

Jaarverslag 2015



ProRail

ProRail jaarverslag 2015

Inhoud

Kerncijfers 4

- Kwantiteiten 4
- Kern Prestatie Indicatoren 5
- Financieel 5
- Medewerkers 5

Voorwoord 6

Spoorvervoer 9

- Operationele prestaties 9
- Stations- en spoorvernieuwing 15
- Veiligheid 16

Omgeving 21

- Geluid en trillingen 21
- In contact met het publiek 22
- Innovaties en vernieuwingen 23
- Duurzaam spoor 24

Medewerkers 31

- Een betrokken werkgever 31
- Een doelgerichte organisatie 33

Financiën 35

- Financiële prestaties 35
- Effectieve bestedingen 35
- Lagere kosten 37

Bericht van de raad van commissarissen 39

- 2015 bekeken 39
- Over de Raad 43
- Commissies van de Raad 46
- De Raad als werkgever 47

Profiel 49

- Organisatie en activiteiten 49
- Onze waardeketen 51
- Onze stakeholders 52
- Internationaal vergelijken 54
- Maatschappelijk verantwoord ondernemen 54

Stakeholdersdialoog 57

- Betrokkenheid van onze stakeholders 57
- Materialiteitsanalyse 59

Besturing 63

- Corporate governance 63
- Risicomanagement 65

Maatschappelijk verslaggevingsbeleid 68

GRI-verslaggeving 69

- GRI-tabel 70
- DMA-overzicht 81
- Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant bij niet-financiële informatie in het jaarverslag 2015 82

Jaarrekening 2015 85

- Balans per 31 december 2015 86
- Winst- en verliesrekening over 2015 87
- Kasstroomoverzicht 2015 88
- Toelichting op de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht 89
- Overige gegevens 118
- Controleverklaring van de onafhankelijke accountant 119
- Meerjarenoverzicht 124

Kerncijfers

Kwantiteiten

Spoorlengte

7.021 km

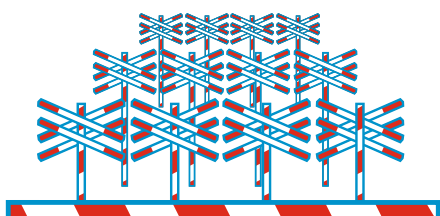


Aantal wissels

7.071



Aantal
overwegen



2.589



Aantal seinen

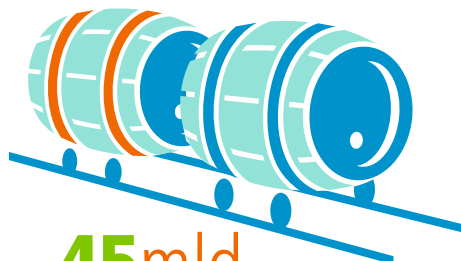
12.036

Aantal stations



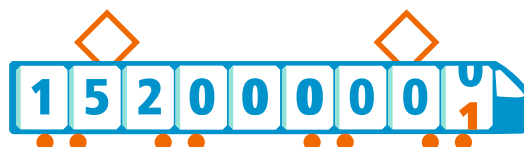
404

Tonkilometers



45 mld

Treinkilometers



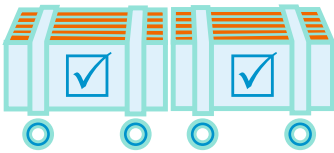
152 milj

Kern Prestatie Indicatoren

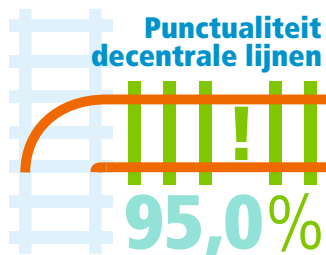


Punctualiteit reizigersvervoer

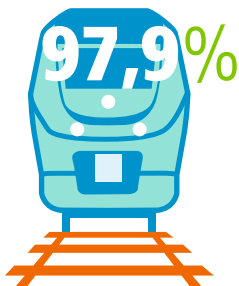
80,0%



Punctualiteit decentrale lijnen



Geleverde treinpaden



Financieel

Bedrijfsopbrengsten



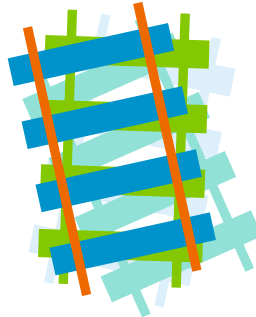
1.200 milj

Balans totaal



18.605 milj

Materiële vaste activa



17.575 milj

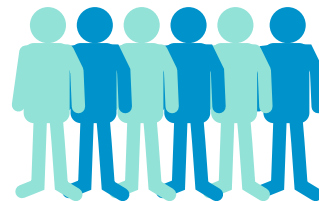
916 milj



Investeringen

Medewerkers

Aantal eigen medewerkers



3.958

Voorwoord

Samen met vervoerders zetten wij ons dag en nacht in om treinverkeer te faciliteren. Niet voor niets is mijn motto 'de beste trein is een rijdende trein'. In 2015 openden we dan ook een nieuwe moderne verkeersleidingspost in spoorhart Utrecht. In Delft en Arnhem openden we nieuwe stations. Extra aandacht hebben we gegeven aan het goed faciliteren van treinverkeer rondom Schiphol Airport. We vernieuwen daar het spoor om meer treinverkeer mogelijk te maken. Storingen op de toeleidende spoortrajecten lossen we sneller op omdat we onze storingsploegen ter plaatse hebben.

In 2015 verwelkomden we nieuwe collega's toen de taken van Keyrail, de exploitant van de Betuweroute, op 1 juli aan ProRail werden overgedragen. Voor ons een belangrijke stap, temeer we een boost willen geven aan het goederenvervoer in Nederland.

Transparantie in de spoorsector is belangrijk. We lanceerden ons transparantiedashboard dat per dag de punctualiteit, de geleverde treinpaden en het aantal uitgevallen treinen toont. Hiermee geven we meer helderheid over de prestaties op het spoor.

Minder bureaucratisch en meer slagvaardig moet ProRail worden. Daarom hebben we in 2015 hard gewerkt aan een nieuwe topstructuur, die in april 2016 van start is gegaan. Medewerkers van ProRail zijn aangemoedigd om bureaucratische showstoppers te signaleren en te melden. Alle acties die daaruit voortkomen, zijn gericht op daadkracht. Alles en iedereen moet in het teken staan van het laten rijden van treinen. Om onze financiën nog beter op orde te krijgen, is een uitgebreid verbeterplan in volle gang.

Punctualiteit en betrouwbaarheid delen bij ons de eerste plaats met veiligheid. Het Nederlandse spoor doet het internationaal gezien goed op het gebied van veiligheid. Maar het kan altijd beter. Het tragische ongeval in Dalfsen begin 2016 maakt ons dat duidelijk. Bijna de helft van alle verstoringen op het spoor wordt veroorzaakt door gedrag van derden, en dat gegeven houdt ook in 2016 onze aandacht. We voerden flink campagne voor veilig gedrag

bij overwegen. En we zien fout gedrag op overwegen ook niet meer door de vingers. Steeds vaker doen we aangifte tegen weggebruikers die zich onverantwoordelijk gedragen op en rond overwegen.

Positief in 2015 was ook dat de daling van het aantal roodseinpassages op het spoor doorzet. Steeds minder machinisten missen een rood sein. Een prachtig resultaat van, voor en door de sector. ProRail plant nauwelijks nog rode seinen in de dienstregeling en vervoerders leiden personeel nog beter op en die aanpak werpt zijn vruchten af. Ook namen we camera's op de treinen in gebruik om eerder vast te kunnen stellen wat er bij een ongeval is gebeurd, waarna de politie de sporen sneller vrij kan geven.

Duurzaamheid is een belangrijk thema voor ons. Afgelopen jaar hebben we onze doelstelling van 2% verbetering van de energie-efficiency gehaald. Ook hebben we vorig jaar, vooral door de inkoop van Nederlandse windenergie, ons totale energieverbruik voor ruim 85% verduurzaamd. We verwachten dat we vanaf 2018 de trein volledig op windenergie kunnen laten rijden. Bovendien hebben we het hoogste niveau van de CO₂-prestatieladder, niveau 5, vastgehouden en is het gebruik van grondstoffen afgenomen.

2016 staat voor ons vooral in het teken van beter en meer treinvervoer, een meer realistische planning, minder

bureaucratie en meer slagvaardigheid in het dagelijks beheer van het spoor. In 2016 wordt de nieuwe dienstregeling voor 2017 opgezet met als doel om meer treinvervoer voor personen en goederen mogelijk te maken. Met ons nieuwe prestatiegerichte onderhoud gaan wij samen met aannemers technische storingen op het spoor beter en sneller te lijf. Bovendien staat voor 2016 de opening van vernieuwde stations in Breda, Tilburg, Eindhoven en Utrecht op de agenda.

Ik wil onze medewerkers en samenwerkingspartners hartelijk danken voor hun energieke inzet vorig jaar. Er is veel bereikt waarop we voort kunnen bouwen. Het is essentieel dat we niet in mooie woorden blijven steken, maar concreet handelen. Daarmee kom ik weer bij mijn motto 'de beste trein is een rijdende trein'. Als die tot stilstand komt, is het alle hens aan dek om deze snel weer in beweging te krijgen. Na het ongeval bij Dalfsen in februari 2016 hebben we laten zien dat dat mogelijk is. We hebben de mouwen opgestroopt en in enkele dagen samen met aannemers de ravage opgeruimd, de trein van het spoor verwijderd en het tracé weer berijdbaar gemaakt. Mogelijk maken dat de treinen blijven rijden en alles wat dat in de weg staat oplossen. Dat is waar ProRail voor staat en wat iedereen van de organisatie die verantwoordelijk is voor het Nederlandse spoorwegennet mag verwachten.

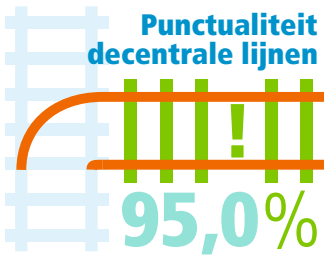
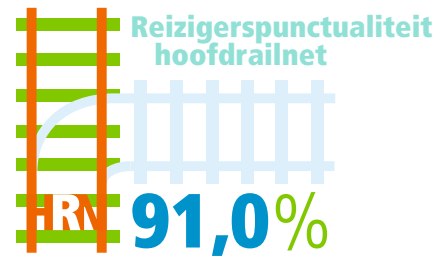
Namens de Raad van Bestuur van ProRail B.V.,

Utrecht, 8 april 2016

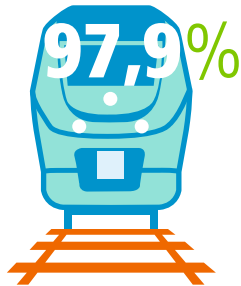
Pier Eringa
Chief Executive Officer



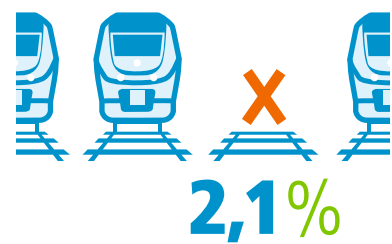
In het kort



Geleverde treinpaden



Uitgevallen treinen



Spoorvervoer

Wij spannen ons maximaal in voor een soepel verlopend treinverkeer. In het eerste kwartaal deden zich een aantal grote incidenten voor waardoor de prestaties op het gebied van punctualiteit en uitval onder de bodemwaarde uitkwamen. Gedurende het jaar is de achterstand ingelopen, maar de prestaties waren overall lager dan in 2014. Er zijn veel activiteiten gestart om de prestaties te verbeteren, waarvan de effecten worden verwacht in 2016.

Operationele prestaties

Punctueel spoor

Onze doelstelling Punctueel spoor realiseren we door een dienstregeling die in de praktijk goed uitvoerbaar is en door samen met vervoerders de prestaties op het spoor te verbeteren. Hoewel onder het niveau van 2014, werden in 2015 goede punctualiteitscijfers behaald. De scores voor het reizigers- en goederenvervoer kwamen allemaal uit boven of gelijk aan de met het ministerie van Infrastructuur en Milieu afgesproken bodemwaarde.

	2013	2014	2015	Bodem- waarde
Punctualiteit reizigersverkeer (< 3 minuten) ¹	87,9%	90,2%	89,5%	87,0%
Reizigerspunctualiteit HRN (< 5 minuten) ²	-	-	91,0%	90,0%
Punctualiteit goederenverkeer (< 3 minuten) ³	79,6%	83,0%	80,0%	80,0%
Punctualiteit regionale series (< 3 minuten) ⁴	92,5%	94,9%	95,0%	93,0%

Punctualiteit reizigersverkeer

De resultaten over 2015 bleven iets achter bij de uitstekende prestaties in 2014, namelijk 89,5%. Er was meer hinder als gevolg van diverse verstoringen, met name enkele grote incidenten in het eerste en vierde kwartaal. In 2015 is een begin gemaakt met de zogenaamde 'dagstart' waarbij op een aantal posten de prestaties van de voorgaande dag worden geëvalueerd. Ook regionaal

1 Gewogen gemiddelde (op basis van aantallen metingen) van de cijfers op 3 minuten voor Hoofdrailnet, Regionale Series en HSL-producten en ICE.

2 De prestatie-indicator 'reizigerspunctualiteit' is ingevoerd in 2015 en wordt het komende jaar doorontwikkeld, derhalve is deze prestatie-indicator nog geen onderdeel van de uitgevoerde externe audit van EY Accountants.

3 Het percentage goederentreinen waarbij de vertraging t.o.v. het laatst gewijzigde plan (het actuele plan - dat sporadisch tijdens de rit nog gewijzigd wordt) op het eindpunt van de route minus de vertraging op het startpunt van de route kleiner is dan drie minuten. Als de vertrekvertraging negatief is, wordt deze op nul gezet. Punctualiteit van goederenverkeer wordt gemeten op zes vastgestelde goederenroutes voor alle treinen met de rijkarakteristieke GO (goederentreinen) en EUC (Europese Unit Cargo). Voor 2015 zijn deze zes vastgestelde goederenroutes: in beide richtingen (met genoemde tussenpunten): Kijfhoek – Eindhoven – Sloe, Beverwijk – Utrecht – Sittard, Amsterdam Westhaven – Meteren, Roosendaal – Amersfoort – Oldenzaal, Kijfhoek – Eindhoven – Venlo en Kijfhoek – Amersfoort – Onnen. Afwijkingen van deze routes worden alleen gemeten als de omleiding plaatsvindt over een eveneens gemeten route. Andersom worden treinen die normaal niet worden gemeten bij een omleiding over een wel gemeten route ook meegenomen in de berekening.

4 Het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Punctualiteit van de Regionale Series wordt gemeten op 31 stations voor treinseries van vijf vervoerders (Arriva, Connexion, NSR, Syntus en Veolia).

en landelijk vinden deze evaluaties plaats, respectievelijk elke twee en vier weken, waarbij consequent veel aandacht uitgaat naar het voorkomen van klanthinder en storingen, en het sneller opstarten van het treinverkeer na een verstoring. De dagstart wordt ook op de andere verkeersleidingsposten ingevoerd.

Reizigerspunctualiteit hoofdtrainnet (HRN)

In 2015 heeft ProRail de reizigerspunctualiteit ingevoerd: dit cijfer geeft het percentage reizigers aan wiens treinreis minder dan vijf minuten vertraging heeft opgelopen ten opzichte van het dagplan. Uitgevallen treinen en gemiste aansluitingen wegen ook mee. De reizigerspunctualiteit, een coproductie van ProRail en NS op het hoofdtrainnet, wordt gemeten door NS. De met het ministerie van Infrastructuur en Milieu afgesproken bodemwaarde is 90,0%; de realisatie in 2015 was 91,0%.



Punctualiteit goederenverkeer

In 2015 lag de punctualiteit van het goederenverkeer op 80,0%, precies de bodemwaarde die overeengekomen is met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De werkzaamheden in Duitsland, waardoor regelmatig beperkt of geen goederenverkeer over de Betuweroute kon plaatsvinden en omleidingen via de Brabantroute noodzakelijk waren, hadden een negatieve invloed op de goederenpunctualiteit. Om hierin verbetering te brengen is in 2015 de grensdisponent ingericht in Duisburg, om grensoverschrijdend verkeer beter te volgen en tijdig te kunnen anticiperen. Bovendien is het corridorsteam Brabantroute gevormd, dat bestaat uit de verkeersleidingposten Eindhoven en Kijfhoek. Vanaf 2016 zal de bovengenoemde 'dagstart'-aanpak ook voor het goederenvervoer worden ingevoerd, vanwege de spoorwerkzaamheden in Duitsland die mogelijk effect hebben op de prestaties op het goederennet in Nederland.

Geleverde treinpaden

Een treinpad is een capaciteitsreservering op het spoor, nodig om een trein van A naar B te rijden. Als een trein (op een deel) niet rijdt en de oorzaak ligt bij ProRail, dan is het betreffende treinpad niet geleverd. Verstoringen door het weer en door derden worden ook meegenomen.

Het percentage geleverde treinpaden lag in 2015 met 97,9% boven de met het ministerie van Infrastructuur en Milieu afgesproken bodemwaarde van 97,5%.

	2013	2014	2015	Bodemwaarde
Geleverde treinpaden ⁵	97,8%	97,9%	97,9%	97,5%

Uitval

Met de introductie van reizigerspunctualiteit is besloten om op uitval geen bodemwaarde meer te zetten. Het uitvalcijfer wordt wel gepubliceerd, voor het totale reizigersverkeer én voor de individuele groepen Hoofdtrainnet, Regionale Series en HSL-producten.

	2013	2014	2015
Uitgevallen treinen ⁶	2,4%	1,8%	2,1%

Incidenten

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

- ICT-storing in Utrecht op 22 januari.
- IJzel aan de bovenleiding op 24 januari.
- De versoberde dienstregeling wegens verwacht winterweer op 29 januari.
- Stroomstoring in de verkeersleidingspost Utrecht op 2 februari.
- Stroomstoring bij Diemen op 27 maart.
- De zware zomerstorm op 25 juli.
- Bovenleidingbreuk op Utrecht Centraal op 11 september.
- Herfstweer in november met negatieve uitschieters op 6, 9, 10, 13 en 24 november.

In 2015 is een evaluatieteam van start gegaan om de klanthinder en storingen te onderzoeken en aanbevelingen ter verbetering te doen. De eerste resultaten daarvan zijn inmiddels ingevoerd.

Betrouwbaar spoor

Ook in 2015 hebben we nog steeds dagen gekend waarbij één of meerdere verstoringen een grote impact hadden op het treinverkeer en veel reizigers een flinke vertragingen opliepen. Om er achter te komen wat er in die situaties misgaat en waarom het soms lang duurt voordat de treinen weer rijden, is er door in- en externe partijen onderzoek gedaan. Doel daarvan is om dit type storingen in de toekomst waar mogelijk te voorkomen en, wanneer het toch misgaat, het treinverkeer weer zo snel mogelijk op te starten. Omdat storingen niet 100% uit te sluiten zijn, maar de kans erop of de impact ervan wel kan worden

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

6 Het percentage treinaankomsten dat niet is gerealiseerd.

verkleind, hebben we in 2015 onze ICT-systemen verder verbeterd en vervangen, beter preventief onderhoud aan het spoor laten plegen, scherpe analyses gemaakt van terugkerende storingen en voorbereidingen getroffen voor de oprichting van het Centraal Monitor- en Beslisorgaan.

Oorzaken van TAO's ⁷	2013	2014	2015
Techniek	38%	36%	32%
Derden	43%	47%	50%
Processen	9%	10%	9%
Weer	9%	6%	7%
Overig	1%	1%	1%
Totaal	100%	100%	100%

	2013	2014	2015
Treindienst Aantastende Onregelmatigheid (TAO)	10.953	10.017	10.974

ICT-storingen Utrecht Centraal

Treinreizigers rond Utrecht Centraal ondervonden op 22 januari last van geen c.q. beperkt treinverkeer door een storing van het netwerk tussen de verkeersleidingpost Utrecht en het ProRail-rekencentrum in Nieuwegein. Onderzoek liet zien dat de storing het gevolg was van een aanpassing in het netwerk. Er zijn maatregelen genomen om herhaling te voorkomen. Op 2 februari deed zich in Utrecht een tweede storing voor, ontstaan in één van de computersystemen van het ProRail-rekencentrum in Nieuwegein. Ook deze storing, veroorzaakt door storingen van hardware-onderdelen, zorgde voor grote overlast. Project PVC (Post 21 Vervangen Cluster), dat de betreffende hardware van de computersystemen op alle posten vervangt, liep al en is na de storing versneld.

APK ICT-systemen

De rol van ICT is cruciaal voor het functioneren van het spoor. Ook onder de meest extreme omstandigheden moet het blijven functioneren. ProRail heeft een extern bureau de opdracht gegeven voor een APK-keuring op onze systemen na de twee grote, hierboven genoemde ICT-storingen in de eerste helft van 2015. Uit de keuring is gebleken dat onze ICT-systemen goed op orde zijn, ze zijn robuust en het risico op storingen met grote gevolgen is laag. Er zijn nog wel enkele aandachtspunten.

In het rapport komt als belangrijke aandachtspunt de status van de post Kijfhoek naar voren. De bouwkundige staat van het datacentrum is daar onder de maat en vormt daarmee een risico voor de dienstverlening van het goederenvervoer. De situatie op Kijfhoek is door ICT met spoed opgepakt, voor het einde van 2016 moeten de zaken daar op orde zijn. Daarnaast is het advies om meer regie te

voeren over de interactie die steeds meer ontstaat tussen het ICT-domein van de treindienst en de ICT voor de interne bedrijfsvoering. ICT voert hiervoor verbetermaatregelen door.

Belangrijke ICT-projecten

ProRail investeert ongeveer € 60 miljoen in de versterking van bestaande én de realisatie van nieuwe ICT-systemen. In 2015 zijn diverse projecten afgerond. Voorbeelden zijn de invoering van nieuwe plan- en controlesystemen, de vervanging van centrale computers op de verkeersleidingposten en de installatie van een nieuw netwerk, de ingebruikname van nieuwe alarmeringssystemen, de introductie van opleidingssimulators voor scholing en de ontwikkeling van speciale apps voor operationele medewerkers, inspecteurs en storingsrapporteurs. We vernieuwen de ICT-middelen die ons ondersteunen bij de uitvoering van de treindienst. Zo kunnen we meer capaciteit en een betere benutting van het spoor realiseren.

PGO: meer grip op operationele prestaties

Operationele verbeteringen op het spoor komen onder meer tot stand door het vakmanschap van de aannemers meer ruimte te geven en ze te prikkelen tot innovatie. ProRail gebruikt hiervoor de contractvorm Prestatie Gericht Onderhoud (PGO), waardoor beter grip ontstaat op de operationele prestaties.

In de PGO-contracten liggen de gewenste prestaties vast, terwijl de aannemer beslist welke expertise en werkwijze worden ingezet. Alle PGO-contracten worden via openbare aanbesteding op de markt gebracht; het doel is om binnen een paar jaar alle onderhoud in Nederland op basis van PGO-contracten uit te voeren.

Nieuwe PGO-aanbestedingen opgestart

Begin 2015 zou ProRail drie nieuwe PGO-aanbestedingen opstarten. Deze zijn vertraagd nadat onvolkomenheden waren gemeld over vier in 2014 gegunde PGO-pilotgebieden. Er is een onderzoek naar de onvolkomenheden gestart en dat heeft geleid tot aanbevelingen voor de nieuwe PGO-aanbestedingen. Uiteindelijk zijn in augustus drie openbare PGO-aanbestedingen opgestart. Deze aanbestedingen moeten leiden tot onderhoudscontracten die volledig compliant zijn en in 2016 ingaan. Deze aanbestedingen zijn onderdeel van de uitrol van 16 aanbestedingen leidend tot in totaal 20 PGO-contracten. Die 16 aanbestedingen bestaan uit het omzetten van de resterende OPC-gebieden en het opnieuw aanbesteden van de huidige PGO-contracten.

Contractontwikkeling PGO

Door middel van evaluatiesessies en gesprekken met belanghebbenden, zoals de onderhoudsaannemers en interne stakeholders, wordt doorlopend gezocht naar verbeteringen van PGO-contractering. Dit heeft geresulteerd in diverse verbeteringen in de PGO-contracten die in

⁷ Een Treindienst Aantastende Onregelmatigheid (TAO) is een verstoring van de dienstregeling, veroorzaakt door een onregelmatigheid aan de infrastructuur.

2015 zijn aanbesteed, zoals een landelijke uniforme faalvormen en oorzakenregister (FMECA). Ook is gewerkt aan een verbeterde contract- en aanbestedingsvorm, deze moeten leiden tot het gunnen van onderhoudscontracten met de juiste prijs-kwaliteitverhouding.

Naast de toetsing van komende aanbestedingen en de aanpassing van organisatie en procedures, werkt ProRail aan een actieplan om alle aanbestedingen zo snel mogelijk in lijn te brengen met wet- en regelgeving. Tevens zal de informatievoorziening naar het ministerie worden aangescherpt.

