaal** | **263** | **251** |

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding bedraagt EUR 268 miljoen (2012: EUR 255 miljoen), waarvan EUR 251 miljoen (2012: EUR 239 miljoen) voor personenvervoerders en EUR 17 miljoen (2012: EUR 16 miljoen) voor goederenvervoerders en overige vervoerders. Deze bedragen hebben betrekking op de aan spoorwegondernemingen in rekening gebrachte vergoedingen voor het gebruik van het gemengde net inclusief HSL-Zuid. De toename van EUR 13 miljoen ten opzichte van 2012 is te verklaren door enerzijds een positief volume-effect van EUR 5 miljoen en anderzijds een positief prijseffect van EUR 8 miljoen. Het volume-effect heeft betrekking op een toename van het reizigersvervoer. Daarnaast is er voor EUR 5 miljoen verrekend met de spoorwegondernemingen vanwege overeengekomen prestatieregelingen met betrekking tot verstoringen van het treinverkeer en voor het rijden met stilgemaakt materieel (regeling stille kilometers).

### 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. Het niveau van de geactiveerde productie in 2013 is lager dan vorig jaar, dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat enkele grote projecten afgerond zijn (zoals Hanzelijn) of in de uitvoeringsfase zijn beland (zoals SAAL en grote stationsprojecten). In deze fase worden minder activeerbare uren besteed dan in de eerdere projectfasen. Daarnaast is het kostendekkend tarief

qua opbouw aangepast in 2013 met als gevolg een hoger percentage aan overheadkosten en daardoor een relatief minder activeerbaar deel.

### Overige bedrijfsopbrengsten

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| Opbrengsten deelnemingen | 12 | 11 |
| Periodieke ontvangsten van lagere overheden voor onderhoud en stroom | 9 | 7 |
| Levering van reisinformatie aan vervoerders (voornamelijk NS-Reizigers) | - | 11 |
| Geactiveerde productie omgevingswerken | 8 | 5 |
| Grondtransacties | 2 | 2 |
| Informatievoorziening verkeersleiding | 4 | 3 |
| Diversen | 17 | 16 |
| **Totaal** | **52** | **55** |

### Opbrengsten deelnemingen

De post Opbrengsten deelnemingen bestaat uit doorbelastingen aan Keyrail B.V. uit hoofde van door ProRail verrichte diensten, zoals detachering van treindienstleiders.

## [10] Exploitatielasten

### Kosten van uitbesteed werk

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| Grootschalig onderhoud | –134 | –145 |
| Kleinschalig onderhoud | –266 | –269 |
| Onderhoud transfer | –71 | –66 |
| Beheer (incl. kosten calamiteitenorganisatie) | –162 | –159 |
| Planstudies/innovaties/verkenningen | –16 | –16 |
| **Totaal** | **–649** | **–655** |

*Grootschalig onderhoud*

De kosten voor grootschalig onderhoud zijn met 8% gedaald. Grootschalig onderhoud heeft betrekking op geplande programma's (zoals het slijpen van het spoor) en ad hoc projecten. De daling in 2013 wordt verklaard door een lagere activiteit op het gebied van ad hoc projecten.

*Kleinschalig onderhoud*

De kosten voor kleinschalig onderhoud zijn licht gedaald. ProRail is samen met de aannemers een proces gestart om de onderhoudscontracten om te zetten naar Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) contracten. ProRail realiseert hiermee een betere kosten/prestatieverhouding.

*Onderhoud transfer*

De kosten voor onderhoud van de transferruimte in stations zijn met 8% gestegen als gevolg van extra inzet van personeel en materieel ten gevolge van winterweer in de eerste maanden van 2013.

*Beheer*

De kosten van beheer bestaan voornamelijk uit kosten van beheer van IT systemen, kosten van energieverbruik van de spoorinfra en benodigde inzet bij calamiteiten. De kosten zijn met 2% toegenomen in vergelijking met 2012, voornamelijk door de invoering van het veiligheidspaspoort, ingebruikname van nieuwe IT systemen en kosten voor de bedrijfsbrandweer.

*Planstudies/innovaties/verkenningen*
De kosten voor planstudies, innovaties en verkenningen zijn gelijk gebleven ten opzichte van 2012.