Kennis, opleiding en operationele samenwerking PGO

Het opleidingshuis PGO heeft tot doel om branchebreed PGO-kennis te vergroten. Eind 2014 is gestart met de opzet van dit opleidingshuis en in 2015 zijn diverse e-learning modules, trainingdagen en samenwerkingsmodules beschikbaar gekomen voor collega's van ProRail en van de spooraanneemers. Ook is de ontwikkeling in gang gezet om de PGO-opleiding verder te professionaliseren door de opleiding onder te brengen bij het opleidingsinstituut van de spoorbranche, Rail Infra Opleidingen in Amersfoort.

Informatie Levering Specificaties (ILS)

De spoorbranche wil op een eenduidige en efficiënte manier infra-informatie uitwisselen. Het gaat daarbij om data van onze spoorobjecten (de infraconfiguratie) en data over het bijbehorende onderhoud, conditie en prestatie van de assets. Hiervoor zijn de Informatie Levering Specificaties (ILS'en) ontwikkeld, die essentieel zijn om SpoorData op orde te brengen en houden. SpoorData is een platform dat altijd en overal beschikbaar is met alle spoorgegevens voor spoorpartners. ILS'en worden onderdeel van de PGO-contracten. Uitgangspunt is dat ProRail en alle onderhoudsaanneemers over de juiste en volledige informatie van assets beschikken. Voor 20 infrasystemen (met daarin vele spoorobjecten) is de exacte vereiste informatie met de spoorbranche gespecificeerd. Deze 20 systemen behoren tot de systemen die de meeste storingen veroorzaken of zeer kostbaar zijn.

In overleg met de onderhoudsaanneemers is in 2015 besloten om de beproefde werkwijze voor het opstellen en bespreken van de Informatie Levering Specificaties in 2016 en 2017 voor 10 extra systemen voort te zetten. Zo komen we tot een volledig beeld van de informatie van de belangrijkste systemen van het spoor. Hiernaast loopt ook een project voor het integraal op orde brengen van de infraconfiguratie, waarna ze worden opgenomen in de informatiesystemen. Planning is dat dit eind volgend jaar voor de vastgestelde ILS'en is afgerond.

Het prototype van het ICT-systeem voor het makkelijk uitwisselen van gegevens met de onderhoudsaanneemers bevindt zich in de testfase. In 2016 vindt daarover besluitvorming en implementatie plaats. Medio 2017 moet voor 20 systemen alles in productie zijn.

Incidenten en nieuwe onderhoudsnormen

In 2015 vonden meerdere incidenten plaats, zoals onze overtreding van de beheerconcessie in verband met de contractlooptijd, het ontbreken van afkeuringsnormen en onvoldoende verankering van normafwijkingen in de veiligheidsmanagementsystemen.

Ter verbetering van het onderhoud ontwikkelt ProRail een nieuwe aanpak, inclusief een actuele, goed werkbare set normen op basis van internationale standaarden. In 2015 zijn grondige analyses uitgevoerd naar factoren die de veilige berijdbaarheid van het spoor in de weg kunnen staan; de daaruit voortkomende normen, die onderdeel worden van de PGO-contracten, zullen veel meer duidelijkheid bieden wanneer welk onderhoud nodig is, en legt de verantwoordelijkheden van de betrokken partijen nadrukkelijk vast. De ontwikkeling en invoering van deze nieuwe normen is gebaseerd op intensief overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), aanneemers, vakbonden, reizigersorganisaties, vervoerders en verladers. Een belangrijke nieuwe waarde is de "onmiddellijke actiewaarde". Bij het bereiken van de onmiddellijke actiewaarde is de infra niet te berijden en kan dit dus gevolgen hebben voor het treinverkeer en hinder opleveren voor reizigers. De toepassing van de 'onmiddellijke actiewaarde' is ingevoerd in oktober 2015.

Be- en Bijsturing van de Toekomst: inrichting van het Centraal Monitor- en Beslisorgaan

In de afgelopen jaren was de dienstregeling enkele keren ernstig ontregeld als gevolg van grote calamiteiten en stonden reizigers lange tijd letterlijk en figuurlijk in de kou. Het ging hierbij om verstoringen met grote impact, zoals winters weer, storm, grote stroom- en ICT-storingen. Tijdens deze situaties raakte het spoorsysteem ernstig verstoord. Uit analyse bleek dat de bijsturingsorganisatie van NS en ProRail niet effectief is ingericht om dit soort grote verstoringen in goede banen te leiden. Deze constatering én het voornemen om de frequentie van de dienstregeling op de A2-corrider stapsgewijs te verhogen, waren voor ProRail en NS reden om het bestaande proces van be- en bijsturing opnieuw te ontwerpen. Dit is ook in lijn met de Lange Termijn Spoor Agenda (L TSA) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Eind 2014 is het project 'Be- en Bijsturing van de Toekomst' (BBT) gestart. Het programma kent drie fasen waarbij fase 1 in 2016 operationeel wordt. Deze bestaat uit drie hoofdelementen: het inrichten van het Centraal Monitor- en Beslisorgaan (CMBO), de implementatie van verbeterde bijsturingsmaatregelen, de zogenaamde Vooraf Gedefinieerde Bijsturing (VGB) en de implementatie van een belangrijk communicatiemiddel, SpoorWeb, als vervanging van het oude Informatiesysteem verkeersleiding (ISVL). Het hele programma kent een doorlooptijd tot 2020.

Nieuwe verkeersleidingpost

Vorig jaar vond de opening plaats van de nieuwe verkeersleidingpost in Utrecht, één van de belangrijkste van het

Nederlandse spoornet vanwege zijn centrale ligging. De nieuwe post ligt buiten het ontruimingsgebied van Utrecht Centraal. Daarom kan de post ook bij eventuele calamiteiten blijven functioneren waardoor het treinverkeer minder hinder ondervindt. De stroomvoorzieningen en ICT-systemen zijn dubbel uitgevoerd, en de post is uitgerust met hybride koelmachines en een energiedak met zonnepanelen. Hiermee draagt het bij aan de CO₂-reductie.

Capaciteit

De dienstregeling 2016, die in december 2015 inging, is in grote mate vergelijkbaar met de dienstregeling 2015. Komende jaren wordt in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen een derde spoor voor goederenvervoer aangelegd. Door de werkzaamheden is de Betuweroute niet altijd volledig beschikbaar voor goederenvervoer. Dat vangen we onder andere op door treinen om te leiden.

Dienstregeling 2016 en verder

De dienstregeling 2016 is in grote mate vergelijkbaar met de dienstregeling 2015. Het aantal aangevraagde en toegewezen treinritten, ongeveer 3,3 miljoen, blijft op hetzelfde niveau. In 2016 worden vijf vernieuwde stations opgeleverd: Tilburg, Eindhoven, Breda, Den Haag Centraal en Utrecht Centraal. Ook wordt een deel van de spoorprojecten OV SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol Airport-Amsterdam-Almere-Lelystad) en Doorstroomstation Utrecht (DSSU) opgeleverd. Dan zal de acht kilometer spoorverdubbeling tussen Amsterdam Centraal en Schiphol Airport zijn gerealiseerd en zal de ontvlechting van de rijbanen in Utrecht voor een betere doorstroming zorgen. Ook wordt een extra

keerspoor, rondom Almere opgeleverd: daarmee krijgt het treinverkeer betere aansluitingen op de Flevolijn.

In de eerste helft van 2015 heeft NS in samenwerking met onder andere ProRail een nieuwe structuur voor de dienstregeling op het hoofdrailnet (HRN) ontworpen waarin de treindiensten op een aantal trajecten worden uitgebreid. In het najaar 2015 is dit nieuwe ontwerp samen met de andere vervoerders onder regie van ProRail verder uitgewerkt tot een nieuwe landelijke dienstregelingstructuur voor het dienstregelingjaar 2017.

Eind 2014 en in de loop van 2015 is een aantal aanbestedingen afgerond, onder meer de concessie van Limburg, de concessie Zwolle-Enschede met Zwollen-Kampen en de concessie voor de internationale verbinding Hengelo - Bielefeld. Deze aanbestedingen hebben vanaf de dienstregeling 2017 betekenis voor de treindienst.

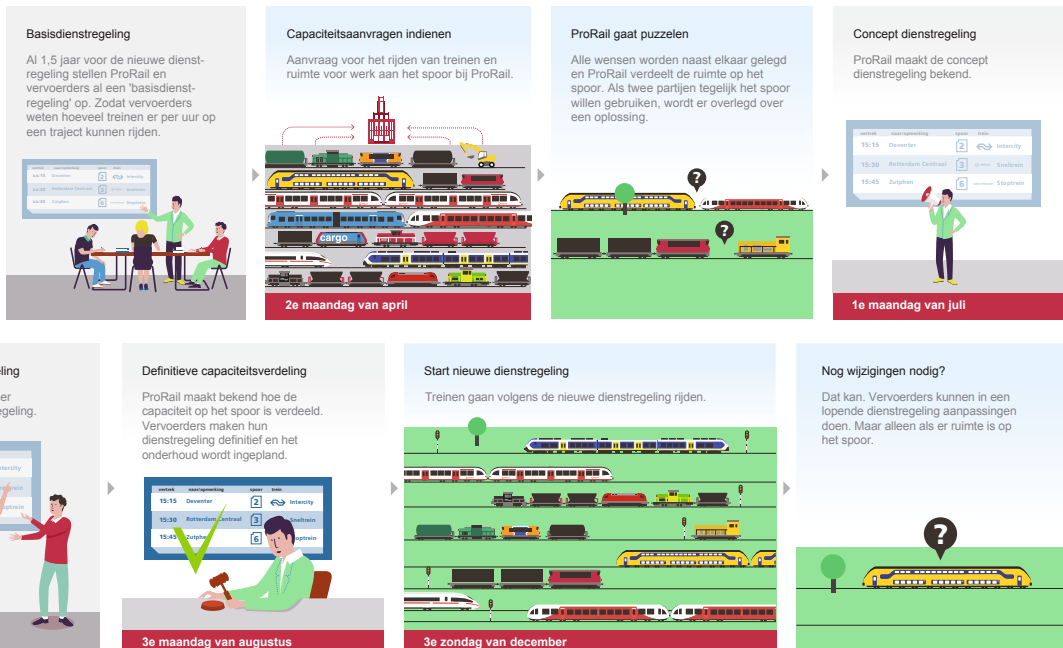
Derde Spoor Duitsland

Aansluitend op de Betuweroute wordt de komende jaren in Duitsland een derde spoor van 70 kilometer aangelegd tussen Emmerich en Oberhausen. Met dit Derde Spoor zal de Betuweroute intensiever worden gebruikt en neemt naar verwachting de hoeveelheid goederentreinen op het gemengde net af. De Stuurgroep Derde Spoor heeft maatregelen genomen om tijdens de bouwperiode ongehinderd spoorgoederenvervoer van en naar Duitsland mogelijk te houden.

Zo heeft ProRail in 2015 maatregelen genomen om na versperringen op de omleidingsroutes het goederenvervoer met voorrang weer op te starten. Ook zijn op de verkeers-

Verdeling van de capaciteit op het spoor

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





In het kort

leidingspost in Duisburg treinverkeersleiders (de zogenaamde grensdisponent) van ProRail Verkeersleiding geïnstalleerd voor een soepele doorstroming bij de grenzen. Bovendien is een studie naar inframaatregelen voor de omleidingen Derde Spoor opgesteld voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu en is een dashboard Derde Spoor ontwikkeld om de voortgang te bewaken.

De eerste omleidingen hebben in 2015 plaatsgevonden, deels via Venlo, en zijn over het algemeen goed verlopen. Het spoorvervoer kon ongehinderd rijden en klachten uit de omgeving bleven tot een minimum beperkt.

In 2016 wordt een halfjaar lang een deel van de goederentreinen van de Betuweroute omgeleid en worden extra maatregelen genomen om een goede doorstroming in Venlo te garanderen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt tijdens de omleiding zoveel mogelijk plaats over de Betuweroute en er worden inspanningen geleverd om de extra kosten voor de goederenvervoerders zo laag mogelijk te houden.

Integratie Keyrail

De activiteiten van Keyrail zijn per 1 juli 2015 geïntegreerd binnen ProRail. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de behoefte onder goederenvervoerders van één nationale beheerder bij wie zij hun aanvragen kunnen doen. Bovendien kan ProRail een completer dienstenpakket aanbieden, bijvoorbeeld voor de havengebieden Rotterdam en Amsterdam, beide zeer belangrijk voor het spoorgoederenvervoer van en naar Nederland.



Stations- en spoorvernieuwing

Steeds meer mensen en goederen verplaatsen zich over het spoor. Deze groei zet in de toekomst door, waardoor we beter spoor en grotere stations nodig hebben. Daarom werkt ProRail aan de grootste vernieuwingsslag sinds het bestaan van de spoorwegen. Beter en meer treinverkeer is ook goed voor de economie. In 2015 hebben we stations vernieuwd, nieuwe stations opgeleverd en het spoor op diverse plekken vernieuwd.

Station Arnhem Centraal afgerond

De vernieuwing van station Arnhem Centraal en directe omgeving – project Arnhem Centraal – is in 2015 feestelijk geopend. Bij de opening op 19 november werd bekendgemaakt dat station Arnhem voortaan station Arnhem Centraal zou heten. Het project is één van de grootste naoorlogse ontwikkelingen in de stad, met een bebouwing van 160.000m² op 40.000m². Het vernieuwde station is het antwoord op het groeiende aantal reizigers en zal te zijner tijd ook één van de zes internationale halteplaatsen worden voor de hogesnelheidstrein naar Duitsland. Station Arnhem Centraal heeft de betonprijs 2015 gewonnen in de categorie Utiliteitsbouw. Een prachtige opsteker voor alle partijen die bij de bouw van het station betrokken waren. Aannemers, ProRail, vervoerders, gemeente Arnhem: we droegen allemaal ons steentje bij.

Prijs voor station Rotterdam Centraal

'Een spoorcathedraal van de 21ste eeuw, een moderne 'overstapmachine', een grandioze entree naar de stad Rotterdam, een in elk opzicht fantastisch gebouw dat klinkt als een klok, een warme huiskamer, een welkomstgebaar van de stad met een overvloedige gastvrijheid.' Het zijn een paar van de lyrische kwalificaties waarmee station Rotterdam Centraal is uitgeroepen tot *Beste Gebouw van het Jaar 2015*. De jury van de branchevereniging van architectenbureaus (BNA) was onder de indruk van de manier waarop de ontwerpers de ruimtelijke vraagstukken rond het station hebben opgelost en was unaniem in haar keuze. Volgens de jury draagt het bij aan de leefbaarheid en de sociale cohesie binnen de stad en biedt het een unieke ruimtelijke beleving.

Spoorzone Delft

In Delft is een 2.300 meter lange spoortunnel en een nieuw station gebouwd. Deze aanpassingen waren nodig, omdat het tweesporige treinviaduct langs de historische binnenstad de groei van het treinverkeer niet meer aankon. Ook het historische station was te krap geworden. Het nieuwe station is vorig jaar in gebruik genomen. De Willem van Oranjetunnel van Spoorzone Delft ontving in 2015 de tweejaarlijkse Betonprijs in de categorie Uitvoering. Het project is een aansprekend voorbeeld van ondergronds bouwen met aandacht voor de kwaliteit van de omgeving, zoals historische stadselementen en het aanwezige water.



Stationsgebied Bilthoven

Het stationsgebied in Bilthoven is een stuk veiliger geworden. ProRail en de gemeente bouwden in drie jaar tijd twee nieuwe onderdoorgangen onder het spoor. Auto's, fietsers en voetgangers hoeven niet meer te wachten voor de overweg. Een mijlpaal voor het 150-jarige stationsgebied, die we op 30 mei feestelijk en muzikaal hebben gevierd. Het historische huisje van de Bilthovense stationschef moest wijken voor de vernieuwing van het stationsgebied. Belangrijk spoor is erfgoed dat gelukkig behouden is gebleven en op het terrein van het Spoorwegmuseum in Utrecht is teruggebouwd.

Campagne 'ProRail vernieuwt'

Door nieuw spoor, vernieuwde stations en een slimmere inrichting van de emplacementen wordt beter en meer treinverkeer mogelijk. Het liefst laten we treinverkeer tijdens werkzaamheden doorgaan, maar soms is dat niet mogelijk vanwege de omvang van de werkzaamheden of de veiligheid voor de spoorwerkers. Daarom wordt tijdens deze vernieuwingswerkzaamheden het spoor deels of geheel buiten dienst gesteld. In 2015 vond dat meestal plaats rond de feestdagen in het voorjaar, tijdens de zomervakantie en de herfstvakantie. We beseffen dat dit werk impact heeft op vervoerders, reizigers en verladers van goederen, en werken dan ook nauw samen met onder andere consumentenorganisaties om de hinder zoveel mogelijk te beperken.

Om meer bekendheid en begrip te genereren voor het hoe en het waarom van al het werk dat ProRail verricht aan sporen en stations, het eindresultaat en de mogelijke hinder die dit oplevert voor de reizigers, zetten we sinds de zomer van 2014 de campagne 'ProRail vernieuwt' in. We gebruiken een mix van communicatiemiddelen: posters, Rail TV op de stations, de website, sociale media en advertenties in landelijke en regionale kranten. Ook gaan we met partners op en rond het spoor in gesprek om de communicatie over buitendienststellingen verder te verbeteren.

Het vernieuwingswerk van ProRail aan sporen en stations gaat flink door. Honderdduizenden reizigers worden ook dit jaar veel en mogelijk langdurig geraakt. Ook dan zetten wij onze campagne in met inzet van films en inspirerende beelden van het werk dat zich buiten afspeelt.

Veiligheid

Reizigers moeten kunnen rekenen op een veilige reis en spoorwerkers op een veilige werkplek. Ook wonen aan het spoor moet veilig zijn. Elk ongeval is er één te veel, elke verstoring ook, want ze maken het spoor minder veilig. Daarom werkte ProRail ook in 2015 continu aan het verder terugdringen van veiligheidsrisico's.

	2013	2014	2015
Aantal roodseinpassages ⁸	152	98	86
Aantal roodseinpassage met gevaarpunt bereikt ⁹	39	22	24
Aantal botsingen trein-trein ¹⁰	1	3	1
Aantal ontsporingen ¹¹	1	1	0

Veilig reizen

ProRail zet stappen die bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid van het spoor, zodat reizigers en goederen veilig hun plaats van bestemming kunnen bereiken.

Roodseinpassages gedaald

Om het risico op treinbotsingen terug te dringen, werken ProRail en de vervoerders aan de reductie van het aantal roodseinpassages. De verbetermaatregelen uit het in 2012 door de branche gestarte STS-programma hebben in 2014 de eerste effecten laten zien. Het aantal STS-passages is aanzienlijk afgenomen. Deze daling heeft zich in 2015 voortgezet: van circa 150 per jaar in de periode 2011-2013 naar 86 in 2015. Dit betekent dat maatregelen zoals conflictvrij plannen, de verbeterde versie van de automatische treinbeveiliging (ATB-Vv) en de automatische alarmoproep bij roodseinpassages ('Waarschuwing Botsgevaar') effectief zijn.

De zichtbaarheid van seinen is verbeterd en er is goede voortgang op het veiliger plannen. De uitbreiding van het aantal seinen met een verbeterde versie van de automatische treinbeveiliging (ATB-Vv) in 2014 heeft ook effect op de resultaten in 2015. In 2016-2017 wordt bij 400 extra seinen een ATB-Vv installatie aangelegd. En we nemen maatregelen om de veiligheid verder te verhogen, onder meer met een nieuwe alerteringsmethode (ORBIT) en een nieuw systeem met actuele rijweginformatie (Routelint) voor de machinist.

8 Rijden voorbij een stop-tonend sein zonder toestemming. Ook: STS in buitendienst gesteld gebied, passeren S-bord zonder toestemming. Toelichting: deze KPI is toegevoegd aan het top-dashboard, gezien het belang van sturing op deze belangrijke driver ten aanzien van het aspect veilig reizen. De doelstelling ten aanzien van de waarde van deze KPI is dan ook aangescherpt. Dit vergt een inspanning van ProRail én vervoerders.

9 Niet alle STS-passages leveren direct gevaar op. Het gevaarpunt is dat punt na een STS-passage waar de trein kan botsen en/of ontsporen.

10 Europese definitie: Aantal botsingen trein-trein in jaar t met een schade van > € 150.000 of dodelijke/zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur. Enkele vergelijkende cijfers wijken af van de presentatie vorig jaar vanwege nieuwe informatie ten aanzien van schadebedragen van een aantal veiligheidsincidenten.

11 Europese definitie: Aantal ontsporingen in jaar t met een schade van > € 150.000 of dodelijke/zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur. Enkele vergelijkende cijfers wijken af van de presentatie vorig jaar vanwege nieuwe informatie ten aanzien van schadebedragen van een aantal veiligheidsincidenten.

Een positieve ontwikkeling in 2015 was dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) het verscherpt toezicht op het plannen van treinen door Verkeersleiding heeft opgeheven. Dit is het directe gevolg van de inspanningen die Verkeersleiding samen met vervoerders sinds 2014 heeft geleverd om in vooraf gedefinieerde paden te plannen en om de veiligheidscultuur op de posten te verbeteren.

Zorgpunt in 2015 was het Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS). Met IGS kan *realtime* informatie worden gegeven over de positie van goederenwagons en de lading (zowel gevaarlijke stoffen als niet-gevaarlijke stoffen). Dit is gebeurd in nauw overleg met de goederensector. De kwaliteit van de data is echter nog onvoldoende. Een doorbraak is bereikt door subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de registratie van niet-gevaarlijke stoffen. Deze regeling voor vervoerders zal naar verwachting een positieve impuls genereren op de kwaliteit van de registratie van niet-gevaarlijke stoffen, en daarmee ook voor die van gevaarlijke stoffen. Afgelopen jaar zijn naast de tweejaarlijkse chloortransporten in het voorjaar ook in september twee chloortransporten uitgevoerd.

Veilig leven

Het spoor houdt Nederland bereikbaar en draagt bij aan de economische ontwikkeling van regio's. Maar hoe meer treinen er rijden, hoe groter ook de impact op de omgeving: een trein die op volle snelheid rijdt, kan een risico zijn. We willen de samenleving bewuster maken van de risico's rond het spoor.

	2013	2014	2015
Aantal aanrijdingen op overwegen ¹²	36	23	32
Aantal aanrijdingen op overwegen met dodelijke afloop	14	7	13
Aantal suicides met dodelijke afloop ¹³	198	192	223
Poging suicides met afloop zwaar gewond ¹⁴	13	11	20

Plan van aanpak Niet Actief Beveiligde Overwegen

Om het aantal Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's), waar de kans op aanrijdingen relatief groot is, verder te verminderen heeft ProRail een plan van aanpak opgesteld. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft een subsidie verstrekt van € 1 miljoen voor de planuitwerking. In het kader van dit project onderzoeken ProRail en TNO de mogelijkheden voor een innovatief waarschuwingssysteem op de niet-beveiligde overwegen. Ook wordt extra energie gestoken in de gebiedsgerichte aanpak; daarvoor ging het eerste project van start in samenwerking met de provincie Groningen en de gemeente Winsum.

Suicidepreventie

In 2015 vonden op het spoor 223 zelfdodingen met fatale afloop plaats (2014: 192). Het aandeel spoor in het totaal aantal suicides in Nederland neemt sinds 2008 af. Het aantal suicides in 2015 is hoger dan de afgelopen jaren.

ProRail heeft in het verslagjaar vooral maatregelen getroffen op het gebied van kennismanagement en communicatie. De voorgenomen proef met blauw licht op stations, dat een kalmerend effect op mensen zou hebben, wordt naar verwachting in 2016 uitgevoerd.



12 Aantal aanrijdingen tussen een trein en persoon of wegverkeer op een overweg (exclusief zelfdoding).

13 Aantal gemelde suicides op het spoor met dodelijke afloop.

14 Aantal gemelde pogingen van suicide op het spoor met zware verwondingen tot gevolg.

Sinds 2014 draagt ProRail bij aan de Landelijke Agenda Suïcidepreventie in opdracht van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS). Hierin werken wetenschappelijke organisaties, instellingen voor geestelijke gezondheid en hulpdienst 113Online samen om het aantal suïcides in Nederland terug te dringen. Voorbeeld hiervan is de specifieke samenwerking van gemeente, politie, GGZ, GGD, NS en ProRail op locaties waar veel suïcides op het spoor zijn. Hier wordt onderzoek gedaan naar risico verhogende factoren op die locatie en gezamenlijk wordt gekeken wat hier aan kan worden gedaan.

In 2015 is vanuit de Landelijke Agenda Suïcidepreventie een Landelijke Onderzoeksagenda opgestart om de krachten op het gebied van onderzoek naar preventie te bundelen, de beschikbare kennis in kaart te brengen en te bepalen waar nog meer onderzoek nodig is. Met deze Onderzoeksagenda wordt dit gestructureerd aangepakt.

ProRail en NS ontwikkelen in samenwerking met diverse andere partijen een vervoliprogramma suïcidepreventie en – afhandeling voor de periode 2016 – 2020.

Gevaarlijk gedrag onacceptabel

Uit onderzoek van ProRail is gebleken dat handhaving kan bijdragen aan het positief beïnvloeden van het gedrag van weggebruikers. In het verslagjaar hebben zich meerdere incidenten op en rond het spoor voorgedaan waarbij het treinverkeer in gevaar werd gebracht. In een aantal gevallen heeft ProRail aangifte gedaan, zoals bij het keren op de overweg van een vrachtauto met gasflessen, mensen die onder de spoorbomen kropen en het niet goed vastzetten van een shovelbak op een vrachtauto waardoor deze in het in dienst zijnde spoor terecht kwam. Met deze aangiftes onderstrepen we dat gevaarlijk gedrag in de buurt van het spoor onacceptabel is.

PAZZUP: onderwijsvoorlichting

ProRail biedt middelbare scholen (onderbouw) en basisscholen (groep 8) de mogelijkheid om het lespakket PazzUp te bestellen, eventueel inclusief een gastdocent van ProRail. Het lespakket PazzUp werd in 2015 door 45 basis- en 43 middelbare scholen besteld. Gastlessen werden zo'n 166 keer verzorgd voor 3817 leerlingen op totaal 43 scholen, 29 middelbare scholen en 14 basisscholen. Er zijn ook nieuwe docenten, die de gastlessen geven, van start gegaan. Er staan verdere stappen gepland om het lesmateriaal nog beter af te stemmen op de onderwijsbehoefte.

Communicatie met vluchtelingen

Om vluchtelingen te helpen begrijpen hoe het Nederlandse spoornet werkt, heeft ProRail in samenwerking met het COA en Vluchtelingenwerk viertalige posters ontwikkeld met pictogrammen. Eind 2015 zijn deze posters verspreid over de AZC's in Nederland. De ontwikkelde pictogrammen worden ook gebruikt door Veilig Verkeer Nederland tijdens de verkeerslessen die aan de AZC's worden gegeven.

15 Aantal incidenten met betrekking tot aanrijdingen baanwerkers.

16 Aantal incidenten met betrekking tot elektrocuties baanwerkers.

Veilig werken

Het aantal aanrijdingen van baanwerkers nam de afgelopen jaren af naar gemiddeld één per drie jaar tot één per vijf jaar. Ook het aantal bijna-aanrijdingen daalde, vooral de introductie van een onderhoudsrooster met dubbelsporige buitendienststellingen heeft hier een grote bijdrage aan geleverd. In 2015 heeft drie keer een elektrocutie plaatsgevonden en waren er geen aanrijdingen met personeel.

	2013	2014	2015
Aantal aanrijdingen personeel ¹⁵	0	0	0
Aantal elektrocuties van personeel ¹⁶	0	1	3

In 2015 vond een aantal grote incidenten plaats:

Tilburg: Treinbotsing met gevaarlijke stoffen

Op vrijdag 6 maart 2015 botste nabij station Tilburg Universiteit een reizigerstrein op de laatste wagon van een stilstaande goederentrein. Als gevolg van deze kop-staartbotsing lekte butadieen uit de ketelwagons. De politie maakte melding van acht lichtgewonden, waaronder de conducteur en de machinist. ProRail, DB Schenker en NSR hebben gezamenlijk onderzoek laten uitvoeren naar de toedracht en directe gevolgen van de treinbotsing. Verschillende verbetermaatregelen zijn in gang gezet, waaronder de aanleg van extra ATB-Vv (de verbeterde versie van de automatische treinbeveiliging) op routes waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd en verbetering van de informatie over trein- en spoorlengtes.

Abcoude: brand in trein

Op 12 maart 2015 ontstond tussen Holendrecht en Abcoude brand in een trein die onderweg was van Schiphol naar Heerlen. Dit was het gevolg van de explosie van een snelschakelaar in de trein. Een reiziger raakte ernstig gewond aan het gelaat en de handen, andere reizigers ademden rook in. Na gezamenlijk onderzoek door NS, NedTrain en ProRail zijn onder meer verbeteringen voor de brandveiligheid van de kast waarin de snelschakelaar zit en het onderhoud van de snelschakelaar in gang gezet.

Kijfhoek: ontsporing goederentrein beladen met erts

Op dinsdag 16 juni 2015 ontspoorde een goederentrein van DB Schenker op spoor 251 bij Kijfhoek. Van de goederentrein, die bestond uit twee trekkende locomotieven en 35 ertswagons, ontspoorde negen wagons waarvan een deel kantelde; de beide locomotieven braken met elf wagons los. Uit onderzoek is vast komen te staan dat sprake was van een scheve belading. Besloten is om een integraal plan op te stellen om actieve alarmering in te richten, waarbij treinen bij een (door het systeem Quo Vadis gemeten) overschrijding van een alarmwaarde stil kunnen worden gezet.



Roodseinpassages



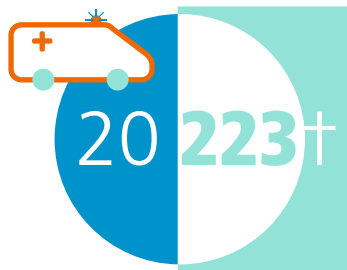
Gevaarpunt bereikt



Botsingen en ontsporingen

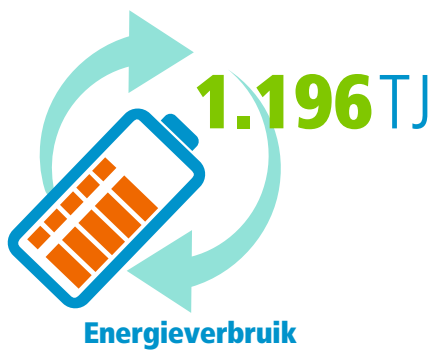


Suïcides





In het kort



Omgeving

Het spoor maakt Nederland bereikbaar en draagt bij aan de economische ontwikkeling van de regio. Veel spoor betekent een betere bereikbaarheid, maar ook veel mensen die langs het spoor wonen en werken. Hoe meer treinen er rijden, hoe groter de impact op de omgeving. Daarom vinden wij leefbaarheid en duurzaamheid van groot belang. Het gaat daarbij niet alleen om mensen, maar ook om flora en fauna.

Geluid en trillingen

Het gebruik van de sporen en werkzaamheden aan de sporen kunnen overlast voor omwonenden veroorzaken. ProRail werkt eraan om hinder van geluid en trillingen tot een minimum te beperken, zodat iedereen prettig kan leven in de buurt van het spoor.

In 2015 heeft ProRail voor de tweede keer sinds de wetgeving van de geluidproductieplafonds (gpp's) van kracht is geworden, verslag over de naleving van deze gpp's aan de staatssecretaris verstuurd. Hierin legt ProRail verantwoording af over de naleving van de gpp's in het kalenderjaar 2014. Waar in het eerste verslag nog voor 2,0% van de 57.050 referentiepunten een overschrijding werd gemeld, is dit in 2014 teruggebracht tot 0,8%. Meer informatie over de gpp's, het nalevingsverslag gpp's 2014 en de bevindingen van de staatssecretaris over dit verslag is te vinden op www.geluidspoor.nl.

ProRail moet wettelijk voor 2021 voor een groot deel van het spoorwegnetwerk geluidsaneringsplannen bij de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu indienen. Deze plannen bevatten de maatregelen om geluidoverlast op de

locaties met de hoogste geluidbelasting terug te dringen. ProRail heeft hiertoe het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) opgestart. In 2015 hebben we de aanbesteding voor de akoestische onderzoeken afgerond. Tevens is de communicatie naar meer dan 150 betrokken gemeenten opgestart over de akoestische onderzoeken die gaan plaatsvinden. Het eerste saneringsplan van het MJPG (voor de gemeente Deurne) is ingediend en het ontwerpbesluit op het saneringsplan is door de staatssecretaris openbaar gemaakt voor de inspraakprocedure.

In het kader van het Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen (UPGE) zijn in 2015 de laatste punten aan de vier in 2014 opgeleverde geluidschermen opgelost en zijn woningen rondom emplacement Zwolle van gevelisolatie voorzien. Al eerder zijn in dit kader op diverse emplacementen spoorstaafconditioneringssystemen aangelegd, sporen voegloos gemaakt en naastgelegen woningen die daar voor in aanmerking kwamen voorzien van gevelmaatregelen.

In 2015 heeft ProRail met de Stimuleringsregeling Toename Stille Treinkilometers € 1,4 miljoen bijgedragen aan de ombouw van lawaaiige goederenwagens en aan het rijden met geheel stille goederentreinen.

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft ProRail onderzoek naar de geluidssituatie rond de HSL gedaan. De uitkomsten tonen aan dat door de andere uitvoering van de HSL dan in het tracébesluit was voorzien, er meer geluidreflecties tussen de harde betonnen baan en de transparante reflecterende geluidschermen ontstaan. Deze geluidreflecties leiden tot meer geluid dan destijds voorzien. In samenwerking met de afdeling Publieksparticipatie van het ministerie, betrokken gemeenten en in co-creatie met de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL, is een aanvullend geluidmaatregelenpakket tot stand gekomen dat de staatssecretaris aan de Tweede Kamer heeft gemeld.

ProRail is in 2015 een aantal acties gestart om de kennis over het onderwerp trillingen te vergroten. Onderdeel daarvan was het opstellen van een catalogus met infrastructuurle trillingsreducerende maatregelen die genomen kunnen worden. Deze maatregelencatalogus is in de zomer van 2015 aan het ministerie opgeleverd.

Meer informatie: www.prorail.nl/geluid.

In contact met het publiek

ProRail heeft een open oog en oor voor wensen en klachten en de afdeling Publiekscontacten is via internet en een gratis telefoonnummer 24/7 bereikbaar.

Met de verbetering van de klanttevredenheid in 2015 naar 7,9 (7,8 in 2014) hebben wij een belangrijke doelstelling gerealiseerd. Het team Publiekscontacten is actief aan de slag gegaan met de terugkoppeling van klanten uit het klanttevredenheidsonderzoek.

Het team Publiekscontacten registreerde in 2015 9.259 meldingen en vragen, een toename van 751 in vergelijking met vorig jaar (8.508). De meeste meldingen betroffen informatieverzoeken, vragen over storingen en defecten en meldingen over geluidhinder.

Vorig jaar hebben we de afhandelprocessen versneld, er was intensievere communicatie over het gratis ProRail-telefoonnummer en er is meer energie gestoken in het gebruik van aanvullende communicatiekanalen, zoals Twitter.



Innovaties en vernieuwingen

We zoeken continu naar hoogwaardige en innovatieve oplossingen om het spoor veiliger, betrouwbaarder, punctueler, duurzamer en kostenefficiënter te maken.

We verbinden onze kennis met de kennis van onze partners: vervoerders, aannemers, ingenieursbureaus, infrastructuurbeheerders, universiteiten en kennisinstututen. Dat doen we binnen samenwerkingsverbanden zoals onze allianties met RWS, TU Delft en met TNO. Met collega-infrastructureelbeheerders, RWS, Schiphol, Havenbedrijf Rotterdam, Alliander en Vitens werken we samen en delen we kennis binnen het samenwerkingsverband Next Generation Infrastructures. Met deze kennispartners werken we aan slimme oplossingen voor de logistieke en infrastructurele uitdagingen waar we voor staan.

Dynamische instapinformatie

In 2015 is op station 's-Hertogenbosch een pilot met de Intelligent Platform Bar uitgevoerd. Via een LED-balk boven het perron krijgen reizigers dynamische instapinformatie. Op de balk staat aangegeven waar de deuren van de eerstvolgende trein, waar de 1e en 2e klas coupés zich bevinden en waar de instapplekken voor reizigers met fietsen en rolstoelen zijn. ProRail en NS willen als volgende stap de Intelligent Platform Bar op de stations Schiphol Airport, Amsterdam Zuid en Utrecht Centraal implementeren.

Sneller met de afteller

Op de drukste delen van het spoorwernet telt elke seconde. Na een geslaagde proef zijn in 2015 aftellers in gebruik genomen op de stations Hilversum en Hilversum Sportpark. Hiermee worden conducteurs ondersteund in het stipt op tijd laten vertrekken van de treinen. De volgende stap is om aftellers te plaatsen op de stations Vught en Boxtel. De aftellers hebben een positief effect op de veiligheid op overwegen vlak naast stations omdat de wachttijd van overweggebruikers wordt verkort. We treffen voorbereidingen om in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen aftellers op een groot aantal stations in het hele land te implementeren om daar de overwegveiligheid te verhogen.

Digitaal schouwen

In 2015 is in samenwerking met de TU Delft en Ordina geavanceerde software ontwikkeld die op camerabeelden seinen en borden langs het spoor herkent en vergelijkt met de gegevens op onze technische tekeningen. Als de software verschillen ontdekt, beoordelen railverkeerexperts de afwijkingen en nemen indien nodig maatregelen. Dankzij dit digitaal schouwen hoeven inspecteurs niet meer langs het spoor te lopen en kunnen machinisten erop vertrouwen dat de documentatie overeenkomt met wat ze buiten tegenkomen. Daarmee draagt digitaal schouwen bij aan een veiliger, betrouwbaarder, punctueler, duurzamer en kostenefficiënter spoor.

Elke seconde telt

ProRail wil samen met vervoerders treinen stipt later rijden, zodat er meer treinen, dichter op elkaar, kunnen rijden. Door het project 'Verbeterd dienstkaartje rijdend personeel' worden machinisten en conducteurs van NS vanaf januari 2016 ondersteund door dienstkaartjes met de dienstregeling uitgedrukt in seconden in plaats van in minuten. Hiermee kan de dienstregeling preciezer worden uitgevoerd.

Toenemende spanning

Met een hogere spanning op de bovenleiding kunnen treinen na elke stop sneller optrekken. Dit geeft meer capaciteit op het spoor en het is duurzamer. Door lagere energieverliezen en door hergebruik van de energie die ontstaat door het remmen van treinen kunnen vervoerders tot 20% energie besparen. ProRail en NS hebben in december een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor het verhogen van de bovenleidingspanning van 1,5kV naar 3kV aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu aangeboden.

Veilig werken met de Happy Fence

BAM Infra Rail heeft een opklapbare, fysieke afscherming ontwikkeld, genaamd de *Happy Fence*, waarmee snel een veilige werkplek kan worden gecreëerd en bij werkzaamheden het nevenspoor in dienst kan blijven. Er kan veilig worden gewerkt terwijl zoveel mogelijk treinen kunnen blijven rijden. Met name wintermaatregelen en storingsherstel kunnen met minder hinder voor reizigers worden uitgevoerd. BAM heeft deze innovatie ingediend bij het loket voor *Unsolicited Proposals* (USP's) van ProRail. In november 2015 is een uitgebreide test met de *Happy Fence* gestart in Breda.

Geurbarrière voor wilde dieren

Op meerdere plaatsen in Nederland veroorzaken wilde dieren storingsen en overlast aan en op het spoor. Bijvoorbeeld door overstekende herten of konijnen die holen graven. Rail Road Systems BV diende een Unsolicited Proposal (USP) in met een potentiële oplossing met een geurstof. ProRail heeft samen met Rail Road Systems de voorbereidingen getroffen voor drie testen met Tupoleum, een diervriendelijk middel in de vorm van een geurstof, verwerkt in palen waarmee wilde dieren worden geweerd van het spoor en de directe omgeving. De eerste palen zijn geplaatst, de test wordt in dit jaar geëvalueerd.

Synchrogaming goederenvervoer

TNO, TU Delft, de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam, Rijkswaterstaat en ProRail hebben een consortium opgericht om met simulatie en gaming het zogenaamde synchromodaal goederenvervoer te stimuleren. Hierbij wordt het goederenvervoer via verschillende vervoermiddelen (weg, water en spoor) naast elkaar ingezet en op elkaar afgestemd. Doel van het project is het identificeren van combinaties van maatregelen om goederenstromen optimaal te bundelen en de beschikbare

capaciteit beter te benutten, wat mogelijk leidt tot duurzamer, flexibeler, efficiënter en vaak goedkoper transport.

Rolpantograaf

ProRail en de TU Delft werken samen aan spoorinnovaties, aan de ontwikkeling van wetenschappelijke kennis en aan opleidingen op het gebied van rail. De sectie Railbouwkunde van de TU Delft heeft in 2015 met ondersteuning van ProRail een rolpantograaf en een testopstelling ontwikkeld. Een pantograaf is een stroomafnemer waarmee de trein stroom uit de bovenleiding haalt. Een rolpantograaf zorgt voor minder slijtage aan de bovenleiding en geeft minder risico op het beschadigen van de bovenleiding.

Onderzoeksprogramma ExploRail

In 2012 startte ProRail met de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) en Technologiestichting STW het onderzoeksprogramma ExploRail. Hierin werken 20 promovendi van vijf verschillende universiteiten aan twee centrale researchthema's: Zelfdenkend Spoor en Whole System Performance. Zelfdenkend Spoor moet leiden tot een spoorinfrastructuur die straks zelf aangeeft wanneer, hoe en waar deze onderhouden moet worden. Bij Whole System Performance is het de vraag hoe we een robuust spoorstelsel kunnen creëren, door het samenspel van verschillende spoorstakeholders met verschillende belangen te beïnvloeden.

Metten is weten

ProRail zoekt naar nieuwe manieren om alles over de conditie van het spoor te weten te komen. In 2015 zijn we gestart met het analyseren van satellietbeelden om verzakkingen te meten en met sensoren aan het spoor om bijvoorbeeld trillingen en temperatuur te meten.

Duurzaam spoor

Milieubewustzijn en duurzaamheid zijn belangrijk voor ProRail. We werken aan een zo groen mogelijk spoor en gaan zuinig om met energie en grondstoffen. We hebben milieubeleid ontwikkeld om de natuur en het landschap te versterken en het spoor duurzaam in de omgeving in te passen.

Werken aan duurzaamheid

Onze doelstellingen zijn:

- Elk jaar 2% energie-efficiency verbetering.
- 100% duurzame energie gebruiken in 2020.
- Verlaging van de CO₂-uitstoot met 65 kiloton in 2020 t.o.v. 2010 (dat is ongeveer gelijk aan de uitstoot van 2830 huishoudens per jaar).
- Hoogste niveau 5 van de CO₂-prestatieladder vasthouden.
- Transparante verslaggeving volgens het *Global Reporting Initiative* (GRI) met accountantsverklaring 'Limited Assurance'.

Daarnaast wil ProRail het spoor beter inpassen in natuur en landschap en het gebruik van grondstoffen beperken. ProRail ontwikkelt zich richting een duurzame organisatie, waarin deze verschillende duurzaamheidsdoelen in het reguliere werk worden meegenomen.

Duurzaam reizen

Ruim 30% van ons energieverbruik betreft de stations en ongeveer de helft daarvan is voor verlichting. ProRail beheert zo'n 200.000 armaturen. Efficiënt inzetten van onze verlichting krijgt de komende jaren veel aandacht: alleen verlichting waar en wanneer het nodig is, en dan zo energiezuinig mogelijk.

	2012	2013	2014 ¹⁷
Energieverbruik (in TJ)	1.028	1.121	1.196
CO ₂ -voetafdruk (in KT) ¹⁸	28,8	19,2	10,7

Energie-efficiency

ProRail heeft zich ten doel gesteld om 30% energie-efficiënter te worden tussen 2005 en 2020. Hiervan willen we een deel halen binnen de processen van ProRail, en een deel door energiebesparing in de spoorlijnen.

17 De cijfers over energieverbruik en CO₂-voetafdruk 2012-2014 zijn de meest recente die bij verschijnen van dit jaarverslag beschikbaar zijn.

18 Om de voetafdruk te berekenen is gebruik gemaakt van de indeling van de CO₂-prestatieladder. Deze gaat uit van het Green House Gas Protocol met de onderdelen directe emissies door de eigen organisatie, indirecte CO₂-emissies en overige indirecte emissies veroorzaakt door activiteiten van de eigen organisatie.

ProRail wil de energie-efficiency per jaar met 2% verbeteren; deels binnen de eigen processen van ProRail, en deels door energiebesparing in de spoorketen. Voorbeelden hiervan zijn:

- De vervanging van 399 beeldschermen van de Post 21-systemen op de VL-posten door energiezuinige LED-schermen. Als gevolg hiervan is ook minder koelcapaciteit voor de schermen nodig. Het effect hiervan wordt nog gekwantificeerd.
- De TL-verlichting van 113 InfoPlus-borden op stations in Amersfoort en omgeving zijn vervangen door energiebesparende LED-verlichting. In 2016 en 2017 worden de overige borden hiermee uitgerust.
- Bij het opheffen van knelpunten in de dienstregeling hoeven treinen minder te stoppen voor een rood sein. Dit leidt tot een besparing in de keten.

100% duurzame energie

Met 1,2 miljoen reizen per dag is het spoor een van de grootste elektriciteitsverbruikers van Nederland. In 2015 kopen we net als in 2014 Nederlandse windenergie in, daarmee hebben we het totale energieverbruik (elektriciteit én gas) van ProRail voor ruim 85% verduurzaamd. Via inkoopcombinatie VIVENS hebben ProRail, NS en andere vervoerders een contract afgesloten met ENECO dat er voor zorgt dat vanaf 2018 de trein volledig op windenergie rijdt. Daarmee wordt de CO₂-voetafdruk van de spoorsector enorm teruggebracht. Op deze manier is ongeveer 25% van het elektriciteitsverbruik van ProRail ook voor de lange

termijn verduurzaamd. De volgende stap is het duurzaam inkopen van het gas dat ProRail verbruikt.

CO₂ in de keten

CO₂ besparen in de keten gebeurt door het besparen van energie, het inkopen of opwekken van duurzame energie en het verminderen van materiaalgebruik. Maatregelen die hebben bijgedragen aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot zijn:

- Inkoop van groene stroom.
- Saneren van wissels, zoals in het project Doorstroomstation Utrecht (DSSU).
- Vervangen van gasbranderpijpen door elektrische wisselverwarming op diverse locaties.

In 2015 hebben we samen met Railforum, NS en het ministerie van Infrastructuur en Milieu een CO₂-visie voor de sector opgesteld met een gezamenlijk beeld van de richting en ambitie voor CO₂-reductie op de lange termijn. De visie is in november voor het vertrek van de Train to Paris naar de klimaatop ondertekend.

De speerpunten zijn:

- Volledige CO₂-neutrale voetafdruk van de spoorsector in 2050.
- Verhogen energie-efficiëntie ten opzichte van 2013 met 35% in 2030 en 40% in 2050.
- Verder beperken van de uitstoot door mobiliteit door meer reizigers te verleiden de trein te nemen en meer goederen over het spoor te vervoeren.



CO₂-PRESTATIELADDER

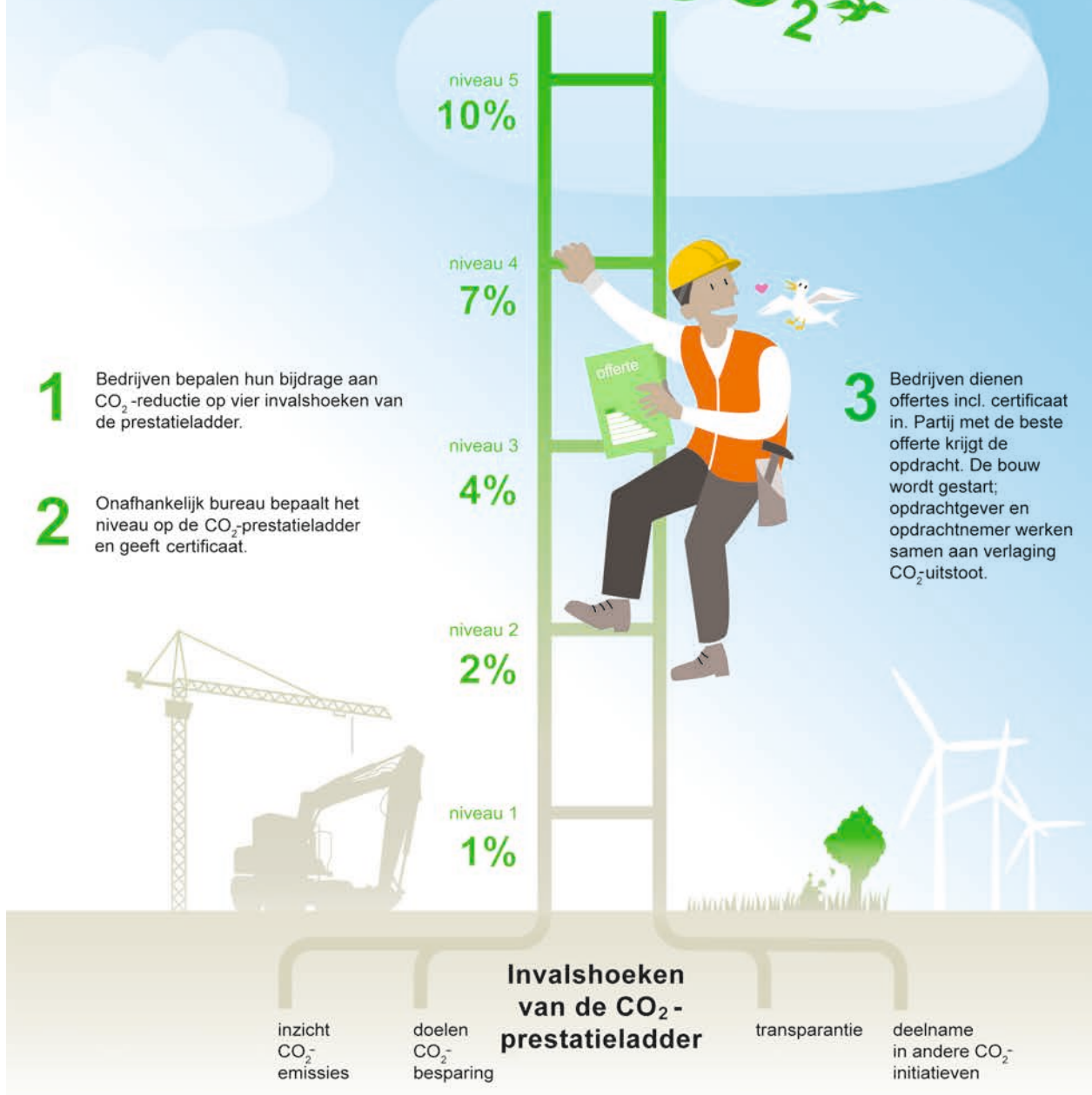
Het instrument om bedrijven te stimuleren klimaatvriendelijk te werken & produceren.