## Lonen en salarissen

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| **Totaal** | **–232** | **–236** |

De lonen en salarissen zijn met EUR 4 miljoen (1,7%) afgenomen ten opzichte van 2012. Deze daling wordt voor 1% verklaard als gevolg van een lagere vergoeding voor onregelmatigheidstoeslag. In 2012 was een aantal incidenten, zoals streng winterweer en het treinongeval Westerpark Amsterdam, dat voor een verhoging van de vergoeding voor onregelmatigheidstoeslag zorgden. Daarnaast is de daling van de lonen en salarissen een gevolg van een lager gemiddelde personeelsbezetting die deels wordt gecompenseerd door een gemiddelde individuele loonstijging van 1,6%. De gemiddelde personeelsbezetting (exclusief inhuur) in 2013 was 3953 FTE (2012: 4121 FTE). Alle medewerkers zijn in dienst van ProRail B.V.

| **Verdeling van FTE (gemiddeld aantal FTE)** | **2013** | **2012** |
|---|---|---|
| Directie | 20 | 22 |
| Vervoer en Dienstregeling | 190 | 184 |
| Operatie | 2346 | 2549 |
| Projecten | 992 | 1031 |
| Staven | 405 | 335 |
| **Totaal** | **3953** | **4121** |

De afname van de gemiddelde personeelsbezetting met 168 FTE wordt met name verklaard door de overdracht van Reisinformatie aan NS-reizigers per 1 november 2012. De toename van het aantal FTE bij de Staven wordt verklaard door een centralisatie van ondersteunende diensten.

## Sociale lasten

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| **Totaal** | **–38** | **–37** |

De stijging van de sociale lasten met EUR 1 miljoen ten opzichte van 2012 is veroorzaakt door de stijging van premies sociale verzekeringen en pensioenen gecombineerd met een lichte daling van de gemiddelde personeelsbezetting. Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt in 2013 EUR 7,7 miljoen (2012: EUR 5,8 miljoen).

**Bezoldiging commissarissen**

De ten laste van de onderneming komende beloning van de commissarissen over 2013 bedraagt in totaal EUR 163.185 (2012: EUR 177.977). De beloning bestaat uit een vast honorarium, een vergoeding voor deelname aan één of meer commissies en een onkostenvergoeding. In 2013 heeft er geen indexering plaatsgevonden. De bezoldiging van de RvC over 2013 is als volgt:

| (in euro's) | M/V | Vaste jaarlijkse vergoeding | Vergoeding Audit Commissie | Vergoeding remuneratie en/of selectie-/benoemingscommissie | Overige vergoedingen | Totaal 2013 | Totaal 2012 (aangepast voor overige vergoedingen) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| M.A.M. Boersma (president-commissaris) | M | 30.942 | - | 7.594 | 1.216 | **39.752** | 46.342 |
| C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs | V | 19.675 | 7.594 | 7.594 | 1.216 | **36.079** | 38.881 |
| W.E. Kooijman | M | 19.675 | - | 7.594 | 1.216 | **28.485** | 30.918 |
| J.G.H. Helthuis | V | 19.675 | 7.594 | 1.899 | 1.216 | **30.384** | 30.918 |
| P.T.H. Timmermans | M | 19.675 | 7.594 | - | 1.216 | **28.485** | 30.918 |

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

**Bezoldiging bestuurders**

De ten laste van de onderneming komende beloning van de statutair bestuurders en de overige bestuurder over 2013 bedraagt in totaal EUR 674.841 (2012: 656.290). De beloning van de bestuurders bestaat uit een vast inkomen met secundaire arbeidsvoorwaarden (onkostenvergoeding, leaseauto en pensioen). Bij de bezoldiging van de bestuurders in 2013, heeft er geen indexering plaatsgevonden van het vaste inkomen. De bezoldiging voor de bestuurders is als volgt:

| | | Periodiek betaalde beloningen | | | | Beloningen betaalbaar op termijn [5] | Variabele beloningen [6] | Totaal | Uitkering bij beëindiging dienstverband |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (in euro's) | | bruto-loon | werk-geversdeel soc. premies | onkosten-vergoeding | bijtelling auto v/d zaak | | | | |
| M.W. Gout-van Sinderen | 2013: | 188.000 | 8.048 | 7.548 | - | 7.575 | - | **211.171** | - |
| president directeur [1] | 2012: | 188.000 | 8.302 | 7.548 | - | 5.715 | - | **209.565** | - |
| H.P.M.G. Steeghs [2] | 2013: | 140.460 | 5.521 | 3.328 | 11.520 | 9.656 | - | **170.485** | 120.395 |
| directeur financien | 2012: | 199.987 | 8.302 | 4.992 | 15.371 | 6.106 | 6.000 | **240.758** | - |
| P.M.E. Dirix [3] | 2013: | 171.089 | 8.048 | 4.992 | 16.956 | 6.840 | - | **207.925** | - |
| directeur operatie | 2012: | 165.764 | 8.302 | 4.992 | 16.948 | 4.988 | 4.973 | **205.967** | - |
| R. van der Steeg [4] | 2013: | - | - | - | - | - | - | **85.260** | - |
| directeur financien a.i. | 2012: | - | - | - | - | - | - | **-** | - |

1) Functie per 1 juli 2014 ter beschikking gesteld.
2) Uit dienst per 6 september 2013.
3) Uit dienst per 1 april 2014.
4) Ad interim vanaf 19 augustus 2013, vergoeding is gebaseerd op een uurtarief exclusief kantoorkosten (10% van bezoldiging).
5) Werkgeversdeel van pensioenpremie. In het genoemde bedrag inzake de heer H.P.M.G. Steeghs is voor 2013 een aanvullende pensioendotatie opgenomen van EUR 4.000.
6) De genoemde bedragen met betrekking tot 2012 betreffen nabetalingen in 2013.

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

**Crisisheffing**
Uit hoofde van artikel 32 bd van de 'Wet op de loonbelasting 1964' is in 2013 een bedrag van EUR 45.511 (2012: EUR 79.088) ten laste van het resultaat gebracht inzake de door de overheid vastgestelde crisisheffing. Het bedrag aan bezoldiging bestuurders is exclusief deze crisisheffing.

**Overige arbeidsvoorwaarden**

*Vervoersfaciliteiten*
ProRail opereert binnen het domein van het Openbaar Vervoer. Om in de mobiliteitsbehoefte van haar medewerkers te voorzien stelt ProRail hen en hun gezinsleden vervoersfaciliteiten ter beschikking (gebonden aan de fiscale regels ter zake).

*Pensioen*
De pensioenregeling van de bedrijfstak Spoorwegen is een collectieve toegezegde-bijdrageregeling, die de werkgever verplicht tot het betalen van een vooraf vastgestelde jaarlijkse premie. Medewerkers geboren in of na 1950 hebben in beginsel aanspraak op een pensioen gebaseerd op een middelloonregeling met een pensioenleeftijd van 65 jaar. De werkgever is niet aansprakelijk voor het aanvullen van premie- of dekkingstekorten bij het pensioenfonds.

**Afschrijvingskosten**

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| Afschrijvingen materiële vaste activa op basis van historische kosten, gefinancierd door eigen financiering | –116 | –112 |
| Afschrijvingen materiële vaste activa op basis van historische kosten, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden | –341 | –320 |
| Actuele waarde component in afschrijvingen als gevolg van herwaarderingen van materiële vaste activa in voorbije jaren | –200 | –194 |
| | **–657** | **–626** |
| Amortisatie materiële vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden | 341 | 315 |
| **Totaal afschrijvingskosten op basis van vervangingswaarde** | **–316** | **–311** |

**Afschrijvingskosten op basis van vervangingswaarde**
De stijging van de totale afschrijvingen op basis van vervangingswaarde van EUR 31 miljoen wordt veroorzaakt door een aantal factoren. Als gevolg van de ingebruikname van projecten in 2013 zijn de afschrijvingskosten gestegen met EUR 25 miljoen. Daarnaast werkt de ingebruikname van projecten gedurende 2012 volledig door in de verantwoorde afschrijvingskosten in 2013 met een effect in 2013 ter grootte van EUR 25 miljoen. Als gevolg van prijsindexering (aanpassing naar de huidige vervangingswaarde) zijn de afschrijvingskosten met EUR 7 miljoen toegenomen. Daarnaast zijn als gevolg van nieuwe inzichten de afschrijvingstermijnen van bepaalde soorten activa verlaagd, dit betreft met name verhardingen en ATB-vv. Dit heeft geleid tot hogere afschrijvingskosten van EUR 24 miljoen. Hiertegenover staan lagere afschrijvingskosten als gevolg van buiten afschrijving geraakte activa (activa waarvan de economische levensduur is verstreken, die nog wel in dienst zijn) en door sloop van activa EUR 49 miljoen.