€CO₂ →

1 Bedrijven bepalen hun bijdrage aan CO₂-reductie op vier invalshoeken van de prestatieladder.

2 Onafhankelijk bureau bepaalt het niveau op de CO₂-prestatieladder en geeft certificaat.

3 Bedrijven dienen offertes incl. certificaat in. Partij met de beste offerte krijgt de opdracht. De bouw wordt gestart; opdrachtgever en opdrachtnemer werken samen aan verlaging CO₂-uitstoot.



Duurzaam leven

Het spoor loopt dwars door steden en natuur. Het spoor is ook het leefgebied van diverse planten en dieren. Het kan een verbindend element vormen tussen natuurgebieden. Vooral kleinere diersoorten en planten kunnen zich via de spoorberm van het ene naar het andere natuurgebied verplaatsen. Aan de andere kant vormt het spoor soms ook een barrière in en tussen natuurgebieden.

Door rekening te houden met natuur en door goede samenwerking met meerdere partijen, kan naast behoud zelfs natuurwinst worden behaald. Een voorbeeld hiervan is het project van Rijkswaterstaat 'verbreding A12 tussen Ede en knooppunt Grijsoord'. Rijkswaterstaat had de markt uitgedaagd om een voorstel te doen dat positieve effecten zou hebben voor de natuurwaarden in dit gebied.

Aannemer Heijmans heeft samen met RAVON een plan uitgewerkt voor het geschikt maken van spoorbermen als leefgebied en als verbindingszone voor een aantal reptielensoorten zoals de zandhagedis, levendbarende hagedis, hazelworm en gladde slang. ProRail heeft medewerking verleend aan de realisatie van dit plan. Door goede samenwerking tussen alle partijen is hier een mooi resultaat behaald.

Het spoor vormt soms ook een barrière tussen natuurgebieden. Door de aanleg van spoorlijnen zijn natuurgebieden van elkaar gescheiden en geïsoleerd geraakt. Dieren en planten zijn hierdoor gedwongen te leven in onnatuurlijk kleine leefgebieden, waardoor ze soms lokaal uitsterven.

Het terugbrengen van de nadelige effecten op flora en fauna in de directe omgeving van het spoor is onderdeel van de duurzame ambities van ProRail. Daarom werkt ProRail mee aan het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) waarmee we natuurgebieden verbinden die door spoorlijnen gescheiden zijn geraakt. In 2004 gaven de ministers van het toenmalige Verkeer en Waterstaat en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie gezamenlijk opdracht tot dit programma. De vastgestelde knelpunten moeten in 2018 zijn opgelost door aanleg van bijna 100 kleine faunapassages en dertien ecodeucten. Deze zorgen ervoor dat reeën, dassen, vossen en andere dieren veilig kunnen oversteken.

2015 stond vooral in het teken van het starten van aanbestedingen voor het laatste deel van maatregelen uit het MJPO en het sluiten van overeenkomsten met bijvoorbeeld Rijkswaterstaat en natuurbeheerders om dit mogelijk te maken. De aanleg van een natuurbrug op de Asselsche Heide bij Hoog Soeren is als extra maatregel in het programma opgenomen. Daarnaast worden grote natuurbruggen aangelegd in Hilversum, Zandvoort, Best/Oirschot, Barneveld en Nijverdal. Ook is een nieuw contract

voorzien voor de aanleg van nog meer kleine faunavorzieningen als dassentunnels en looprichels onder bestaande bruggen. Er zijn uiteindelijk in 2015 elf kleine faunavorzieningen bijgekomen. We werken hard door om er tientallen bij te bouwen.

Duurzaam werken

CO₂-prestatieladder

In 2015 heeft ProRail niveau 5 op de CO₂-prestatieladder gehandhaafd. In 2011 hebben wij de door ons ontwikkelde CO₂-prestatieladder overgedragen aan de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen (SKAO), zodat de ladder ook in andere sectoren kan worden ingezet. Inmiddels zijn aan meer dan 1.000 bedrijven certificaten uitgereikt. Een hoge positie op de ladder leidt tot meer kans op werk in de bouwsector. Hoe meer een bedrijf zich inspant om CO₂-uitstoot te verminderen, hoe hoger de positie op de ladder. ProRail gebruikt de ladder ook bij aanbestedingen.

Grondstofgebruik, hergebruik en afval

In 2015 hebben we gewerkt aan een registratiesysteem voor afvalstoffen waardoor we inzicht krijgen in de aard en omvang van onze afvalstromen. Een eerste stap om tot een vermindering en meer hergebruik van afval te komen. Hiermee vergoten we ons inzicht in de hoeveelheden afval en de hergebruiksmogelijkheden en in onze afvalstromen



(aard, hoeveelheden en wijze van verwerking). Een eerste stap richting beleid en doelstellingen voor materiaalgebruik en afval.

Via levenscyclusanalyses (LCA's) hebben we in 2015 ons inzicht in de duurzaamheidseffecten van 16 spoorproducten vergroot. De bevindingen zijn opgenomen in de Nationale Milieudatabase en DuboCalc, een rekentool voor de GWW-sector om de mate van duurzaamheid van een product of project te bepalen. De resultaten zijn gedeeld met aannemers en producenten/leveranciers. Het gunningsvoordeel dat we bij aanbestedingen gaan bieden, is voor hen een prikkel om duurzame spoorproducten en materialen te ontwikkelen en toe te passen.

Eind februari tekenden ProRail, NedTrain en het ministerie van Infrastructuur en Milieu de Green Deal 'Afvalreductie en -recycling op stations en in treinen'. Doel hiervan is een vermindering van 25% in 2020 van de jaarlijkse hoeveelheid afval uit stations en treinen (tot 9.000 ton). Daarnaast willen we 75% van het afval gescheiden inzamelen en recycling bevorderen. Op de stations Rotterdam Centraal, Breda, Arnhem Centraal en Zwolle zijn pilots gestart met afvalscheiding in de transfer. Daarnaast zijn op twee stations pilots gestart met het scheiden van GFT-afval in de retail. Op basis van de resultaten van deze pilots stellen we een business case op voor afvalscheiding op circa 25 stations.

De materialenmarkt wordt door steeds meer ProRailers en projecten gevonden om de mogelijkheid voor hergebruik te verkennen. Mooie resultaten van hergebruik zijn de 500 fietsenrekken uit Delft in Zwolle en een noodstroom-aggregaat van de verkeersleidingspost Amsterdam in het project Maasvlakte West in een brandblusvoorziening.

De bouwschutting van OV SAAL is overgedragen aan Het Stripschap, een vereniging die de waardering voor het beeldverhaal bevordert.

Het project Spoorzone Groningen heeft een ambitieuze duurzaamheidsdoelstelling geformuleerd. Het project wordt aangemerkt als icoonproject in het samenwerkingsverband Fair Infra. De doelstellingen zijn:

- Het maximaal toepassen van gebruikte materialen in de constructie van het nieuw te realiseren opstelterrein.
- Het toepassen van duurzame verlichting en materialen in het station.
- Het minimaliseren van transportafstanden bij de realisatie van grondwerkzaamheden.
- Het zoeken naar mogelijkheden om een groene gebiedsinrichting te realiseren.
- Een integrale business case: financiële besparingen (bijv. door het toepassen van gebruikt materiaal) mogen worden geïnvesteerd in andere duurzaamheidsaspecten (zonnepanelen, extra groen).

Bij het uitruimen van het kantoorpand aan de Arthur van Schendelstraat in Utrecht is het merendeel van het meubilair (zitjes, bureaus, kasten, ladenblokken en bureaustoelen) hergebruikt of vermaakt en gereserveerd voor gebruik op andere ProRail-vestigingen of projectlocaties. Het overige is aangeboden voor verkoop of recycling.

Groene tunnel

Door het ontwerpen van een tunnel met een kleinere milieubelasting konden aannemers gunningsvoordeel krijgen bij de aanbesteding van het project Bunnik. Dit was onderdeel van de geïntegreerde duurzame aanpak van het project. Bij de bouw van de tunnel is gebruik gemaakt van waterglasinjectie in plaats van onderwaterbeton – waarvoor



minder grondstoffen nodig zijn. Ook is er energiezuinige verlichting aangebracht. De tunnel is in 2015 opgeleverd. De komende jaren gaat ProRail meer gunningsvoordeel geven aan een lagere milieubelasting.

Milieuovertredingen

Zowel het aantal sancties (boetes, dwangsommen, strafrechtelijke onderzoeken) als het aantal overtredingen dat tijdens inspecties wordt geconstateerd door bevoegd gezag, dalen over de afgelopen drie jaren. Ook afgelopen jaar werkten we aan een groter milieubewustzijn en verantwoordelijkheidsbesef en de bereidheid (en soms al concrete initiatieven) om de prestaties te verbeteren.

	2013	2014	2015
Sancties ¹⁹	3	1	1
Milieuovertredingen ²⁰	43	29	28

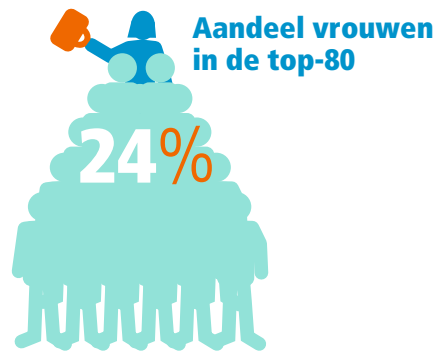
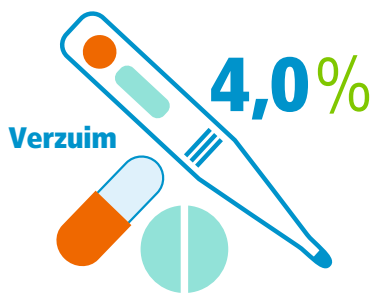
Het aantal percelen met sloten waar ProRail niet heeft voldaan aan de onderhoudsplicht volgens de keur van de waterschappen is nog te hoog. De dalende trend die we zien bij de overige overtredingen doet zich hier dus niet voor. We maken een analyse van de oorzaken en werken verbetermaatregelen uit om het aantal overtredingen van de keur terug te dringen.

19 Het aantal sancties (boetes, dwangsommen, strafrechtelijke onderzoeken) dat tijdens inspecties wordt geconstateerd door bevoegd gezag.

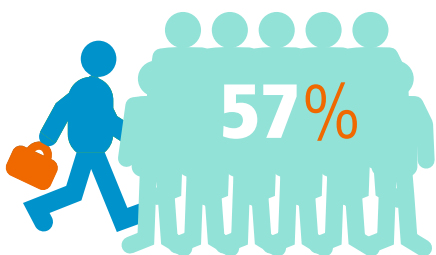
20 Het aantal overtredingen dat tijdens inspecties wordt geconstateerd door bevoegd gezag.



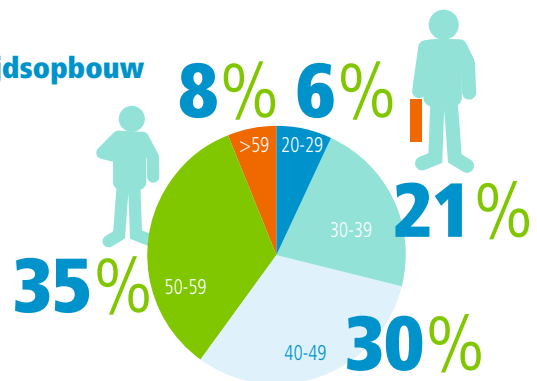
In het kort



Instroom medewerkers <40 jaar



Leeftijdsopbouw



Medewerkers

Met ongeveer 3.800 medewerkers werkt ProRail aan het realiseren van haar taken. De prestaties van onze organisatie staan of vallen met het vakmanschap en het werkplezier van onze medewerkers. Daarom steken wij tijd en energie in opleidingen en persoonlijke ontwikkeling, doorstroming naar andere functies en leiderschapsontwikkeling.

Een betrokken werkgever

Taakstelling

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft ProRail een bezuiniging opgelegd van € 48,4 miljoen per jaar. Daardoor komen in totaal 523 arbeidsplaatsen te vervallen. Een deel van de bezuiniging is gerealiseerd in de periode 2013-2015, de rest wordt gerealiseerd in 2016-2018. De sociale problematiek is beperkt van omvang, zoals onder meer is gebleken uit het betrekkelijk lage aantal boventalligen eind 2015. De inzet van externe inhuur wordt verder afgebouwd en er zal veel aandacht blijven voor het stimuleren van de interne mobiliteit. Gedurende het jaar hebben we ook afspraken gemaakt over extra werkzaamheden. De afbouw, interne mobiliteit en de extra werkzaamheden hebben er inmiddels toe geleid dat we medewerkers moeten werven om de prestaties op peil te houden.

Tevredenheidsonderzoek

Na het in 2014 gehouden medewerkertevredenheidsonderzoek (score 7,1) zijn diverse verbeteracties in gang gezet. Er is meer ruimte gekomen voor persoonlijke ontwikkeling en interne mobiliteit. Verder worden initiatieven genomen om de communicatie tussen werkvloer en directie te verbe-

teren door het meer naar de medewerkers toegaan én het intensiveren van de communicatie tussen directie en medewerkers.

Leeftijdsopbouw en vergrijzing

Het aandeel 50-plussers steeg van 32% in 2010 naar 43% in 2015, een trend die ook vanwege de verhoging van de pensioenleeftijd naar 67 jaar verder zal doorzetten. Een gevolg van de vergrijzing is de op termijn relatief grote uitstroom van vakmensen. Daarom investeert ProRail meer in kennisborging met bijvoorbeeld meester-gezelconstructies en kennisoverdracht binnen teams. Ook willen we medewerkers meer uitdagen om kennis te maken met andere bedrijfsonderdelen binnen ProRail.

	2013	2014	2015
20-29 jaar	8%	7%	6%
30-39 jaar	22%	22%	21%
40-49 jaar	31%	31%	30%
50-59 jaar	33%	34%	35%
> 59 jaar	6%	6%	8%

Diversiteit

We streven naar een divers personeelsbestand. Bij de werving van nieuwe medewerkers is diversiteit – jongeren, allochtonen, vrouwen in hogere posities en mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt – een van onze uitgangspunten. Op arbeidsplaatsen die vrijkomen wordt zoveel mogelijk instroom van jongeren, vrouwen en allochtonen gestimuleerd. In 2015 hebben we echter geen actief diversiteitsbeleid gevoerd, maar vooral ingezet op plaatsing van boventallige medewerkers. In een tijd waarin we weinig externe vacatures hadden, was het lastig om het aantal vrouwen, allochtonen, personen met een beperking en jongeren te verhogen. Met onze traineeprogramma's zorgen we voor de instroom van jongeren. Het aandeel vrouwen in top 80-functies is 24% (vorig jaar 22%) en daarmee licht gestegen ten opzichte van voorgaande jaren. ProRail streeft naar een bezetting van 30% door vrouwen in top 80-functies en heeft daarvoor ook het Charter Talent naar de Top ondertekend. Dit is een publiek commitment, een code met heldere afspraken voor het realiseren van m/v-diversiteit aan de (sub)top.

	2013	2014	2015
Aandeel vrouwen in top 80	21%	22%	24%
Instroom < 40 jaar	79%	86%	57%

Verzuim toegenomen

Het verzuimcijfer 2015 was 4,0% (2014: 3,8%) een toename waar mede de landelijke griepgolf debet aan was. In 2015 is extra aandacht uitgegaan naar het terugdringen van lang en frequent verzuim. Ook onregelmatig werken en vergrijzing zijn relevante ontwikkelingen waarvoor

ProRail in het verslagjaar onder meer workshops organiseerde rond inzetbaarheid.

	2013	2014	2015
Realisatie	3,7%	3,8%	4,0%
Norm	4,5%	4,0%	3,8%

De medezeggenschap

In het kader van de adviesaanvraag Taakstelling hebben directie en OR het zogeheten peilstokoverleg ingesteld. Dit overleg vindt drie keer per jaar plaats en moet ertoe bijdragen dat de taakstelling juist wordt uitgevoerd, organisatorisch en financieel. Directie en OR verwachten met deze aanpak tot meer gezamenlijke opvattingen te kunnen komen.

Melding vertrouwenspersonen

ProRail vindt het belangrijk dat medewerkers zich vrij voelen om zaken aan te kaarten die onder de Regeling Vermoede Misstanden vallen. Als een melding wordt gedaan op basis van de Regeling, wordt onderzoek ingesteld en kunnen indien nodig maatregelen worden getroffen. In 2015 is naar aanleiding van meldingen onderzoek gedaan naar enkele voorvallen en zijn maatregelen genomen om herhaling te voorkomen. Medewerkers die te maken hebben met ongewenst gedrag, zoals (seksuele) intimidatie of pesten, kunnen te rade gaan bij de vertrouwenspersonen of een zaak voorleggen aan de Klachtencommissie Ongewenst Gedrag. De vertrouwenspersonen hebben in 2015 aandacht besteed aan het bespreekbaar maken van ongewenst gedrag. De Klachtencommissie Ongewenst Gedrag heeft in 2015 geen zaken behandeld.



Een doelgerichte organisatie

Visieplan op mobiliteit

De afgelopen jaren is de interne arbeidsmobiliteit met een gemiddelde van 3,5% laag gebleven. Mede vanuit de versterkte aandacht voor duurzame inzetbaarheid is in 2015 het Visieplan op Mobiliteit vastgesteld en de uitvoering daarvan op gang gebracht. Meer zichtbaarheid voor het in 2014 opgerichte interne loopbaancentrum en diverse stimulerende initiatieven, zoals workshops en vacaturepitches, hebben de eerste vruchten afgeworpen. De mobiliteit steeg in 2015 naar 13,0%.

Kwaliteiten van leidinggevenden

ProLeiderschap is het programma waarmee leidinggevenden hun kwaliteiten verder kunnen ontwikkelen. Leidinggevenden volgen in de periode 2015-2017 elk jaar twee modules en zullen aan het einde van deze periode alle modules hebben gevolgd. In 2015 vonden twaalf modules van zo'n twee maanden plaats met in totaal ruim 500 deelnemers. Van elkaar leren, feedback geven, goed communiceren en het geleerde daadwerkelijk in praktijk brengen waren de belangrijkste onderwerpen.

Traineeship

In 2015 is het management-, finance- en technisch traineeship voortgezet, met in totaal 14 traineeplekken. Negen nieuwe trainees gingen van start, terwijl ook negen trainees het traineesprogramma hebben afgerond en een functie vonden binnen de organisatie.



In het kort



Life cycle Cost

€ 8,89/treinkilometer

Bedrijfsopbrengsten



1.200 milj

Balans totaal

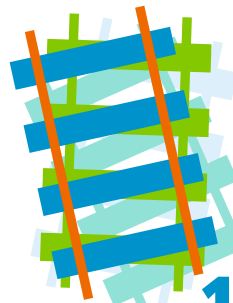


18.605 milj



916 milj

Investeringsen



Materiële
vaste activa

17.575 milj

Financiën

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

Financiële prestaties

ProRail realiseerde in 2015 bedrijfsopbrengsten ter grootte van € 1,2 miljard in de vorm van exploitatiebijdragen van de Rijksoverheid (€ 747 miljoen), gebruiksvergoeding (€ 314 miljoen), geactiveerde productie (€ 97 miljoen) en overige bedrijfsopbrengsten (€ 42 miljoen). De bedrijfslasten bedroegen eveneens € 1,2 miljard. Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening kwam in 2015 uit op € 13 miljoen.

In 2015 werd voor circa € 1,0 miljard aan investeringsbijdragen ontvangen vanuit het Infrastructuurfonds (€ 710 miljoen) en van derden (€ 267 miljoen). In 2015 is circa € 1,0 miljard besteed aan de onderhanden investeringsactiviteiten. De totale kasstroom van ProRail bedroeg € 76 miljoen positief.

Effectieve bestedingen

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.

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. Alle investeringen worden getoetst op effectiviteit. Om het proces van besluitvorming over prioritering tussen de verschillende projecten structureel en systematisch te laten plaatsvinden, is een portfoliomanagementstructuur ingericht.

Onderhoud en beheer

ProRail besteedt het onderhoud aan het spoor en de transferruimten op stations uit. We laten deze onderhoudswerkzaamheden zo effectief en efficiënt mogelijk uitvoeren door gekwalificeerde aannemers. De voornaamste kosten-dragers in het jaar 2015 hebben we hieronder toegelicht.

Grootschalig onderhoud

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

Kleinschalig onderhoud

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

houdscontracten om naar Prestatie Gericht Onderhoud (PGO)-contracten. ProRail realiseert hiermee een betere kosten-prestatieverhouding. De werkelijke kosten voor kleinschalig onderhoud zijn over de jaren heen nagenoeg gelijk gebleven.

Onderhoud transfer en beheer

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



Lagere kosten

ProRail staat voor een financiële uitdaging om klantgericht en resultaatgericht te werken, maar met minder middelen dan voorheen, mede als gevolg van taakstellingen die het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan ProRail oplegt. In 2015 zijn binnen alle afdelingen van ProRail de ingezette besparingsacties in eerdere jaren voortgezet.

Meer doen met minder budget

Om met het lagere budget toch een goed functionerend en veilig spoor te kunnen leveren, stelden we reeds in 2013 voor heel ProRail concrete besparingsdoelen vast, waardoor we nog slimmer kunnen werken zonder aan kwaliteit en veiligheid in te boeten. Deze acties zijn in 2015 voortgezet.

Efficiënter werken

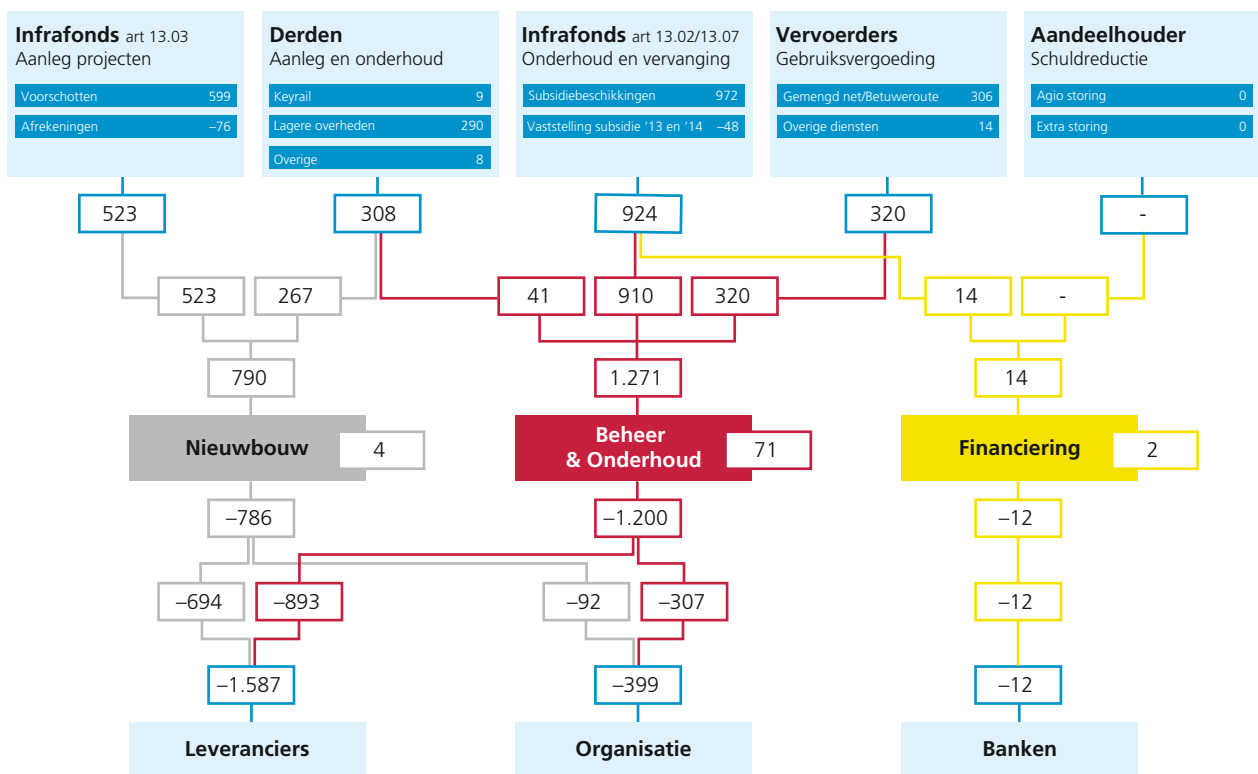
In 2012 zijn we begonnen processen te versimpelen en de interne kwaliteit te verbeteren. Deze trajecten lopen door in 2015. Daarnaast werken we aan het terugdringen van de inhuur van externe medewerkers, en het aantal ProRail-

medewerkers binnen de organisatie. Een continu thema voor het management is het structureel terugbrengen van onderhoudskosten bij uitbreidings- en vervangingsinvesteringen in het spoor. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan de lagere LCC (Life Cycle Costs).

	2013	2014	2015
Life Cycle Costs (EUR per treinkilometer)	€ 9,46	€ 9,23	€ 8,89

De kosten per treinkilometer, ofwel Life Cycle Costs, zijn de kosten voor het beheer, onderhoud en de vervanging van het spoor plus de nettokosten 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 daling van de LCC in 2015 ten opzichte van 2014 wordt voornamelijk veroorzaakt door lagere kosten voor beheer, vervanging en personeel. Daarnaast is een hoger aantal treinkilometers gerealiseerd.

Financiën 2015



Liquide middelen

01-01-2015	613
Nieuwbouw	4
Onderhoud	71
Financiering	2
31-12-2015	689

In miljoenen euro's, exclusief btw



Bericht van de raad van commissarissen

In dit bericht legt de raad van commissarissen ('de Raad') verantwoording af over de werkzaamheden, het functioneren en de samenstelling van de Raad en haar commissies.

2015 bekeken

Nieuwe verhoudingen

2015 was het eerste jaar waarin ProRail werkte op basis van de nieuwe beheerconcessie. De beheerconcessie vormt een belangrijk instrument om de toekomstige opgaven voor het spoor te realiseren zoals die in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) zijn vastgelegd door de concessieverlener, het ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna 'ministerie').

Samenwerking met partners in de keten is het sleutelwoord: alleen zo kan de kwaliteit verder worden geoptimaliseerd. De beheerconcessie daagt ProRail uit om prestaties te verbeteren en de scherpste te zoeken. ProRail voelt die maatschappelijke verantwoordelijkheid en vult deze onder meer in door incidenten en verstoringen, zoals die zich begin 2015 voordeden, zoveel mogelijk te voorkomen. En als ze zich voordoen, is de inzet om zo snel mogelijk weer treinen te laten rijden. Mede om die reden zijn de incidenten grondig onderzocht en waren ze mede aanleiding om een analyse van de gehele ICT van ProRail te vragen.

Naast concessieverlener is het ministerie de enige aandeelhouder, de grootste opdrachtgever, subsidieverstrekker en bepaalt zij ook de beleidskaders van ProRail. In de praktijk kan die relatie het beste worden omschreven als een opdrachtgever-opdrachtnemer-relatie. Gegeven de door het ministerie gestelde kaders en beschikbaar gestelde middelen, moet ProRail vervolgens beoordelen of de organisatie in staat is de opdrachten uit te voeren. De discussie naar aanleiding van de uitgevoerde audit op de financiële reeksen voor beheer, onderhoud en vervanging is van dit samenspel een goed voorbeeld.

De audit geeft aan dat er in de reeksen geen ruimte zit en dat deze berusten op reële, onderbouwde kostenramingen. Ook is geconstateerd dat er geen sprake is van achterstallig onderhoud. Wel is er sprake van een dreigend tekort tussen de beschikbare middelen bij het Rijk en het benodigde budget vanaf 2018; de belangrijkste oorzaken daarvan zijn het niet of niet volledig beschikbaar stellen van de indexatie en een daling van de gebruiksvergoeding. De Raad heeft hier in het afgelopen jaar meerdere keren over gesproken, inclusief de effecten van dit tekort en hoe daarmee om te gaan. De audit heeft een aantal maatregelen benoemd die kunnen helpen het tekort op te lossen.

In het eerste kwartaal 2016 is ProRail begonnen met een onderzoek naar mogelijke oplossingsrichtingen op haalbaarheid en de mogelijke consequenties. ProRail betreft daarin ook de mogelijke aanpak om een einde te maken aan de onderuitputting als gevolg van het niet kunnen realiseren van werk, waarvoor eerder wel budget beschikbaar was gesteld door het ministerie. Het is vervolgens aan het ministerie en de Kamer om op basis van budgettaire overwegingen de uiteindelijke keuzes te maken, waaraan ProRail vervolgens als opdrachtnemer uitvoering geeft.

Een lastig jaar

2015 was een lastig en hectisch jaar. In het najaar van 2015 was er een stroom van mediaberichten over de financiële en beheersmatige situatie bij ProRail en over de relatie tussen ProRail en het ministerie. De teneur daarbij was dat er veel mis zou zijn bij ProRail, dat de problemen onvoldoende zouden worden geadresseerd en dat de relatie met het ministerie te wensen over zou laten. De Raad heeft besloten om via een gericht programma het financieel beheer te verbeteren, dat inderdaad nodig was, maar is van mening dat de berichtgeving geen recht doet aan de verrichte inspanningen en feitelijke status.

Eén van die dossiers waarin het afgelopen jaar veel aandacht aan is gegeven, is het Prestatie Gericht Onderhoud (hierna PGO). In dit dossier speelde dat de gunning van de vier PGO-proefgebieden niet correct was verlopen. Daarom heeft de Raad eind 2014 een onderzoek uit laten voeren door PWC, waarvan de resultaten 12 juni 2015 beschikbaar waren. De belangrijkste conclusies waren dat van persoonlijke verrijking of bevoordeling geen sprake was, maar dat overwegingen van operationele aard soms zwaarder wogen dan de vereisten vanuit het aanbestedingsrecht. De Raad is van mening dat dergelijke overwegingen nooit een rechtvaardiging mogen vormen om af te wijken van aanbestedingsrecht. De resultaten van het onderzoek zijn in de Raad besproken. De Raad heeft de president-directeur gevraagd de lessen van dit onderzoek uitdrukkelijk te betrekken bij de vormgeving en inrichting van de verdere aanbesteding van de PGO-contracten, en het proces zodanig in te richten dat verantwoordelijkheden helder worden belegd en herhaling voorkomen wordt. Op 25 augustus 2015 is een plan van aanpak op hoofdlijnen aangeboden aan het ministerie; de kern daarvan is op de kortst mogelijke termijn compliant te zijn en een open en transparant intern klimaat te ontwikkelen. Om dat laatste te bereiken is het bewustzijn van het management rond het belang van compliance en mogelijke dilemma's via intensieve workshops versterkt. Eind 2015 en begin 2016 heeft de Raad de nadere uitwerking van het plan besproken. Dat heeft geleid tot een definitieve aanpak die aan het ministerie is aangeboden. Tot die aanpak behoren de volgende elementen:

- De komende vier jaar jaarlijks het aantal PGO-aanbestedingen verhogen, zodat voor de

20 PGO-gebieden het klein onderhoud eind 2019 compliant is (inclusief de omzetting van de pilots).

- De huidige contractduur moet aanzienlijk worden teruggebracht.

In de eerste helft van 2016 is hiermee een start gemaakt. De eerste resultaten zijn goed en bieden vertrouwen dat het beoogde doel gehaald kan worden.

Nog een dossier dat speelde in 2015 was VLARK, een project waarbij spoorverdubbeling gerealiseerd wordt in de gemeente Utrecht tussen Vleuten en het Amsterdam-Rijnkanaal. Naar aanleiding van de oproep aan de organisatie om 'vermoede misstanden' te melden, is een beperkt aantal meldingen van vermoede misstanden ontvangen. Eén melding was aanleiding voor de Raad voor nader onderzoek; de overige vermoede misstanden zijn door de directie onderzocht. Het betrof de melding in het voorjaar 2015 dat zonder juridische basis betalingen waren verricht aan een aannemer die onderdeel uitmaakte van de uitvoerende bouwcombinatie. Het onderzoek liet zien dat er sprake is geweest van een betaling die ten tijde van de overboeking niet onderbouwd kon worden met geleverde prestaties, en waarover de interne afwegingen en besluitvorming onvoldoende zijn vastgelegd. Er is overigens geen sprake geweest van zelfverrijking. Op basis van het onderzoek heeft de Raad besloten dat overeenkomsten, die worden afgesloten in het kader van de afwikkeling van juridische geschillen, voor kennisname aan de Raad moeten worden voorgelegd. Daarnaast is het geheel van de integriteits- en compliance-bepalingen tegen het licht gehouden en is een compliance officer aangesteld. Ook is een tijdelijke commissie compliance en integriteit ingesteld die onder andere zal toezien op de gewenste verbetering conform het plan van aanpak dat daartoe zal worden opgesteld. De Raad heeft op 26 november 2015 het ministerie hierover geïnformeerd.

Op 16 februari 2016 heeft de directie van ProRail een plan van aanpak goedgekeurd dat zich richt op zeven thema's:

- 1 Toon aan de top
- 2 Bewustzijn
- 3 Helder kader
- 4 Training
- 5 Handhaving
- 6 Audits
- 7 Monitoring en evaluatie

De geformuleerde acties en maatregelen op elk van deze thema's moeten bijdragen aan de realisatie van de doelstelling van ProRail, zoals die is opgenomen in de eerder aangehaalde brief aan het ministerie van 25 augustus 2015.

Tot slot was er in 2015 veel aandacht voor de financiële situatie bij ProRail. De kwaliteit van de financiële administratie staat al vanaf 2012 prominent op de agenda van de vergaderingen van de Raad, omdat toen vastgesteld is dat er tekortkomingen waren die aangepakt moesten worden. Toentertijd is in gesprekken met de Raad, de aandeelhouder en de accountant een drietal prioriteiten bepaald: activeregister, inkoopproces en projectadministratie. Voor elk van deze prioriteiten zijn plannen van aanpak opgesteld, waarvan de voortgang door de auditcommissie wordt gemonitord en waaraan de accountant in het jaarverslag aandacht besteedt. ProRail is zich dus welbewust van de noodzaak verbeteringen door te voeren, en werkt daar succesvol aan. Ook in 2015 zijn belangrijke stappen gezet. De borging hiervan heeft zijn weerslag gevonden in de in 2015 opgeleverde 'Verbeteraanpak financiële beheersing'. Deze aanpak, op 12 oktober 2015 aan het ministerie aangeboden, richt zich op het verder verbeteren en borgen van:

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

De voortgang wordt door de auditcommissie gemonitord en komt ook terug in de jaarlijkse controle door de accountant. In de periode vanaf 12 oktober 2015 tot op heden is duidelijk vooruitgang geboekt, al realiseert de Raad zich wel dat er nog een lange weg te gaan is. De Raad erkent ook dat cultuuraspecten een rol spelen en dat de leiding van ProRail daarin een grote verantwoordelijkheid heeft. De topstructuur en de bemensing daarvan speelt hierin een essentiële rol.

Start van herstel

2015 was een turbulent jaar. ProRail is daar transparant over en zoekt de samenwerking, omdat alleen zo de maatschappelijke verantwoordelijkheid van ProRail goed kan worden ingevuld. Op weg naar een nieuw begin is, zoals aangegeven, de inrichting en bemensing van de topstructuur van groot belang. Deze topstructuur is per 1 april 2016 van start gegaan en kenmerkt zich door een scherper oog op de organisatie, waardoor ProRail interne processen beter kan inrichten en het mogelijk wordt om, in lijn met de beheerconcessie en de doelen van de LTSA, prestatieverbeteringen sneller te realiseren.

Met een heldere scheiding tussen het richten van de organisatie enerzijds en de uitvoering anderzijds zal een effectievere organisatie ontstaan. De topstructuur van ProRail is



gebaseerd op die tweedeling. De driehoofdige raad van bestuur, die bestaat uit de CEO, CFO en COO, moet zorgen voor een goede verbinding met de relevante externe partijen, en voor een krachtige sturing op samenhang en cultuurbeïnvloeding binnen ProRail. Onder de raad van bestuur fungeert een executive committee van negen personen, dat verantwoordelijk is voor de uitvoering. Gezamenlijk zullen zij er voor zorgen dat de LTSA doorwerkt in missie, strategie en waarden van ProRail, gericht op betere kwaliteit en service met en voor al onze klanten.

De Raad houdt toezicht op de raad van bestuur wiens leden gesprekspartners van de Raad zijn. Financiën en Procurement zijn in het executive committee vertegenwoordigd omdat hier, zoals hierboven geschetst, zware verantwoordelijkheden liggen en sterke (aan)sturing nodig is.

Met deze inrichting heeft de Raad er vertrouwen in dat ProRail in staat is slagvaardig invulling te geven aan de opdracht zoals die in de beheerconcessie en de LTSA is vastgelegd.

Bijeenkomsten

In 2015 kwam de Raad bijeen in negen reguliere vergaderingen en vonden er extra vergaderingen plaats. De extra vergaderingen gingen vooral over de financiële situatie van ProRail en over governance en compliance. Daarnaast vergaderde de Raad zonder de directie en waren er besprekingen in de verschillende commissies. Naast de onderwerpen zoals hierboven beschreven, sprak de Raad over:

- De operationele prestaties aan de hand van de reguliere rapporten aan de Raad en het ministerie. Hierbij was regelmatig aandacht voor de Luchthaven Schiphol. Deze is van groot belang voor de Nederlandse economie. Het is dus belangrijk dat het spoor van en naar de luchthaven goed beschikbaar is voor treinverkeer.
- Het programma Beter en Meer, waarin NS en ProRail samenwerken aan het verbeteren van de prestaties op het spoor. In de Raad is gesproken over de voortgang en de voorgenomen inzet op de Verbeteraanpak Trein, Be- en Bijsturing van de Toekomst, Verbeteraanpak Stations, Verbeteraanpak Veiligheid en Programmering & Samenwerking.
- Het Programma 2012-2015 is afgerond. Hiermee zijn goede resultaten behaald. De strategische doelen Veilig, Betrouwbaar, Punctueel en Duurzaam Spoor bleven in 2015 gehandhaafd en blijven voorlopig de basis voor de strategie van ProRail.
- Investeringsvoorstellen van boven de € 35 miljoen dienen altijd geaccordeerd te worden door de Raad. Deze zijn vooraf afgestemd met het ministerie. De investeringsvoorstellen waaraan goedkeuring is verleend in 2015 waren onder meer: Van Starckenborghkanaal, Maarsbergen, Railterminal Venlo, programma vervanging treinbeveiliging, elektrificatie Maaslijn en NSP Utrecht Centraal. Daarnaast is het investeringsvoorstel voor Railcenter besproken en goedgekeurd.

- In 2015 is een nieuwe cao afgesloten en zijn afspraken gemaakt over pensioenen. Verder is in nauwe samenwerking met de OR de door het ministerie opgelegde taakstelling verder uitgevoerd. De beoogde reductie van de apparaatskosten loopt op schema. Eind 2015 was zelfs sprake van ongeveer 175 vacatures bij ProRail. Het bestuur heeft daarop maatregelen genomen.
- Keyrail was verantwoordelijk voor het beheer en de capaciteitsverdeling van de Betuweroute. De taken van Keyrail zijn per 1 juli 2015 door ProRail overgenomen. De Raad heeft besloten dat alle aandelen door ProRail worden overgenomen, waarna ProRail de lopende zaken zal afhandelen en tot liquidatie zal overgaan. Verder is een due diligence uitgevoerd om maximale zekerheid te krijgen over de resterende risico's. De integratie van het personeel is medio 2015 afgerond en de juridische afwikkeling zal in 2016 plaatsvinden.
- De ICT-visie was onderwerp van gesprek. De ambitie is om de systemen beter op elkaar te laten aansluiten. Ook nieuwe ontwikkelingen zoals het gebruik van Big Data en Near Field Communication en de invloed daarvan op ProRail zijn besproken. Nieuwe systemen dienen zo flexibel mogelijk te worden ingericht. De besturing moet eenvoudiger en minder afhankelijk van de menselijke factor.
- In het kader van de parlementaire enquête naar de FYRA is ProRail gehoord door de commissie. In het rapport heeft de commissie de aanbeveling van een medewerker van ProRail om altijd een Integraal Proefbedrijf²¹ te laten rijden overgenomen. Ook de suggestie om altijd met een 'Plan B' te werken krijgt aandacht.
- De positie van ProRail in Relined is besproken. Uitgangspunt is dat zaken die geen kernactiviteit van ProRail zijn worden afgebouwd.
- Overige onderwerpen waren onder meer de inzet voor de winter 2015-2016, het ERTMS- programma en de betonkwaliteit HSL-Zuid.

Het jaarverslag

Hierbij biedt de Raad het jaarverslag 2015 aan waarin de jaarrekening over 2015 is opgenomen. Het bestuur heeft het jaarverslag opgesteld. Onze externe accountant, EY Accountants LLP, heeft de jaarrekening gecontroleerd en voorzien van een goedkeurende controleverklaring. De auditcommissie en de Raad hebben het verslag besproken met het bestuur en de accountant. Op 4 mei 2016 zal het verslag tijdens de jaarlijkse Algemene Vergadering van Aandeelhouders ter vaststelling worden voorgelegd. De Raad stelt voor dat het bestuur decharge wordt verleend voor het gevoerde beleid, dat aan de Raad decharge wordt verleend voor het gehouden toezicht en dat de jaarrekening wordt vastgesteld.

21 Een Integraal Proefbedrijf is bedoeld om vast te stellen onder welke omstandigheden een goed vervoersproduct voor de reiziger kan worden neergezet.

Over de Raad

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 vier commissies die de besluitvorming voorbereiden. Eén van die commissies is de tijdelijke commissie compliance en integriteit die eind 2015 is ingesteld. De Raad handelt op basis van de bevoegdheden uit de statuten.

Na het vertrek van de voormalige president-directeur heeft de Raad in juli 2014 besloten om in afwachting van de komst van een nieuwe president-directeur een gedelegeerd commissaris aan te wijzen (mevrouw Helthuis). De gedelegeerd commissaris heeft in de periode tot februari 2015 deelgenomen aan de directievergaderingen.

De actualiteiten in het afgelopen jaar maakten dat de Raad zich inhoudelijk op een aantal thema's heeft bezig gehouden. De benoeming van de Raad van Bestuur en de inrichting van de topstructuur begin 2016 maakt dat bestuur en Raad ieder weer meer overeenkomstig hun formele rol kunnen gaan functioneren.

Samenstelling van de Raad

De Raad bestaat uit zes leden die allen zijn benoemd door de aandeelhouder via een aandeelhoudersbesluit.

De termijn is vier jaar. Een commissaris kan volgens de statuten maximaal twaalf jaar zitting hebben in de Raad.

Mevrouw Sneller werkte onder andere als CIO bij Vodafone Libertel BV en was eerder IT en Finance Director bij Interface Europe. Zij is momenteel hoogleraar bij Nyenrode Business Universiteit en lid van de raad van commissarissen van Achmea.

De heer Sondag voegt met zijn bestuurservaring als CEO van de Van Gansewinkel Groep en zijn ervaring als commercieel directeur bij Koninklijke Nedlloyd Groep kennis toe aan de Raad op het gebied van logistiek/vervoer. Hij is thans grootaandeelhouder van onder andere Scherpenzeel BV en vervult enkele toezichthoudende en adviesfuncties.

Profielschets commissaris

In 2010 stelde de Raad de profielschets van de Raad opnieuw vast. De kern is dat elke commissaris het beleid van ProRail op hoofdlijnen beoordeelt. Voor de vervulling van zijn of haar specifieke taak moet de commissaris beschikken over deskundigheid, bijvoorbeeld op het terrein van spoorvervoer, infrastructuur, veiligheid en milieu, klanten, 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.

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

* Eerste datum van aftreden is binnen 6 maanden na 1 januari van het desbetreffende jaar per tijdstip sluiting AvA

Veranderingen in samenstellingen van de Raad

Op 1 maart 2015 zijn twee nieuwe leden toegetreden tot de Raad; mevrouw Sneller en de heer Sondag. De Raad bestaat daarmee uit zes leden en voldoet aan de norm inzake een evenwichtige verdeling van man/vrouw, kennis en achtergrond. De nieuwe leden hebben een introductie gehad die onder meer bestond uit gesprekken met ProRailers en externe stakeholders. Daarnaast zijn werkbezoeken afgelegd aan onder andere Railpro, het OCCR, VL-posten, stations, de haven van Rotterdam en Railinfra Opleidingen.

Toezichtkader

Het toezichtkader dat de Raad gebruikt, bestaat onder meer uit de strategie 'In samenspel naar een vernieuwd Nederlands spoor', de jaarbegroting, de managementcontracten van de leden van het bestuur en het jaarlijkse Beheerplan. Dit plan heeft de spoorwegwet, de nieuwe beheerconcessie en de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief als basis.

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 aansluiting 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.

Informatievoorziening

De Raad ontvangt elk kwartaal een rapportage die ook aan het ministerie wordt gestuurd. 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. Verder ontvangt de Raad regelmatig een overzicht van de ontwikkelingen van projecten en issues met een verwacht hoog risico, de verbeteraanpak financiële beheersing, voortgangsrapportages over bijvoor-

beeld PGO en een overzicht van de actiepunten die voortkomen uit de jaarrekeningcontrole van het voorgaande jaar. Tot slot krijgt de Raad zijn informatie via de contacten met het bestuur, klanten van ProRail, medewerkers, de ondernemingsraad en media.

Bespreking eigen functioneren

Zoals hierboven geschetst, was 2015 een intensief jaar waarin de Raad zeer frequent bijeen is geweest. Nu de Raad compleet is, zal de evaluatie van de Raad nog voor de zomer van 2016 plaatsvinden.

Met betrekking tot het functioneren van de Raad in 2015 is de vraag aan de orde geweest of de Raad via de gedelegeerd commissaris, die de directievergaderingen heeft bijgewoond, mogelijk op de hoogte is geweest van de eerder beschreven situatie rond de PGO-proefcontracten. De Raad stelt vast dat er tijdens de periode van besluitvorming over de aanbesteding van de proefcontracten nog geen gedelegeerd commissaris was aangesteld. In de periode waarin de gedelegeerd commissaris actief is geweest, is de betreffende thematiek (non-compliance, duur, vrijwaringen) niet aan de orde geweest in de directievergaderingen.

Raad en belangenverstrengeling

De Raad is van mening dat zij en het bestuur in 2015 onafhankelijk hebben kunnen functioneren. Er zijn geen onderwerpen besproken waarbij sprake was van mogelijk tegenstrijdige belangen. De Raad hecht aan een goede taakin-vulling als commissaris. Daarbij moet ook de



geringste schijn van belangenverstrengeling worden vermeden. Eventuele nevenfuncties van commissarissen moeten conform het Reglement Raad van Commissarissen vooraf aan de president-commissaris worden gemeld. 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.

Overige informatie leden van de Raad

In onderstaand overzicht zijn de personalia van de leden van de Raad samengevat. Alle leden hebben de Nederlandse nationaliteit.