**Amortisatie**
De amortisaties betreffen de vrijval van Investeringsbijdragen 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. De toename van de amortisatie ligt in lijn met de hiervoor beschreven toename van de afschrijvingen op basis van de vervangingswaarde.

## Overige waardeveranderingen vaste activa

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| Waardeveranderingen vaste activa, gefinancierd door eigen financiering | –26 | –36 |
| Waardeveranderingen vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden | –138 | –101 |
| Actuele waarde component in overige waardeveranderingen als gevolg van herwaarderingen van vaste activa in voorbije jaren | –24 | –17 |
| | **–188** | **–154** |
| Amortisatie vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden | 138 | 101 |
| **Totaal overige waardeveranderingen op basis van vervangingswaarde** | **–50** | **–53** |

Onder de Overige waardeveranderingen vaste activa zijn begrepen boekwaarderesultaten bij desinvesteringen en de niet-activeerbare-investeringen. Deze posten worden toegelicht bij het verloopoverzicht materiële vaste activa.

## Overige bedrijfslasten

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| Huisvesting- en kantoor/werkplekkosten | –65 | –57 |
| Overige personeelskosten | –27 | –32 |
| Externe dienstverlening | –61 | –58 |
| Mutatie voorzieningen | 1 | 11 |
| Overige baten en lasten | –5 | 9 |
| **Totaal** | **–157** | **–127** |

De stijging van de Huisvesting- en kantoor/werplekkosten wordt met name verklaard uit een stijging van de automatiseringskosten, een stijging van de algemene kosten van huisvesting zoals huur indexering, energie en beveiliging en daarnaast een reclassificatie van Overige personeelskosten.
De stijging van de kosten voor Externe dienstverlening ten opzichte van 2012 is het gevolg van een toename van het aantal externe adviseurs ingezet op een aantal grote verander- en verbetertrajecten die in 2013 zijn gestart. Hiertegenover staat een afname van het aantal ingehuurde medewerkers.
De Mutatie voorzieningen in 2012 betreft een vrijval van de voorziening die wordt aangehouden voor in opdracht van derden gefinancierde werken. Met ingang van 2013 zijn de betreffende voorzieningen geclassificeerd onder de vooruitontvangen omgevingswerken. Zie hiervoor de toelichting bij de stelselwijziging.
De Overige baten en lasten bestaan uit herwaarderingsresultaten van EUR 2 miljoen en overige incidentele posten als schades en boetes van EUR 3 miljoen. Onder de Overige baten en lasten worden zowel kosten als vrijval van eerder opgenomen voorzieningen verantwoord.

*Honoraria van de accountant*
In de externe dienstverlening is een bedrag ad EUR 1,7 miljoen begrepen voor accountantskosten (2012: EUR 1,6 miljoen). Hiervan is EUR 0,3 miljoen (2012: EUR 0,3 miljoen) besteed aan onderzoek van de jaarrekening en daarmee verband houdende verantwoordingen, EUR 0,5 miljoen (2012: EUR 0,6 miljoen) aan overige controle werkzaamheden (met name projectcontroles), en EUR 0,9 miljoen (2012: EUR 0,7 miljoen) aan algemene adviesdiensten. Er zijn in het boekjaar geen adviesdiensten op fiscaal terrein door de accountant uitgevoerd.

## [11] Vrijval herwaarderingsreserve

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| Totaal vrijval herwaarderingsreserve materiële vaste activa | 224 | 211 |

De vrijval herwaarderingsreserve materiële vaste activa betreft het verschil tussen de afschrijvingskosten en de boekwaardeverliezen op basis van vervangingswaarde en de afschrijvingen op basis van historische aanschafwaarde van EUR 224 miljoen. Dit bedrag wordt onttrokken aan de herwaarderingsreserve.