Naam	(Neven)functies ultimo 2015
De heer J.G.M. Alders Geboortejaar: 1952	<i>Functie:</i> Directeur Hans Alders Procesregie & Advies BV <i>Nevenfunctie:</i> <ul style="list-style-type: none"> - Voorzitter Energie-Nederland - Voorzitter Pensioenfonds Zorg en Welzijn - Voorzitter Alderstafels Schiphol, Eindhoven en Lelystad - Voorzitter overlegorgaan Infrastructuur en Milieu (beëindigd op 1 juni 2015) - Voorzitter raad van toezicht Groninger Forum (beëindigd op 1 juni 2015) - Voorzitter raad van toezicht Universitair Medisch Centrum Groningen (beëindigd op 1 juni 2015) - Voorzitter raad van commissarissen Academische Opleidingen Groningen Contractonderwijs - Voorzitter raad van toezicht Stichting TKI Biobased Economy (beëindigd op 1 juni 2015) - Voorzitter bestuurlijk overleg mosseltransitie (Ministerie van EZ) - Lid raad van toezicht Rijksuniversiteit Groningen (beëindigd op 1 juni 2015) - Lid raad van advies Energy Delta Gas Research (EDGaR) (beëindigd op 1 juni 2015) - Lid raad van commissarissen Lysias Consulting Group (beëindigd op 1 juni 2015) - Lid Dagelijks Bestuur VNO-NCW (beëindigd op 1 juni 2015) - Bestuurder Doelgelden landelijk hoogspanningsnet (Tennet) (beëindigd op 1 juni 2015) - Member Board Eurelectric (beëindigd op 1 juni 2015) - Member Board Eurogas (beëindigd op 1 juni 2015) - Ambassadeur Platform Biodiversity Ecosystems and Economy
Mevrouw J.G.H. Helthuis Geboortejaar: 1962	<i>Functie:</i> Algemeen Directeur, PC Hooft Groep <i>Nevenfunctie:</i> <ul style="list-style-type: none"> - Lid raad van commissarissen Van Lanschot Bankiers - Lid raad van advies Nintes - Lid raad van commissarissen IXORG - einddatum 1 april 2015
De heer W.E. Kooijman Geboortejaar: 1950	<i>Functie:</i> Executive Vice President Human Resources Air France KLM. <i>Nevenfuncties:</i> <p>Voorzitter Nederlandse Vereniging Personeelsmanagement & Organisatieontwikkeling (NVP). Lid raad van commissarissen B&A Groep Lid raad van commissarissen Appèl Voorzitter van het bestuur Stichting Administratiekantoor Aandelen Gebroeders Van Beek b.v.</p>
De heer P.T.H. Timmermans Geboortejaar: 1961	<i>Functie:</i> <ul style="list-style-type: none"> - Zelfstandig adviseur - Executive Interim Partner bij EdelenbosHessels Interim Management <i>Nevenfunctie:</i> -
Mevrouw A.C.W. Sneller RC Geboortejaar: 1965	<i>Functie:</i> Hoogleraar Toegevoegde waarde van IT bij Business Universiteit Nyenrode <i>Nevenfunctie:</i> <ul style="list-style-type: none"> - Lid raad van commissarissen Achmea BV - Voorzitter Auditcommissie wigo4IT - Lid en bestuurslid van ondernemerscoöperatie Bureau voor Management en ICT
De heer L.M. Sondag Geboortejaar: 1962	<i>Functie:</i> Ondernemer – aldus aandeelhouder en adviseur van verschillende ondernemingen <i>Nevenfunctie:</i> <ul style="list-style-type: none"> - Lid raad van commissarissen Faber Halbertsma Group - Voorzitter raad van commissarissen Vebego - Voorzitter Raad van Toezicht Omroep Brabant

Commissies van de Raad

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

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

De commissies hebben elk een eigen reglement.

De selectie-, benoemings- en remuneratiecommissie is opgesplitst in twee afzonderlijke commissies met een eigen voorzitter, zoals toegelicht bij de paragraaf over de samenstelling commissies. Daarin staan hun taken en bevoegdheden. De commissies hebben geen besluitvormende bevoegdheden, behalve de auditcommissie. Die is bevoegd tot goedkeuring van het auditjaarplan.

Samenstelling commissies

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

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. De externe accountant is aanwezig bij onder andere de bespreking van de jaarrekening, het accountantsverslag en de managementletter. In 2015 kwam de auditcommissie zeven keer bijeen.

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 het bestuur. Ook stelt de commissie een rooster van aftreden van commissarissen op en doet zij voorstellen voor (her) benoeming van commissarissen en bestuursleden. In 2015 kwam de selectie- en benoemingscommissie vier keer bijeen (in combinatie met de remuneratiecommissie).

Remuneratiecommissie

De Raad is ook verantwoordelijk voor de beoordeling van de leden van het bestuur. De remuneratiecommissie doet voorstellen aan de Raad over het bezoldigingsbeleid van de 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 2014 kwam de remuneratiecommissie vier keer bijeen. Begin 2015 sprak de remuneratiecommissie met de individuele bestuursleden over hun functioneren in 2014. In de loop van 2015 werd ook de voortgang van de functioneringsdoelstellingen voor 2016 met hen besproken.

Tijdelijke commissie compliance en integriteit

In lijn met de eerder aangegeven ontwikkelrichting rond compliance is op 6 november 2015 door de Raad een tijdelijke commissie ingesteld die toezicht houdt op de uitvoering van onderzoeken op het gebied van compliance en integriteit die in opdracht van de Raad worden gehouden. Ook zal de commissie op de hoogte worden

gehouden van de afhandeling van meldingen op basis van de Regeling vermoede misstanden, en zal zij de plannen voor de beoogde cultuurverandering ten aanzien van compliance en integriteit monitoren. De commissie is ingesteld voor een periode van maximaal twee jaar. Een aantal leden van de Raad heeft de door het bestuur georganiseerde workshops over integriteit bijgewoond.

Bezoldiging

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

Naam	Vaste vergoeding	Vergoeding voor commissie *	Onkostenvergoeding
President-commissaris	€ 31.870	€ 7.822	€ 1.252
Lid	€ 20.266	€ 7.822	€ 1.252

* Bedrag per commissie, waarbij selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie als één commissie worden beschouwd

Het overzicht van de bezoldiging van de raad van commissarissen is opgenomen in de jaarrekening.

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.

Samenstelling statutair bestuur

Vanaf 2016 wordt het statutaire bestuur ondersteund door een brede 'executive committee'. De executive committee bestaat uit de leden van het statutaire bestuur en uit personen die door het bestuur worden benoemd tot lid van de executive committee, te weten de directeuren van de bedrijfseenheden. Als gevolg van de tijdelijke invulling van directiezetels van de bedrijfseenheden wordt niet voldaan aan de norm met betrekking tot de evenwichtige verdeling man/vrouw in het bestuur. Deze verdeling krijgt nader aandacht op het moment dat de huidige waarnemende functies permanente invulling krijgen binnen de executive committee.

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. Na het vertrek van mevrouw Gout-van Sinderen heeft de heer Buck de rol van waarnemend president-directeur op zich genomen. De Raad dankt hem hartelijk hiervoor. Vanaf 1 april 2015 is de heer Eringa benoemd als president directeur. De heer Kruik werd per 1 april waarnemend directeur Financiën van ProRail. Hij volgde de heer De Boer op die bekend maakte niet in vaste dienst te treden bij ProRail.

Termijn

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

Bezoldiging statutair bestuur

Per 1 januari 2013 is de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector ('WNT') in werking getreden. Met ingang van 1 januari 2016 wordt de WNT gehanteerd bij benoemingen van bestuurders van ProRail. De aandeelhouder heeft na overleg met Raad besloten de heer Eringa te belonen boven het bezoldigingsbesluit van ProRail.

De kern van het huidige bezoldigingsbeleid voor het statutaire bestuur 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 één bruto jaarsalaris.

Een overzicht van de bezoldiging van de bestuurders is opgenomen in de jaarrekening.



Profiel

In het belang van reizigers en vervoerders zetten wij ons elke dag in voor een veiliger, betrouwbaarder, punctueler en duurzamer spoornetwerk. Altijd met grote aandacht voor de invloed op mens, milieu en samenleving.

Organisatie en activiteiten

Missie en toegevoegde waarde voor de samenleving
Onze missie verwoordt onze strategie en de betekenis daarvan voor medewerkers en 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.

Strategie

ProRail heeft de volgende strategische doelstellingen:

- Veilig spoor–veiligheid op 1 door het terugdringen van roodseinpassages, het beperken van het aantal riskante en onbeveiligde overwegen en voorwaarden scheppen voor veilig werken.
- Betrouwbaar spoor–voorkomen van vermijdbare verstoringen, door meer en beter preventief onderhoud

te laten plegen aan het spoor, alert te reageren bij verstoringen en scherpe analyses te maken van terugkerende storingen.

- Punctueel spoor–95%, niet lager dan 85%, door een dienstregeling die in de praktijk goed uitvoerbaar is en door samen met vervoerders de prestaties op het spoor te verbeteren.
- Duurzaam spoor–CO₂-prestatieladder niveau 5, 30% efficiënter energieverbruik door meer innovatieve spoortechnologie in te zetten, duurzame materialen te gebruiken en duurzame stations te ontwikkelen.
- Transparantie–zichtbaar maken wat we doen, waarom en met welk resultaat. Dat doen we onder meer door onze dagelijkse prestaties te laten zien via het online dashboard.

Het belang van het spoor voor Nederland

Het spoor is essentieel voor de bereikbaarheid van het drukbevolkte Nederland en de ons omringende landen.

Met relatief weinig ruimtebeslag zorgen wij ervoor dat dagelijks 1,1 miljoen treinreizen worden gemaakt en jaarlijks zo'n 51 miljard tonkilometers worden gerealiseerd.

ProRail is verantwoordelijk voor het spoorwegnet van Nederland. We verdelen de ruimte op het spoor, regelen al

het treinverkeer, bouwen en beheren stations en leggen nieuwe sporen aan. Daarnaast onderhouden en beheren we de bestaande railinfrastructuur en zijn we verantwoordelijk voor de veiligheid.

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. Per 1 juli heeft de overgang van het personeel vanuit Keyrail B.V. plaatsgevonden; de juridische afwikkeling is voorzien voor 2016. Daarnaast heeft ProRail een belang van 50% in Relined B.V. Deze organisatie exploiteert een landelijk dekkend glasvezelnetwerk. Een groot deel van dit netwerk ligt langs het spoor.

Beheerconcessie

ProRail heeft vanaf 1 januari 2015 een nieuwe concessie, een vergunning van de rijksoverheid voor het beheer van het spoor. De concessie is verleend tot 2025. ProRail is ook in deze beheerconcessie verantwoordelijk voor:

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

Beheerplan

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

Werkgebied

Ons werkgebied is het spoor in Nederland en de aansluitingen op het spoor in het buitenland. We werken vanuit vier regio's: Randstad Noord, Randstad Zuid, Noordoost en Zuid. Ons hoofdkantoor staat in Utrecht. Daarnaast zijn er vier regiokantoren: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle en Eindhoven. Verspreid over het land hebben we 13 verkeersleidingposten van waaruit het treinverkeer wordt bestuurd.

Operationele structuur

ProRail heeft drie kerntaken:

- capaciteit beschikbaar stellen voor vervoerders;
- de infrastructuur beheren en onderhouden;
- spoor en stations uitbreiden en vernieuwen.

Het onderhoud en het vernieuwen van het spoorstelsel wordt voor grote delen uitbesteed.

ProRail internationaal

Een van de taken van ProRail is vervoerders in staat te stellen efficiënt internationaal vervoer te bieden. ProRail heeft hiertoe dagelijks contact met andere landen, bijvoorbeeld ten behoeve van verkeersleiding. Nog een internationale activiteit is het meewerken aan benchmarks, vergelijkend onderzoek, zoals die met SBB Zwitserland, ÖBB Oostenrijk en Jenebanverket uit Denemarken op het gebied van assetmanagement. Deze contacten met internationale vergelijkbare organisaties leveren waardevolle informatie op om onze prestaties te ijken en te verbeteren. Ook werden internationale delegaties ontvangen uit onder andere Indonesië, Turkije, Ethiopië en Zuid-Korea. Daar waar dit kan, doen we dit samen met de spoorsector. ProRail houdt zich bovendien bezig met de impact en beïnvloeding van Europees spoorbeleid en trekt daarin samen op met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Een voorbeeld is de ontwikkeling van het Europese Spoorstelsel TEN-T. In 2015 hebben we een actieve bijdrage geleverd aan PRIME. Met behulp van dit *Platform for European Rail Infrastructure Managers* wisselen de Europese Commissie en infrastructuurbeheerders ideeën en voorstellen uit. Ook is ProRail lid van *European Infrastructure Managers* (EIM), een groep onafhankelijke infrastructuurmanagers die onderling kennis uitwisselen. Daarnaast hebben we een rol in de internationale *Rail Freight Corridors*. Tot slot werkt ProRail samen met Rijkswaterstaat en het Zweedse Trafikverket aan procurement en assetmanagement.

In 2016 is Nederland voorzitter van de EU. Belangrijke thema's hierbij zijn duurzaamheid en transport. ProRail neemt deel in het projectteam van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Operatie

De dagelijkse operatie is verdeeld over twee bedrijfseenheden: Vervoer en Dienstregeling en Operatie. Onze bedrijfseenheid Operatie bestaat uit de onderdelen Verkeersleiding, Assetmanagement en ICT. De medewerkers van deze onderdelen zorgen voor een optimale inzet van onze middelen. De medewerkers van Vervoer en Dienstregeling maken de planning voor de 39 vervoerders op het spoorstelsel.

Projecten

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

Onze waardeketen

Het openbaar vervoer is een essentieel onderdeel van onze samenleving. 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 een verschil te maken.

De spoorketen

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

Impact op mens, milieu en samenleving

ProRail werkt actief aan een goede leefomgeving in en rondom het spoor. In navolging van wet- en regelgeving beperken we overlast zoals geluid en trillingen.

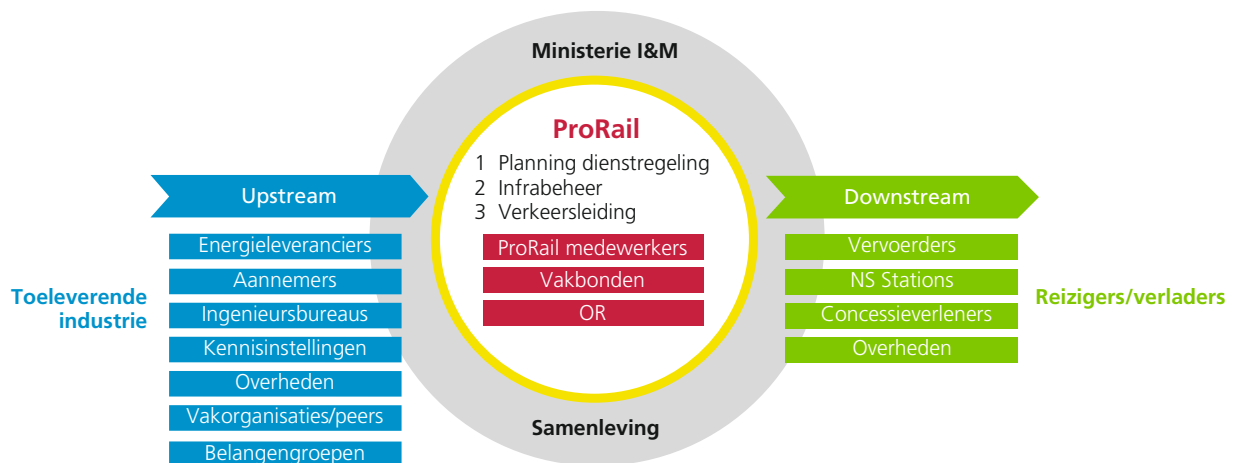
We gebruiken grondstoffen die het milieu zo min mogelijk belasten, scheiden en recyclen ons afval en we zetten ons in voor natuurbehoud. Met het beheer van de 3.200 hectare spoorbermen en de bouw van ecoducten en fauna-passages ondersteunen wij het behoud en de ontwikkeling van biodiversiteit. Ook onderzoeken we de mogelijke gevolgen van klimaatverandering voor het spoor en hoe we daarop kunnen anticiperen.

Focus en afweging

ProRail hecht veel belang aan efficiency en lagere kosten, zowel in onze bedrijfsvoering als in het werk aan het spoor. In onze bedrijfsbeslissingen maken we een afweging tussen sociale, milieu- en (bedrijfs)economische elementen.

We doen dit zo transparant mogelijk en betrekken onze stakeholders bij deze processen.

ProRail value chain & stakeholders



Onze stakeholders

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	Ministerie van Infrastructuur en Milieu (concessieverlener, subsidieverlener, aandeelhouder)	Beheerplannen, kwartaal-rapportages, gesprekken, aandeelhoudersvergadering
	Rijkswaterstaat	Gezamenlijke projecten, Strategische alliantie
Opdrachtgevers (Upstream)	Opdrachtgevers	Relatiedagen, reputatiescore, tevredenheid
	Spoorpartners	Gunning, conferenties, allianties, inkoopbeleid, innovaties
Klanten (Downstream)	Vervoerders	Verdeling capaciteit, accountmanagement, Speerpunten, tevredenheids-onderzoek, samenwerking NS, concessieteams
Publiek	Reizigers, verladers, terminals, havens en consumenten-organisaties	Tevredenheidsonderzoek, speerpunten, 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	Consultatie en overleg

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. Vertrekpunt daarbij is de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief die het ministerie opstelt en waarin zij aangeeft wat de focus voor ProRail moet zijn voor het komende jaar, binnen de kaders van de beheerconcessie.

Onze spoorpartners

Onze spoorpartners, die aan het begin van onze keten staan, zijn onder meer spoor-aannemers, ingenieursbureaus, werkplekbeveiligingsbedrijven, kabel-aannemers en boorb-drijven. Met deze partners hebben we diverse samenwer-kingsvormen. We maken prestatieafspraken, bijvoorbeeld over onderhoud en veiligheid. In de bouw kiezen we voor samenwerking. We sluiten allianties om kosten te besparen

en risico's te delen. Op andere gebieden kiezen we voor stimulerende maatregelen, zoals de CO₂-Prestatieladder.

Samenwerken en investeren

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

Strategische alliantie met Rijkswaterstaat

ProRail werkt actief samen met andere grote publieke opdrachtgevers. In 2011 is de samenwerkingsovereen-komst tussen Rijkswaterstaat en ProRail ondertekend. Doel ervan is om lopende samenwerkingsinitiatieven tussen beide organisaties te bestendigen en – daar waar mogelijk – verder uit te bouwen, en om nieuwe initiatieven te ontplooiën. In plaats van breed en oppervlakkig te werk te gaan, is ervoor gekozen te focussen op een aantal onder-werpen, er dieper op in te gaan en echt de samenwerking tot stand te brengen. Ook in de beheerconcessie 2015-2025 van ProRail heeft de samenwerking met Rijkswaterstaat een prominente plaats gekregen met als doel verdere professionalisering van de taakuitvoering en waar mogelijk grotere efficiency te realiseren ten aanzien van een breed scala aan onderwerpen. Denk hierbij aan marktbenadering, samenwerking in projecten, arbeids-marktstrategie, assetmanagement, tunneltechnologie en IT, communicatie, verkeersleiding en verkeersmanagement, innovatie, duurzaamheid en cyber security.

De totstandkoming en voortgang van de samenwerking op de onderwerpen wordt bewaakt en indien nodig bijge-stuurd in het Strategisch Alliantie Overleg, dat een aantal keer per jaar bij elkaar komt. Daarnaast is in de samen-werkingsovereenkomst afgesproken om eens per jaar de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de voortgang te informeren.

Beter en Meer

In 2013 legden we samen met NS de operationele uitwerking vast van ons streven naar een effectieve samen-werking in 'Beter en Meer'. Dit programma omvat een gezamenlijke aanpak en onderling afgestemde prestatie-indicatoren om, samen met andere partners zoals de goederenvervoerders, op basis van een gezamenlijke inves-teringsagenda onze ambities te realiseren. We concen-treren ons in de periode tot 2018 op de onderdelen die op korte termijn tot een beter product voor reizigers leiden. Tevens bereiden we ons erop voor om vanaf 2018 meer treinen te laten rijden.

Het samenwerkingsprogramma Beter en Meer bestaat uit drie projecten. *Verbeteraanpak Trein* richt zich op de

betrouwbaarheid van de treindienst en voorwaarden voor hoogfrequent rijden. *Verbeteraanpak Veiligheid* moet leiden tot verbetering van de gezamenlijke veiligheids-cultuur. Met de *Verbeteraanpak Stations* willen NS en ProRail de stations in Nederland nog beter afstemmen op de wensen en behoeften van onze gezamenlijke klanten.

Beter... omvat de verhoging van de betrouwbaarheid van het spoorstelsel, vooral op de tijden en plaatsen waar we nog een betere productkwaliteit kunnen aanbieden. Een hogere betrouwbaarheid is een noodzakelijke voorwaarde voor meer treinen en reizigers.

... en *Meer* omvat rijden op drukke routes met minstens zes intercitytreinen per uur en meer sprinters dan nu, zoveel mogelijk rechtstreekse treinverbindingen zonder overstap en gemakkelijk reizen van deur tot deur door een soepele aansluiting op andere vervoersvormen.

Onze klanten

De belangen van onze uiteindelijke klanten, de treinreizigers en verladers, staan centraal bij onze dienstverlening. Samen met onze ketenpartners de vervoerders en aannemers zijn wij gericht op het verbeteren van deze dienstverlening. ProRail voert jaarlijks een tevredenheids-onderzoek uit onder de stakeholders. Ook overleggen we met gemeenten en provincies hoe we het best aan hun vraag naar treinvervoer en stationsvoorzieningen kunnen voldoen.

Goederenvervoerders

Op diverse fronten is in 2015 samengewerkt met de goederensector en is een Landelijk Coördinatieteam Goederen gestart om de integraliteit van de goederenketen te borgen en om actief te sturen op de onderlinge samenhang. Daarnaast vinden reguliere accountgesprekken plaats over de dagelijkse operatie en eens per kwartaal een directeurenoverleg rond strategische thema's.

Havens en verladers

In toenemende mate zoekt ProRail ook de samenwerking met havens, verladers, operators en terminals. Met deze partijen, uiteraard ook met de vervoerders, is de Lange Termijn Spooragenda ontwikkeld en het Operationeel Spoor Concept Goederenvervoer (OSCG) opgesteld. Daarnaast zijn havens en verladers nauw betrokken geweest bij het ontwikkelen van het maatregelenpakket voor het dossier Derde Spoor Duitsland.

Naast het OSCG is samenwerking van start gegaan met de Havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam om verdere groei van het goederenvervoer over het spoor mogelijk te maken. De aandacht gaat vooral uit naar verbetering van de kwaliteit van de gehele spoorgoederenvervoerketen in de havengebieden. Hiermee geven we deels invulling aan het prestatiegebied 'Aansluitingen' uit de beheerconcessie van ProRail.

Integratie Keyrail

De aandeelhouders van Keyrail besloten eind 2014 dat Keyrail binnen ProRail zou worden geïntegreerd. Op 1 juli 2015 is het personeel van Keyrail overgegaan en zijn alle werkzaamheden van Keyrail geïntegreerd in ProRail. De belangrijkste focus is de verdere verbetering van de kwaliteit van logistiek en commercieel bruikbare infrastructuurcapaciteit op korte, middellange en lange termijn. Dat geldt voor zowel het spoor als de emplacementen.

Consumentenorganisaties

Regelmatig contact met het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) biedt ProRail de mogelijkheid om het (kritisch) perspectief van reizigers mee te nemen. ProRail vraagt de consumentenorganisaties binnen Locov om zienswijzen en adviezen en heeft vorig jaar samen met Rover een aantal verbeteracties vastgelegd. In Locov-verband is daar verder werk van gemaakt, onder meer rond buitendienststellingen voor projecten en bijsturing van het treinverkeer bij verstoringen.

Kennisinstellingen/kennispartners

Er bestaan diverse allianties tussen ProRail en kennisinstellingen/partners. Die zijn vooral gericht op de toepassing van kennis uit andere sectoren en de wetenschap. Hieronder volgt een aantal voorbeelden:

- Samenwerkingsalliantie ProRail en TNO waarbij de bundeling van de TNO-kennis over de mogelijkheden van nieuwe technologieën met de kennis van ProRail centraal staat. Ook treedt TNO op als onafhankelijk adviseur en toetsers bij innovatietrajecten.
- Alliantie TU Delft-ProRail die erop gericht is om wetenschappelijke kennis en onderzoek in te zetten voor belangrijke vragen van ProRail.
- Het Loket USP (*unsolicited proposals*) biedt ondersteuning bij de besluitvorming en uitvoering en van innovaties uit de markt. Voorbeelden uit 2015 zijn het *Happy Railing System* van BAM, een systeem van opklapbare hekken op emplacementen om overlast te voorkomen, en geurpalen om wilde dieren op afstand te houden.
- De oprichting van *Next Generation Infrastructures 2* waarin ProRail met RWS, Schiphol, Alliander, Vitens en Havenbedrijf Rotterdam kennis uitwisselen en gezamenlijk opbouwen.

Medewerkers

We willen een betrokken werkgever zijn en vinden het belangrijk dat onze medewerkers een goede balans hebben tussen werk en privé. Ook willen we een doelgerichte organisatie zijn, met een gezonde personeelsopbouw. Vakmanschap aanboren en verder ontwikkelen, en de betrokkenheid, wendbaarheid en het enthousiasme van onze medewerkers zijn essentieel om onze ambitie te realiseren.

Internationaal vergelijken

De beheerconcessie schrijft voor dat ProRail ten minste elke vier jaar – voor het eerst in 2015 – meewerkt aan een in opdracht van de concessieverlener uit te werken internationale benchmark. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en NS hebben geconstateerd dat de voorschriften in de beheer- en de vervoerconcessies rond de uit te voeren benchmarks niet congruent zijn: de scope, momenten en intervallen verschillen. In 2015 is een voorstel gedaan om de benchmarks te harmoniseren, en op basis daarvan zal ProRail een onderzoek uitvoeren naar de prestaties in voorgaande jaren. In de rapportage, gepland voor begin 2017, zullen onder meer de prestaties van ProRail worden vergeleken met die van de infrabeheerders in België, het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland, Denemarken, Zweden en Frankrijk.