## [12] Financiële baten en lasten

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| Rentelasten | –16 | –17 |
| Rentebaten | 1 | 6 |
| **Totaal** | **–15** | **–11** |

### Rentelasten
De rentelasten zijn in 2013 licht gedaald ten opzichte van 2012 als gevolg van de gedeeltelijke aflossing van de onderhandse lening in 2012.

### Rentebaten
De daling van de rentebaten is grotendeels toe te rekenen aan een lagere gemiddelde rentevergoeding op deposito's (0,21% in 2013 ten opzichte van 0,75% in 2012). De gemiddelde termijn waarop deposito's zijn uitgezet, daalde van 88 dagen in 2012 naar 73 dagen in 2013. Aan derden doorberekende rente in verband met voorfinancieringen bedroeg nihil (2012: EUR 1 miljoen).

## [13] Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| Totaal | 3 | 18 |

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 gunste van de egalisatierekening gebracht. De resultaatsontwikkelingen die zich in 2013 hebben voorgedaan zijn weergegeven in onderstaande tabel:

| | |
|---|---|
| Bijzondere kosten | –4 |
| Hogere opbrengsten Derden | 6 |
| Lagere rente lasten | 1 |
| Hogere ontvangsten gebruiksvergoeding | –6 |
| Sloopverliezen bij bovenbouwvernieuwingen | 6 |
| **Totaal** | **3** |

## [14] Mutatie egalisatierekening

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| **Totaal** | **–3** | **–18** |

De Mutatie egalisatierekening betreft de toevoeging van het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening aan de egalisatierekening als onderdeel van de Overlopende passiva (zie hiervoor ook toelichting 8).

## [15] Belastingen

| | 2013 | 2012 |
|---|---|---|
| **Totaal** | **-** | **-** |

## [16] Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen

### Concessie

De concessie is in werking getreden op 1 januari 2005 en vervalt met ingang van 1 januari 2015. In 2009 heeft het kabinet de uitkomsten van de eerste evaluatie 2008 gepresenteerd in haar rapport 'Spoor in beweging'. Hieruit blijkt dat het in de rede ligt een Beheerconcessie voor onbepaalde tijd te geven, omdat het kabinet ProRail positioneert als de uitvoeringsorganisatie met de focus op de publieke taak en de klanten, het kabinet het beheer niet opsplitst en vanwege de overwegingen van levenscyclusmanagement. Recentelijk heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in de Lange Termijn Spooragenda aangegeven dat de nieuwe Beheerconcessie vanaf 2015 aan ProRail wordt gegund voor een periode van tenminste 10 jaar.

### Investeringsverplichtingen

De aangegane financiële verplichtingen inzake investeringen en onderhanden projecten bedroegen per ultimo 2013 circa EUR 1,2 miljard (2012: EUR 1,3 miljard). De afloop van investeringsverplichtingen en de nieuwe investeringsverplichtingen waren in 2013 van vergelijkbare omvang.

### Meerjarencontracten

ProRail heeft zich contractueel vastgelegd voor de hieronder opgesomde zaken (bedragen × EUR 1 miljoen):

| **Aangegane verplichtingen naar vervaltermijnen** | **< 1 jaar** | **1-5 jaar** | **> 5 jaar** | **Totaal** |
|---|---|---|---|---|
| Schoonmaak en onderhoud transferruimten (stations) | 60 | 240 | 60 | 360 |
| Prestatie Gericht Onderhoud contracten (PGO) voor onderhoud aan de spoorinfra | 50 | 60 | - | 110 |
| Output Proces Contracten (OPC) voor onderhoud aan de spoorinfra * | 107 | - | - | 107 |
| Huisvesting | 20 | 48 | 29 | 97 |
| Railinfragegevens- en meetdiensten | 11 | 12 | - | 23 |
| IT beheer | 37 | 27 | - | 64 |
| Onderhoud beveiligingssystemen, liften en roltrappen | 10 | 10 | 30 | 50 |
| Diverse overeenkomsten | 10 | 3 | - | 13 |
| **Totalen** | **305** | **400** | **119** | **824** |