Internationale benchmark Veiligheid

Jaarlijks worden vergelijkende Europese cijfers gepubliceerd. Ofschoon de Europese cijfers over 2015 nog niet bekend zijn, is het beeld over de afgelopen jaren redelijk constant. Nederland behoort tot de besten op het gebied van botsing trein-trein, ontsporing en aanrijding personeel. Bij aanrijding overweggebruiker is Nederland een middenmoter. Nederland blijft achter bij roodseinpassages en suïcides. ProRail werkt op alle veiligheidsthema's voortdurend aan een zo laag mogelijk risiconiveau op basis van het ALARP-principe. Voor overwegveiligheid, STS-reductie en suïcidepreventie heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu specifieke programma's gedefinieerd waarmee ProRail en de ketenpartners extra veiligheidsverbetering realiseren.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Sturing en beheersing

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

Het hiervoor opgezette managementsysteem wordt jaarlijks gecontroleerd door onze Corporate Auditafdeling.

Duurzaamheid in de strategie

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

ProRail heeft de doelstelling 'duurzaam spoor' uitgewerkt voor de gebieden reizen, leven en werken. Meetbare doelen voor de korte en lange termijn zijn opgesteld en in 2015 zijn de eerste resultaten geboekt. Enkele voorbeelden daarvan zijn:

- Inkoop 100% groene stroom (120GWh) geborgd.
- Opening van de duurzame verkeersleidingpost Utrecht.
- Voor de 16 meest gebruikte spooormaterialen zijn levenscyclusanalyses uitgevoerd om de duurzaamheidsimpact te berekenen.
- Er is een contract afgesloten om in zo'n 180 gemeenten geluidsonderzoek langs het spoor te doen.

Duurzaam reizen

ProRail wil de CO₂-uitstoot door de spoorinfrastructuur zoveel mogelijk beperken. Dit doen wij door onze aandacht te richten op minder energieverbruik, de inkoop van duurzame energie en de reductie van CO₂ in de spoorketen.

Duurzaam leven

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

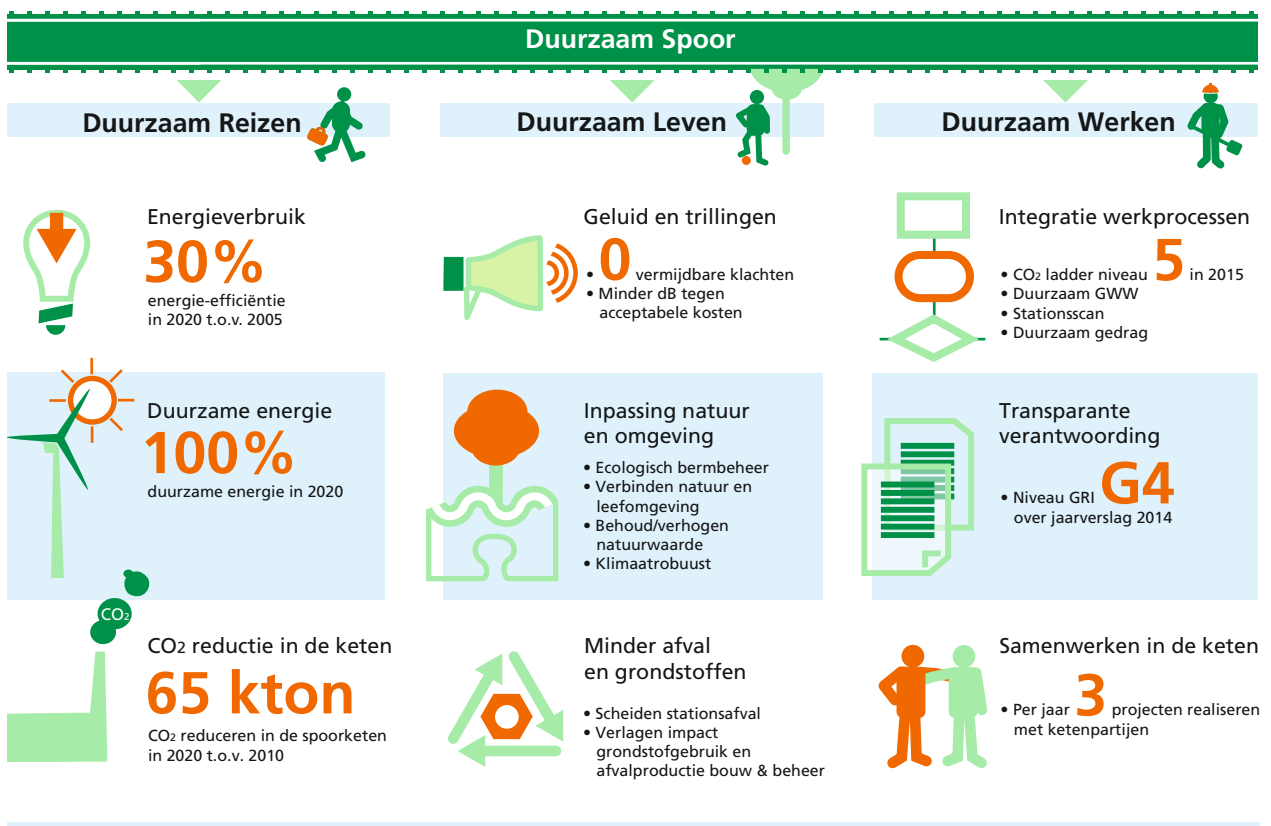
Duurzaam werken

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.

Organisatie duurzaamheid

In de beheerconcessie omvat het prestatiegebied duurzaamheid onder meer de lokale milieueffecten en de uitstoot van broeikasgassen door de uitvoering van de concessie en het vervoer over de hoofdspoorweg, een efficiënt gebruik van verantwoord gewonnen grondstoffen, en de ruimtelijke kwaliteit en het behoud van biodiversiteit. Deze thema's worden de speerpunten van ons nieuwe meerjarenplan Duurzaamheid voor 2016-2020. De aansturing van ProRail's duurzaamheidsbeleid vindt plaats vanuit de bedrijfseenheden, ondersteund door een centrale afdeling. Deze aansturing is vastgelegd in het milieumanagementsysteem. Elk kwartaal wordt de voortgang besproken in het directieteam; de maandelijkse sturing is in handen van het hoger management.

Meerjarenplan Duurzaamheid 2013 - 2015





Stakeholdersdialoog

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

Betrokkenheid van onze stakeholders

Tevredenheid van onze klanten

Jaarlijks wordt door ProRail een klanttevredenheids-onderzoek (KTO) gehouden onder de vervoerders. In het Beheerplan 2015 is vastgelegd dat de klanttevredenheid in het verslagjaar wordt bepaald door een cijfer voor de prestaties van ProRail in het algemeen (subjectief) en een cijfer voor vooraf gedefinieerde prestaties van ProRail (objectief). Dit jaar is het klanttevredenheidsonderzoek door het onderzoeksbureau TNS Nipo uitgevoerd. Anders dan vorig jaar is er niet per vervoerder gevraagd om één formulier in te vullen maar zijn ongeveer 110 respondenten benaderd.

Klanttevredenheidsonderzoek²²

	2013	2014	2015
Reizigers – subjectief	6,8	6,7	6,3
Reizigers – objectief	7,0	6,7	6,5
<i>Reizigers totaal</i>	6,9	6,7	6,4
Goederen – subjectief	6,3	6,7	5,3
Goederen – objectief	7,0	7,0	6,0
<i>Goederen totaal</i>	6,7	6,8	5,7
ProRail totaal	6,8	6,7	6,1

Vorig jaar was er een zeer beperkte reactie op het klanttevredenheidsonderzoek vanuit goederenvervoerders waarbij maar 3 van de 17 goederenvervoerders meededen met het onderzoek. Dit jaar was de respons onder reizigers en goedervervoerders 60%. Alle scores zijn een rekenkundig gemiddelde zonder weging naar vervoersomvang of anderszins. De belangrijkste aandachtspunten uit het klanttevredenheidsonderzoek:

²² Het klanttevredenheidsonderzoek onder reizigersvervoerders kent een subjectief oordeel over de dienstverlening van ProRail en een objectief oordeel over de mate waarin ProRail specifiek gemaakte afspraken (speerpunten of aandachtsgedebieden) nakomt.

Reizigersvervoerders

- Reizigersvervoerders waarderen de samenwerking in het algemeen en het vakmanschap van de medewerkers. Ook de resultaten die behaald worden in de operationele samenwerking worden gewaardeerd.
- Vervoerders vinden ProRail bureaucratisch en vragen een proactieve houding. Door bijvoorbeeld de doorlooptijd van projecten en functiewijzigingen te verkorten en beter te communiceren over wijzigingen in scope en planning.
- Vervoerders vragen om de betrouwbaarheid van de infrastructuur te verbeteren.

Goederenvervoerders

- Goederenvervoerders vragen de klantgerichtheid van de organisatie en de flexibiliteit bij capaciteitsaanvragen en functiewijzigingen te verbeteren.
- Goederenvervoerders zijn kritisch over de prijs kwaliteit-verhouding, zij vinden de gebruiksvergoeding te hoog.
- Waardering hebben de goederenvervoerders voor relatiemanagement en de afhandeling van veiligheidsincidenten. Ook de deskundigheid van de medewerkers wordt hoog gewaardeerd.

Havens en verladers

Onder havens en verladers is voor het eerst een klantonderzoek naar de dienstverlening van ProRail uitgevoerd onder 50 respondenten. Hieruit ontstaat een goed beeld hoe we de dienstverlening voor deze partijen verder moeten inrichten. Het gemiddelde cijfer over 2015 is een 6,3.

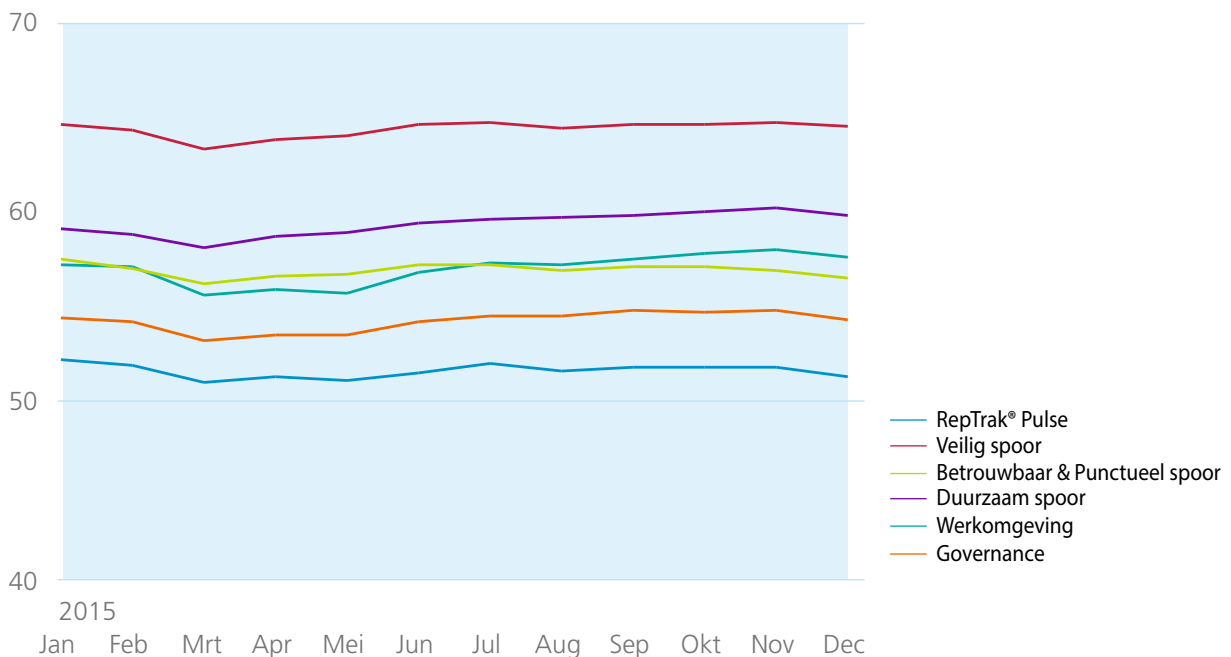
Klanttevredenheid afdeling Publiekscontacten

Met een klanttevredenheidsonderzoek wordt de performance van de afhandeling van meldingen gevolgd en krijgen wij een goed beeld van ervaring en waardering van het publiek voor het contact met ProRail. Het gemiddelde over 2015 is 7,9 (2014: 7,8).

Reputatie volgens treinreizigers

Ook in 2015 is maandelijks de reputatie onder treinreizigers gemeten volgens het reputatiemodel RepTrak van het Reputation Institute. Het model is gebaseerd op de strategische doelstellingen van ProRail en de uitkomsten worden genormeerd naar de internationale OV-sector, waarmee een realistisch beeld wordt verkregen. In 2015 halen we op de emotie een score van 50,7. Dit valt in de bandbreedte 'gemiddeld' vergeleken met de Europese transportsector. Op de onderliggende thema's wordt ProRail echter hoger geëvalueerd, daarop haalt ProRail gemiddelde tot bovengemiddelde scores. De reputatiewaardering wordt beïnvloed door operationele prestaties, deze vormen samen met communicatie een kritische succesfactor. Met name in de eerste helft van het jaar waren er veel operationele verstoringen met grote en langdurige impact, zoals de

ProRail RepTrack® – Treinreizigers
12 maanden voortschrijdend gemiddelde scores



ICT-problemen en de bovenleidingbreuk in Utrecht en de verstoringen rond Schiphol.

Reputatie volgens stakeholdergroepen

ProRail heeft een sterke reputatie bij de arbeidsmarkt (64.5) en bij de bouwsector (61.0) in 2015, een stuk hoger dan de industriernorm van 56.0 in de Europese transportsector. Overheden zijn iets kritischer met een reputatiescore van 53.2. Dit is een lichte daling naar 53,2 ten opzichte van 2014 (55,1), maar het blijft gemiddeld ten opzichte van de Europese transportsector. Voor de arbeidsmarkt steeg de score 64,5 (2014: 52,8) en voor de bouwsector is de reputatiescore licht gedaald naar 61,0 (2014: 62,4).

Alle stakeholdergroepen zijn positief over de drie kerntaken van ProRail (Veiligheid, Punctualiteit & betrouwbaarheid, en Duurzaamheid). Dit geldt met name voor onze activiteiten rond de veiligheid op het spoor.

In detail beoordelen de overheden ProRail minder hoog op werkomgeving, governance en betrouwbaar & punctueel spoor, terwijl bouwers kritischer zijn geworden over onze activiteiten op gebied van duurzaamheid. Bouwers zijn juist wel weer meer te spreken over de activiteiten rond een veilig spoor.

Opvallend is dat alle stakeholdergroepen aangeven meer bereid zijn te werken voor ProRail dan in 2014. De stakeholdergroepen stellen zich doorgaans steunend op naar ProRail en hebben vertrouwen in de organisatie. Ze vinden ProRail een autoriteit in mobiliteit en crisisbestendig, en zouden anderen aanbevelen bij ProRail te werken of met ProRail samen te werken. Suggesties ter verbetering van onze reputatie worden opgepakt.

Materialiteitsanalyse

In juli 2015 heeft ProRail een dialoog met externe stakeholders over duurzaamheid georganiseerd. Aan de hand van een zogenaamd ambitieweb is gesproken over de impact van ProRail op diverse duurzaamheidsthema's, en over maatschappelijke onderwerpen waar ProRail zich volgens stakeholders meer op zou moeten richten.

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

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

Energiereductie

Ongeveer 1,3% van het nationale elektriciteitsverbruik gaat naar het spoor. Een groot deel is toe te schrijven aan het verbruik door treinen. Het energieverbruik van ProRail staat gelijk aan het verbruik van bijna 15.000 huishoudens per jaar. ProRail heeft invloed op het eigen energiegebruik én op dat van de treinen. Reductie van het energiegebruik en verdere verduurzaming verminderen de milieu-impact van het spoor en verlagen de operationele kosten.

Grondstoffen en duurzame materialen

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

Afval

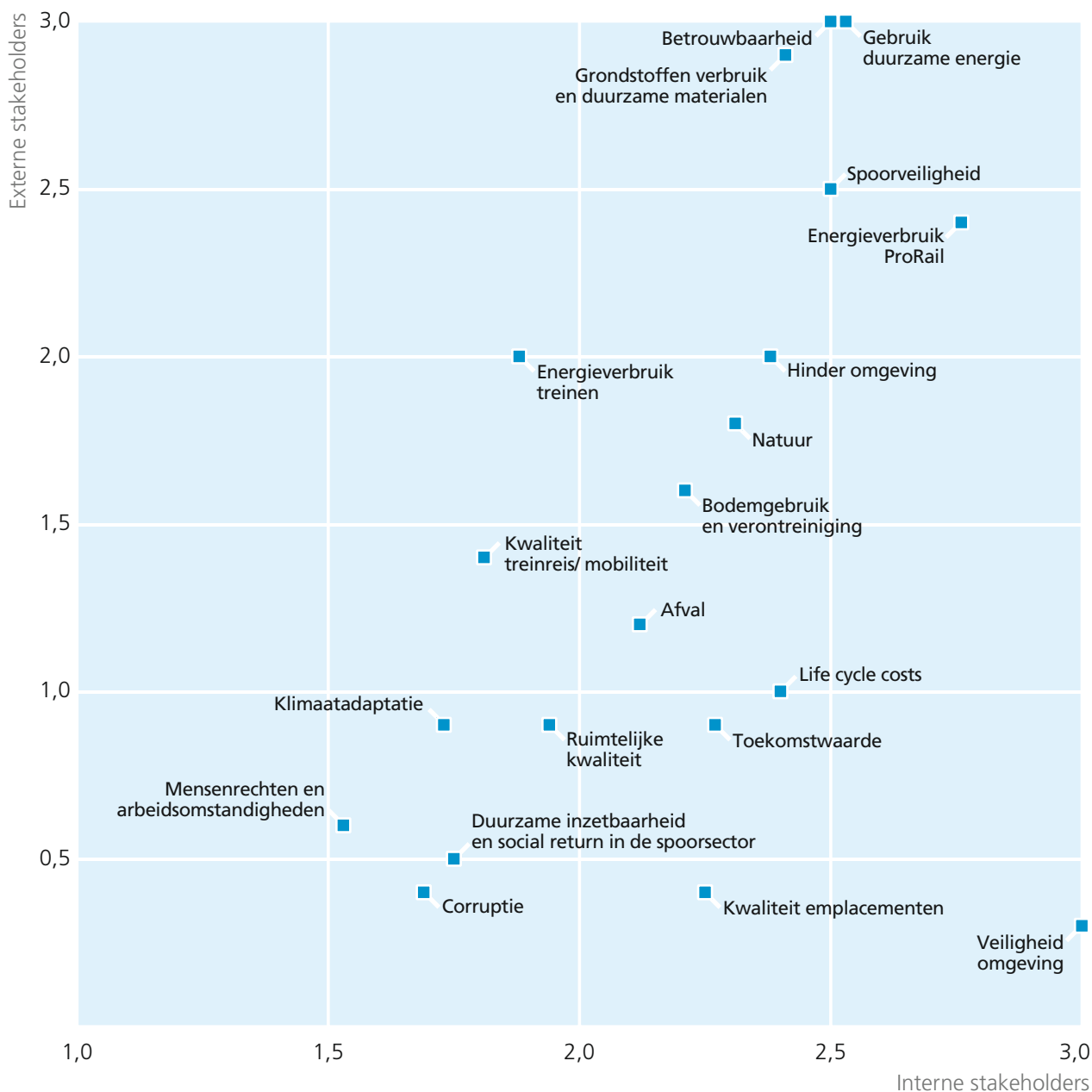
Als opdrachtgever en spoorbeheerder is ProRail medeverantwoordelijk voor de afvalstromen die ontstaan tijdens bouw en beheer. ProRail ziet dit afval als potentiële grondstof en wil de inzet ervan bevorderen. De onderwerpen waar wij aan werken zijn onder meer:

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

Hinder voor de omgeving

ProRail treft maatregelen om mogelijke hinder door geluid

Materialiteitsmatrix duurzaamheid ProRail 2015



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

Ruimtelijke kwaliteit

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

Ruimtelijke kwaliteit bestaat uit drie onderdelen:

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

Natuur

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

Maatschappelijke kosten-batenanalyse

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

Kwaliteit treinreis

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

Veiligheid

Reizigers moeten kunnen rekenen op betrouwbare en veilige infrastructuur (veilig reizen). Daarnaast is ook de veiligheid van de medewerkers van ProRail, vervoerders en

onze opdrachtnemers van belang (veilig werken). Werken aan en rond het spoor kent specifieke risico's, zoals de hoogspanning op de bovenleiding en het rangeren van treinen met gevaarlijke stoffen op emplacements. Samen met onze aannemers zorgen we dat niemand daarbij onnodig risico loopt.

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

Veiligheid omgeving

Onder gevaarlijke stoffen verstaan we brandbare en giftige gassen en vloeistoffen, zoals chloor, benzine en ammoniak. Als deze stoffen vrijkomen, kan dat grote gevolgen voor de omgeving hebben. Daarom doen we er – samen met overheden en vervoerders – alles aan om de risico's te beperken en het transport zo veilig mogelijk te maken. Met alle betrokken partijen maken we duidelijke afspraken over veilig transport. In 2014 werkten we met Keyrail en de goederenvervoerders aan 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 biedt over het transport van gevaarlijke stoffen. Adequate informatievoorziening is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.

Betrouwbaarheid spoor

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



Besturing

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

Corporate governance

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.

De relatie van ProRail met het ministerie van Infrastructuur en Milieu kent twee elementen. Als eerste is het ministerie van Infrastructuur en Milieu de enige aandeelhouder van de structuurvennootschap ProRail B.V. De staatssecretaris, en op ambtelijk niveau de secretaris-generaal, van het ministerie van Infrastructuur en Milieu vervult de rol van aandeelhouder. De betrokkenheid van het departement is gericht op

de continuïteit van de vennootschap. Jaarlijks²³ is een vergadering van aandeelhouders, waarin onder andere eventuele rvc-benoemingen, de jaarrekening en specifieke thema's worden besproken. Het tweede element betreft de relatie met de beleidsdirectie Openbaar Vervoer en Spoor. Deze ressorteert onder het directoraat-generaal Bereikbaarheid. Met de beleidsdirectie vindt afstemming plaats over de uitvoering van beleid door ProRail. Hiervoor zijn onder andere een kwartaal- en directeurenoverleg ingericht. Daarnaast is er dagelijks contact om dossiers af te stemmen.

De directie

Ultimo 2015 bestaat de directie van ProRail uit twee statutair bestuurders die samen met drie niet-statutaire directieleden leiding geven aan de vijf bedrijfsonderdelen van ProRail. Ultimo 2015 bestaat de directie uit:

Naam	Functie	Takenpakket
Pier Eringa	Statutair bestuurder/President-Directeur	Strategie, communicatie, human resources, juridische zaken, innovatie, strategische en bestuurlijke relaties, interne audits
Patrick Buck	Statutair bestuurder/Directeur Projecten	Aanleg en verbetering spoorinfra en stations, milieu en duurzaamheid
Dimitri Kruik	Directeur Financiën (waarnemend)	Financiën, planning & control en facilitaire zaken, procurement
Hugo Thomassen	Directeur Vervoer en Dienstregeling (waarnemend)	Klantrelaties met de reizigers- en goederenvervoerders, aanbieden van diensten aan deze vervoerders en de ontwikkeling en verdeling van de capaciteit op het spoor
Wim Knopperts	Directeur Operatie (waarnemend)	Beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor voor reizigers- en goederenvervoerders

23 Vanaf 2015 vindt twee keer per jaar een vergadering van aandeelhouders plaats.

De directie stelt de visie, missie, strategie en doelstellingen vast en is verantwoordelijk voor de realisatie. De bedrijfs-eenheden zijn verantwoordelijk voor uitvoering van de strategische doelen. 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.

De raad van commissarissen

De raad van commissarissen (rvc) houdt toezicht op het beleid en op de algemene gang van zaken van ProRail en bespreekt en toetst onder meer:

- de realisatie van doelstellingen;
- de strategie en risico's;
- de opzet en de werking van de interne risicobeheersing- en controlesystemen;
- het financiële verslaggevingsproces;
- de naleving van wet- en regelgeving.

ProRail is ingericht volgens een 'two-tier' corporate bestuur waarbij de rvc onafhankelijk is van de directie, en de commissarissen onafhankelijk zijn van elkaar en van welk deelbelang dan ook. Bij het vervullen van hun taak richten de commissarissen zich op het belang van de vennootschap en de daaraan verbonden onderneming. De rvc heeft zijn functioneren vastgelegd in het Reglement raad van commissarissen.

Benoeming, deskundigheid en samenstelling van de raad van commissarissen

De voordracht van leden van de rvc geschiedt na overleg met de ondernemingsraad. De leden van het statutair bestuur en de rvc worden benoemd door de algemene vergadering van aandeelhouders. Dit gebeurt op basis van een bindende voordracht van tenminste twee leden van de rvc.

De algemene vergadering van aandeelhouders 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 de directie worden door de rvc benoemd. De beoordelingsgesprekken met deze directieleden worden gevoerd door de rvc, die ook hun bezoldiging vaststelt.