* 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 industrielawaai en vergunningverlening 1998 (beoordeeld volgens de Circulaire piekgeluiden spoorwegemplacementen d.d. 19-12-2003) 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 (geluidschermen) 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 naar verwachting in 2015 allemaal afgerond. De einddatum voor de realisatie van de extra maatregelen loopt mogelijk vertraging op door stagnatie in lopende procedures voor het aanvragen van de omgevingsvergunning milieu. 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 premie die met het Spoorwegpensioenfonds is overeengekomen, is een jaarlijks stijgend percentage van de loonsom. Het percentage is in 2013 gestegen naar 6,5% (2012: 4,9%). Het percentage zal jaarlijks toenemen tot het kostprijs dekkende niveau van 20%. De onderneming heeft na betaling van de overeengekomen premie geen verplichting tot het betalen van aanvullende bedragen in geval sprake zou zijn van een tekort bij het pensioenfonds. De actuariële risico's en de beleggingsrisico's liggen bij het pensioenfonds en zijn deelnemers.

Van de pensioenpremie die aan het Spoorwegpensioenfonds wordt afgedragen komt 2/3 deel voor rekening van de onderneming en 1/3 deel voor rekening van de medewerkers. De dekkingsgraad is een indicator voor de vermogenspositie van het pensioenfonds en geeft de verhouding weer tussen de bezittingen en de verplichtingen van het pensioenfonds. Het spoorwegpensioenfonds had een dekkingsgraad van 122% per 31 december 2013 (113,9% per 31 december 2012). De wet- en regelgeving stelt eisen aan de berekening van de dekkingsgraad en het minimum niveau van de dekkingsgraad (105%). Per 31 december 2013 voldeed het spoorwegpensioenfonds aan deze minimum dekkingsgraad. Van een reservetekort is sprake bij een dekkingsgraad < 121%. Het Spoorwegpensioenfonds verkeert nog in de fase van het lange termijn herstelplan, dat door De Nederlandsche Bank is goedgekeurd.

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

**Railstock**
De Supply, Logistics & Servicemanager Voestalpine 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 calamiteitenvoorraad 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 Voestalpine Railpro B.V. Na beëindiging van het contract heeft ProRail een afnameverplichting van de volledige Railstock tegen de dan actuele voorraadwaarde vermeerderd met eventuele afvoerkosten. Het huidige contract heeft een looptijd tot medio 2017. De waarde van de Railstock bedraagt ultimo 2013 EUR 4 miljoen (2012: EUR 3 miljoen), waarvan EUR 0,2 miljoen incourant.

Utrecht, 29 april 2014

Directie ProRail B.V.

Mevrouw M.W. Gout-van Sinderen
*president-directeur*

Raad van commissarissen ProRail B.V.

M.A.M. Boersma
*president-commissaris*

W.E. Kooijman

Mevrouw C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs

Mevrouw J.G.H. Helthuis

P.T.H. Timmermans

# 21 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. Over 2013 bedroeg het resultaat na belastingen EUR - miljoen (2012: EUR - miljoen).

# 22 Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

**Verklaring betreffende de jaarrekening**

Wij hebben de in dit verslag opgenomen jaarrekening 2013 van ProRail B.V. te Utrecht gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de balans per 31 december 2013 en de winst- en verliesrekening over 2013 met de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

**Verantwoordelijkheid van de directie**

De directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW). De directie is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

**Verantwoordelijkheid van de accountant**

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door de directie van de vennootschap gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.
Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

**Oordeel betreffende de jaarrekening**

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en samenstelling van het vermogen van ProRail B.V. per 31 december 2013 en van het resultaat over 2013 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

**Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen**

Ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e en f BW vermelden wij dat ons geen tekortkomingen zijn gebleken naar aanleiding van het onderzoek of het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig Titel 9 Boek 2 BW is opgesteld, en of de in artikel 2:392 lid 1 onder b tot en met h BW vereiste gegevens zijn toegevoegd. Tevens vermelden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Utrecht, 29 april 2014

Ernst & Young Accountants LLP

w.g. F. de Bruijn RA

**Disclaimer**
De informatie in dit verslag is met uiterste zorg samengesteld. Toch kan het zijn dat sommige informatie niet meer actueel is, of op enige wijze niet correct is weergegeven. Wij sluiten dan ook elke aansprakelijkheid uit als gevolg van de eventueel onjuiste weergave van informatie.

**Uitgave**
ProRail
Mei 2014
www.prorail.nl

ProRail