De rvc bestaat uit minimaal drie natuurlijke personen. De algemene vergadering van aandeelhouders heeft het aantal leden van de rvc vastgesteld op zes. In de statuten van ProRail is opgenomen dat een commissaris maximaal voor drie termijnen van vier jaar kan worden benoemd. De rvc streeft ernaar dat relevante kennisgebieden voor ProRail zijn vertegenwoordigd in de rvc en de directie. Daarnaast streeft de rvc naar een gemengde samenstelling van de rvc en de directie, en heeft zij een profielschets opgesteld waarin de gewenste deskundigheid en achtergrond van haar leden is beschreven. Daarbij is rekening

gehouden met de aard en de activiteiten van ProRail. De rvc evalueert de profielschets regelmatig om daaruit conclusies te trekken voor de eigen samenstelling, omvang en werkwijze.

Commissies van de raad van commissarissen

De rvc heeft een selectie- en benoemingscommissie, een remuneratiecommissie, een auditcommissie en een tijdelijke commissie compliance en integriteit ingesteld.

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. Verder houdt zij toezicht op het beleid van het bestuur voor de selectiecriteria en benoemingsprocedures voor het hoger management. De commissie bestaat uit vier leden.

Remuneratiecommissie

De remuneratiecommissie stelt het beloningsadvies op voor de directieleden en legt dit advies ter goedkeuring voor aan de rvc. Op advies van de remuneratiecommissie – en in overeenstemming met de Corporate Governance Code – stelt de rvc 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. De auditcommissie bestaat uit drie leden.

Tijdelijke commissie compliance en integriteit

De tijdelijke commissie compliance en integriteit houdt toezicht op de uitvoering van onderzoeken op het gebied van integriteit en compliance die in opdracht van de rvc worden gehouden. Daarnaast heeft de commissie de taak om het klimaat binnen ProRail voor compliance en integriteit structureel te verbeteren en om toezicht te houden op afhandeling van lopende issues. De commissie is ingesteld voor een periode van maximaal twee jaar en bestaat uit drie leden.

Belangenverstremming

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. Nevenfuncties van

de leden van de rvc zijn in dit jaarverslag toegelicht in het Bericht van de raad van commissarissen.

Corporate Governance Code

De Nederlandse Corporate Governance Code bevat principes die zijn uitgewerkt in concrete best practice-bepalingen. In dit jaarverslag geven we aan hoe we de principes en de best practice-bepalingen van de Code in 2015 hebben toegepast. Waar we een bepaling niet hebben toegepast, motiveren we dat.

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*.

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.

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.

Afwijkingen van de Code

De Code is op enkele onderdelen niet van toepassing:

Risicomanagement

Het risicomanagementsysteem van ProRail is gebaseerd op de in 2004 ontwikkelde wereldwijde standaard voor risicomanagement; het COSO-ERM-model (Enterprise Risk Management). De verantwoordelijkheid voor het managen van de risico's is belegd bij de risico-eigenaar. Dit houdt in dat de uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de resultaten en de beheersing van de risico's bij de president-directeur ligt. De president-directeur delegeert de verantwoordelijkheid voor de doelenstellingen naar het management.

Daarmee wordt ook de verantwoordelijkheid voor de beheersing van de risico's op een lager niveau belegd. In 2015 is ISO 31.000 als richtlijn voor het risicomanagement geïntroduceerd. Eind 2015 zijn twaalf medewerkers ISO 31.000 gecertificeerd.

Voor het managen van veiligheid, milieu en bouwprojecten worden respectievelijk het veiligheidsmanagementsysteem, het milieumanagementsysteem en het RISMAN gebruikt. Deze systemen vormen integraal onderdeel van het ERM. Een integrale risicorapportage op kwartaalbasis vormt de basis voor de monitoring van het risicomanagementsysteem en de beheersing van de risico's door de directie.

Verantwoordelijkheid

Onder verantwoordelijkheid van de directie is het integraal risicomanagement tot stand gekomen en heeft ProRail een negental top risico's gedefinieerd. In 2015 is gestart met de vorming van de nieuwe topstructuur waarna een actualisering van de gedefinieerde risico's zal plaatsvinden. Als gevolg van deze herijking heeft ProRail de keuze gemaakt om de door RJ 400 (sinds 1 januari 2015 van kracht) voorgeschreven uitbreiding van de beschrijving van de voor-

- 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. De beloning van de leden van het statutair bestuur bestaat per 1 januari 2013 uit een vaste component.
> 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

naamste risico's en onzekerheden en de duiding van de risicobereidheid c.q. eventuele impact op de resultaten en/of financiële positie, tot de hoofdlijn te beperken. Na afronding van de herijking in 2016 zal in het directieverslag 2016 een meer expliciete uiteenzetting van de top risico's worden opgenomen.

De negen top risico's kennen hun weerslag in de vier categorieën, om de ondernemingsdoelstellingen te kunnen realiseren, namelijk de strategische-, operationele-, rapportage-, en compliance risico's. Deze worden hierna nader toegelicht.

ProRail hanteert het *three lines of defence*-principe:

- *Eerste lijn*: het management. De managers van de bedrijfsonderdelen zijn verantwoordelijk voor het opsporen, evalueren en managen van alle risico's binnen hun bedrijfsprocessen.
- *Tweede lijn*: ProRail Risicomanagement onder verantwoordelijkheid van de directeur Financiën. De tweede lijn is verantwoordelijk voor de formulering van beleid, bewaking van het risicomanagementproces, ondersteuning van de bedrijfseenheden en de rapportage aan diverse stakeholders. Voor veiligheidsrisico's en milieurisico's is een separate tweede lijn ingericht.
- *Derde lijn*: ProRail Corporate Audit. De afdeling Corporate Audit toetst de opzet en de werking van het risicomanagement van ProRail. Deze toets is in 2014 uitgevoerd op het beheersingsproces van de top risico's.

Risicomanagementproces

Jaarlijks voeren afdelingen van ProRail een *risk-self-assessment* uit om risico's te identificeren en te beoordelen. Daarna wordt een adequate respons geformuleerd, eventueel in combinatie met aanvullende (beheers)maatregelen. Op kwartaalbasis wordt de ontwikkeling van de risico's gemonitord en wordt eventueel bijgestuurd. De uitkomsten van bovenstaande activiteiten worden vastgelegd in een online risicomanagementsysteem zodat per kwartaal een beeld van de kwaliteit van de beheersing van de risico's kan worden gegeven. Aan het eind van het jaar wordt een managementverklaring risicomanagement (MVRM) door alle deelnemende managers afgegeven waarin wordt verklaard of en in welke mate de managers aan de verantwoordelijkheid voor de beheersingsactiviteiten van de risico's hebben voldaan, inclusief een toelichting daarop.

2015 bekeken

Vanwege de bestuurswisselingen in 2015 en de wijzigingen in de topstructuur moest in 2015 pas op de plaats worden gemaakt bij de uitvoering van de in 2014 uitgesproken ambities rond de verdere verbetering van het risicomanagement. Ook de reorganisatie in de financiële kolom gaf aanleiding tot het verleggen van de prioriteit naar bestending van het risicomanagementproces in de nieuw gevormde bedrijfsonderdelen en naar het opleiden van risicomanagementfunctionarissen.

Over 2015 hebben managers en directieleden naast het MVRM een intern *in control statement* afgegeven.

De hieruit resulterende verbeterpunten worden omgezet in concrete actieplannen, zodat we de risico's en de bijbehorende beheersmaatregelen nog beter af kunnen stemmen op onze ondernemingsdoelstellingen en de geldende beheerconcessie met het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Hieronder gaan wij in op de vier categorieën die worden onderscheiden om de ondernemingsdoelstellingen van ProRail te kunnen realiseren.

Strategische risico's

De continuïteit van ProRail is in hoge mate afhankelijk van het vertrouwen dat ProRail geniet van belangrijke stakeholders. Een goede samenwerking met (de)centrale overheden en vervoerders beschouwen wij, naast de beschikking over voldoende financiële ruimte, als een noodzakelijke voorwaarde om onze verantwoordelijkheden goed uit te kunnen voeren. De streefwaarde voor de klanttevredenheid onder vervoerders (6,7) en de gehaalde prestaties op dit punt (6,1) laten zien dat op dit punt voldoende beheersing tot stand is gebracht. Het zwaartepunt van de verantwoordelijkheid voor de strategische doelstellingen is met ingang van de nieuwe concessie in de richting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu verschoven. Daarmee wordt de beheersing van de strategische risico's ook meer een gedeelde verantwoordelijkheid. Het vertrouwen van de overheid in onze organisatie wordt daarom als randvoorwaarde beschouwd en als zodanig dagelijks gemonitord.

Operationele risico's

Risico's op (grote) verstoringen, de risico's verbonden aan grote projecten en het risico van veiligheidsincidenten vormen samen de belangrijkste operationele risico's. De beheersing van het risico op grote verstoringen van de dienstregeling is in 2015 licht verbeterd. De prestaties op het spoor kunnen zich bewegen tussen bodem- en streefwaarden. Dit geldt voor de punctualiteit op het spoor en de geleverde treinpaden. Gezien de beperkte bandbreedte is de ruimte voor het nemen van risico's beperkt. Dit verklaart de hoge interne regeldruk en soms trage besluitvorming. Echter gezien de inherente veiligheidsrisico's die vervoer over het spoor met zich meebrengt en de lange termijn waarop effecten van besluitvorming in het verleden worden gevoeld, rechtvaardigt een zeer zorgvuldige afweging van baten, kosten en risico's. Voor de beheersing van de risico's verbonden aan de veiligheid is een structurele aanpak nodig; deze zal in 2016 van start gaan.

Rapportagerisico's

In 2015 zijn verbeteracties afgerond om de levering van tijdige, volledige en juiste informatie binnen ProRail en richting stakeholders te verbeteren. In een technische omgeving waarin de dynamiek wordt bepaald door de zorg voor de tijdige oplevering van projecten en een betrouwbare

dienstregeling, blijft het nodig het belang van tijdigheid, juistheid, kwaliteit en informatiebetrouwbaarheid voortdurend onder de aandacht te brengen. Betrouwbaarheid van rapportages is een operationele kwestie. 100% betrouwbaarheid van onze rapportages moet daarom worden nagestreefd. Voor de beheersing van rapportage- en financiële risico's is een verbeteraanpak financiële beheersing opgezet, waarin aandacht is voor financiële projectbeheersing, administratieve organisatie en interne beheersing, en de aantoonbare rechtmatigheid van subsidiebestedingen.

Compliance-risico's

Deze risico's betreffen de integriteit van ProRail en de naleving van wet- en regelgeving. Compliance-risico's kunnen leiden tot reputatieschade, juridische schade, sancties en financiële schade. ProRail is een publieke organisatie die voor 100% in eigendom is van de Nederlandse Staat. Onze maatschappelijke positie gecombineerd met het feit dat ProRail als monopolist opereert, vereist dat wij naleving van wet- en regelgeving van onszelf verwachten en eisen. Wettelijke kaders zijn daarom harde kaders. Tegelijkertijd worden we soms geconfronteerd met tegenstrijdigheden in belangen en wet- en regelgeving. Bijvoorbeeld wanneer blijkt dat strikte naleving van milieuwetgeving op het gebied van trillingen het stilleggen van het treinverkeer zou vergen. In een dergelijke situatie kan een tijdelijke gedoog-situatie noodzakelijk zijn. In 2015 is door de rvc een tijdelijke Commissie Compliance en Integriteit ingesteld om het toezicht op het gebied van compliance en integriteit te versterken. De Commissie leidt de uitvoering van de onderzoeken die door de rvc zelf worden uitgevoerd, monitort de afwikkeling van de meldingen van een vermoede misstand en ziet toe op de ontwikkeling van de organisatielcultuur op het gebied van compliance en integriteit. Daarnaast is een compliance officer aangesteld waar de verantwoordelijkheid voor de tweedelijnsbeheersing van dit risico is belegd. Aanleiding voor de versterkte dijkbeveiliging vormen incidenten rond schending van wet- en regelgeving bij aanbestedingen en de toename van de externe regel-druk in het algemeen.

Klokkenluidersmeldingen

In 2015 zijn tien vermoedens van misstanden gemeld. Naar aanleiding van één melding is een diepgaand onderzoek ingesteld en in 2015 afgerond. Van een beperkt aantal medewerkers is komen vast te staan dat zij hun bevoegdheden te buiten zijn gegaan en in strijd met geldende voorschriften hebben gehandeld. Er zijn passende stappen gezet en de directie heeft naar aanleiding van bovengenoemd onderzoek extra beheersmaatregelen getroffen. Wij zijn van mening dat de onderhavige meldingen op basis van de huidige inzichten niet leiden tot materiële effecten voor de jaarrekening.

In control statement

ProRail heeft vastgesteld dat een aantal interne beheer-

singsmaatregelen niet volledig het gewenste en ingeschatte effect heeft gesorteerd. In navolging daarop hebben wij aanvullend gegevensgerichte werkzaamheden uitgevoerd op basis waarvan wij concluderen dat de niet volledig functionerende beheersmaatregelen voor zover wij weten geen materieel effect hebben op de in het jaarverslag en de jaarrekening gepresenteerde gegevens.

Een systeem van risicomanagement kan nooit absolute zekerheid geven. Onvoorziene gebeurtenissen, bewuste of onbewuste menselijke fouten of vergissingen kunnen aanzienlijke gevolgen hebben. Hiermee rekening houdend kunnen we met een redelijke mate van zekerheid verklaren dat de financiële rapportages voor zover wij weten geen materiële onjuistheden bevatten. Met betrekking tot deze financiële rapportages verklaart de directie dat, voor zover bekend,

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

Maatschappelijk verslaggevingsbeleid

Reikwijdte

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

Keuze van onderwerpen

In plaats van een uitputtende weergave van al onze activiteiten kiezen we voor thema's en onderwerpen met hoge relevantie en impact. Het resultaat geeft een goed beeld van onze strategie en van de activiteiten in 2015.

Informatie en prestatie-indicatoren

We maken onze prestaties inzichtelijk en meetbaar met informatie- en prestatie-indicatoren zoals opgenomen in de beheerconcessie 2015-2025. In de eerste plaats zijn dat indicatoren die we hebben afgesproken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast meten we prestaties die met andere stakeholders zijn overeengekomen. De indicatoren die in dit jaarverslag worden besproken geven een goed beeld van onze maatschappelijke doelen en prestaties en spelen een belangrijke rol bij de sturing van de organisatie.

Bij het definiëren van de indicatoren heeft ProRail zich gebaseerd op afspraken die we hebben gemaakt met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de andere stakeholders zoals zijn vastgelegd in het beheerplan, en daarnaast op relevante internationale standaarden. Het uitgangspunt is telkens dat de indicator op een betrouwbare wijze moet kunnen worden bepaald. Wanneer dat niet mogelijk is, geven we een schatting. Als dat zo is, melden we dat. De definities van de gerapporteerde

prestatie-indicatoren zijn opgenomen bij de desbetreffende vermelding van de prestatie-indicator in het jaarverslag op de website.

De informatie- en prestatie-indicatoren, zoals opgenomen in dit jaarverslag, hebben betrekking op het door ProRail beheerd gebied exclusief de Betuweroute. Dit is in lijn met de totstandkoming van de bodem- en streefwaarden zoals opgenomen in de Beheerconcessie 2015-2015.

Consistentie

We streven ernaar om dit jaarverslag consistent te laten zijn met voorgaande jaarverslagen. Daar wijken we alleen van af als nieuwe inzichten daarom vragen. Als dat het geval is, melden we dat.

Verslaggevingscriteria GRI

Dit jaarverslag is opgesteld overeenkomstig de internationale standaarden van het Global Reporting Initiative (GRI) voor verslaggeving over duurzaamheid en MVO. Er is een tabel opgenomen met de standaarden, voorzien van een toelichting en een verwijzing naar de relevante onderwerpen in het jaarverslag. ProRail rapporteert over 2015 op basis van GRI-G4 op het Comprehensive-niveau. Onze maatschappelijke verslaggeving over 2015 is beoordeeld door een onafhankelijke externe accountant, die daarover een verklaring aflegt die is opgenomen in dit jaarverslag.

Financiële verslaggevingscriteria

De financiële verslaggevingscriteria zijn opgenomen in de toelichting op de jaarrekening.

GRI-verslaggeving

Ernst & Young Accountants heeft een assurance-opdracht uitgevoerd die gericht was op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid dat de niet-financiële informatie in de hoofdstukken 'Spoorvervoer', 'Omgeving', 'Medewerkers', 'Profiel', 'Stakeholderdialoog', 'Maatschappelijk verslaggevingsbeleid' en 'GRI-tabel' in het jaarverslag 2015 van ProRail in alle van materieel belang zijnde aspecten juist is weergegeven in overeenstemming met de *Sustainability Reporting Guidelines G4* (Comprehensive) van *Global Reporting Initiative*, de Handreiking maatschappelijke verslaggeving van de Raad voor de Jaarverslaggeving en de interne verslaggevingscriteria van ProRail. De informatie in de GRI-tabel is meegenomen in de scope van de assurance-opdracht.

GRI-tabel

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

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-19	Overzicht van alle materiële aspecten die geïdentificeerd zijn in het proces voor het bepalen van de inhoud van het verslag.	Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)	
G4-20	De grenzen van de materiële aspecten die binnen de organisatie vallen.	Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)	
G4-21	De grenzen van de materiële aspecten die buiten de organisatie vallen.	Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)	
G4-22	Verslag van de gevolgen van eventuele aanpassingen van de informatie verstrekt in eerdere rapporten, en de redenen voor deze aanpassingen.		Er zijn geen aanpassingen doorgevoerd van de informatie zoals verstrekt in eerdere rapporten.
G4-23	Significante veranderingen ten opzichte van vorige verslagperiodes ten aanzien van de reikwijdte en aspectenafbakening.		Er zijn geen significante veranderingen geweest tijdens de verslagperiode.
G4-24	Lijst van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken.	Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)	
G4-25	Basis voor inventarisatie en selectie van belanghebbenden.	Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)	
G4-26	Benadering van het betrekken van belanghebbenden.	Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)	
G4-27	De voornaamste onderwerpen en vraagstukken die naar voren zijn gekomen door de betrokkenheid van belanghebbenden en hoe de organisatie hierop heeft gereageerd.	Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse), Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Directieverslag (Duurzaam spoor)	
G4-28	Verslaggevingsperiode.		Jaar 2015
G4-29	Datum van het vorige verslag.		26 mei 2014
G4-30	Verslaggeving cyclus		Jaarlijks
G4-31	Contactpersoon		Zie http://www.prorail.nl/contact
G4-32	a. De 'in accordance' optie die de organisatie heeft gekozen. b. GRI-index voor de gekozen optie. c. Verwijzing naar het externe assurance-rapport, indien het rapport extern is geleverd.	GRI verslaggeving	GRI4 Comprehensive met accountantscontrole
G4-33	Beleid en huidige praktijk met betrekking tot het betrekken van externe assurance van het verslag.	Maatschappelijk verslaggevingsbeleid	
G4-34	Bestuursstructuur van het hoogste bestuursorgaan en de commissies die verantwoordelijk zijn voor de besluitvorming ten aanzien van economische, sociale en ecologische impact.	Besturing (Corporate governance)	De directie besluit over strategische onderwerpen zoals ambitie en doelstellingen. De managementteams van de drie bedrijfseenheden besluiten over tactische onderwerpen zoals de planning, monitoring en investeringen in verbetermaatregelen. Het milieu- en veiligheidsbeleid op tactisch niveau wordt vastgesteld door het Landelijk Comité Milieu en Landelijk Comité Veiligheid, waarin de managementteams van de drie bedrijfseenheden met toereikend mandaat vertegenwoordigd zijn en namens de managementteams kunnen besluiten. De bedrijfseenheden nemen operationele besluiten.
G4-35	Het proces voor het delegeren van bevoegdheden door het hoogste bestuursorgaan naar managers en andere werknemers inzake de economische, sociale en ecologische onderwerpen.	Besturing (Corporate governance)	
G4-36	Verantwoordelijkheid voor economische, milieu- en sociale onderwerpen, op directieniveau en of functionarissen die rechtstreeks rapporteren aan het hoogste bestuursorgaan.	Besturing (Corporate governance), Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen)	Duurzaamheid is een integraal onderdeel van het lijnmanagement, ondersteund door de staffunctie milieu. Milieu is een onderwerp dat integraal onderdeel uitmaakt van het werk van de drie bedrijfsdelen Vervoer en Dienstregeling, Operatie en Projecten. De directeuren van deze respectievelijke bedrijfseenheden dragen deze lijnverantwoordelijkheid.
G4-37	Het consultatieproces tussen stakeholders en het hoogste bestuursorgaan over economische, ecologische en sociale onderwerpen.	Stakeholderdialoog	

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-38	De samenstelling van het hoogste bestuursorgaan.	Besturing (Corporate governance)	
G4-39	Rol van de voorzitter van het hoogste bestuursorgaan.	Besturing (Corporate governance)	
G4-40	Proces voor het bepalen van de kwalificaties en expertise van de leden van het hoogste bestuursorgaan en de criteria voor benoeming.	Besturing (Corporate governance)	
G4-41	Processen waarmee het hoogste bestuursorgaan waarborgt dat strijdige belangen worden vermeden en gemanaged.	Besturing (Corporate governance)	
G4-42	De rol van het hoogste bestuurslichaam en top managers in de ontwikkeling, goedkeuring, en actualisering van de missie en visie, strategie, beleid en doelstellingen ten aanzien van economische, ecologische en sociale impact.	Besturing (Corporate governance)	
G4-43	Maatregelen die zijn genomen om de kennis over economische, ecologische en sociale onderwerpen van het hoogste bestuursorgaan verder te ontwikkelen.		In 2015 is het onderwerp duurzaamheid meerdere malen in het directieteam besproken waarbij ook duurzaamheidsonderwerpen inhoudelijk aan de orde zijn geweest.
G4-44	Evaluatieproces van de prestaties van het hoogste bestuursorgaan met betrekking tot de besturing van de economische, ecologische, en sociale onderwerpen en acties ondernomen naar aanleiding van deze evaluatie.	Besturing (Corporate governance), Bericht van de raad van commissarissen	
G4-45	De rol van het hoogste bestuursorgaan bij de identificatie en het managen van de economische, ecologische en sociale impact, risico's en kansen.	Besturing (Corporate governance, Risicomanagement)	
G4-46	De rol van het hoogste bestuursorgaan bij het beoordelen van de effectiviteit van risicomanagementprocessen van de organisatie ten aanzien van economische, ecologische en sociale onderwerpen.	Besturing (Corporate governance, Risicomanagement)	
G4-47	De frequentie van de evaluatie door het hoogste bestuurslichaam ten aanzien van de economische, ecologische en sociale impact, risico's en kansen.	Besturing (Corporate governance, Risicomanagement)	
G4-48	Het hoogste orgaan of functie die het duurzaamheidsverslag beoordeelt en goedkeurt en tevens zorgdraagt dat alle materiële aspecten zijn afgedekt.		De directie beoordeelt het jaarverslag. De directie heeft tevens de materialiteitsanalyse en het meerjarenplan duurzaamheid goedgekeurd.
G4-49	Het proces voor communicatie over kritische zorgen aan het hoogste bestuursorgaan.	Besturing (Risicomanagement)	De communicatie van kritieke zorgen richting de directie gaat onder andere via de vertrouwenspersoon, die de melding van een medewerker ontvangt. Daarnaast kunnen meldingen ook binnen komen via de klokkenluidersregeling.
G4-50	De aard en het totale aantal kritische zorgen die zijn gecommuniceerd aan het hoogste bestuursorgaan en de procedures die gevolgd zijn om deze aan te pakken en op te lossen.	Besturing (Risicomanagement)	
G4-51	Beloningsbeleid van de leden van het hoogste bestuurslichaam, topmanagers en leidinggevenden.	Bericht van de raad van commissarissen	
G4-52	Het proces voor het vaststelling van beloning.	Bericht van de raad van commissarissen, Besturing (Corporate governance)	
G4-53	Het proces dat zorg draagt dat standpunten van belanghebbenden ten aanzien van beloning worden meegenomen.	Bericht van de raad van commissarissen	
G4-54	De verhouding van het jaarsalaris van de best betaalde persoon van de organisatie in elk land van significante bedrijfsactiviteiten tot de mediaan van het jaarsalaris van alle werknemers.		Deze ratio bedroeg 3,9 in 2015, gemeten aan de hand van het totale jaarsalaris.

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-55	De verhouding van de procentuele toename van de jaarlijkse totale vergoeding voor de best betaalde persoon van de organisatie in elk land van significante bedrijfsactiviteiten tot de mediaan van deze toename voor alle werknemers.		De salarisstijging voor de best betaalde persoon bedroeg 0% in 2015. De salarisstijging op basis van het ProRail gemiddelde bedroeg 1,5% in 2015.
G4-56	De waarden, principes, standaarden en gedragsnormen van de organisatie, zoals gedragscodes en ethische codes.	Besturing (Corporate governance)	ProRail hecht aan een professionele opstelling van haar medewerkers. Zakelijke contacten –zowel binnen als buiten de organisatie – zijn integer, rechtmatig en doelmatig. ProRail verwacht van al haar medewerkers, onberispelijk gedrag, ongeacht hun functie. Zij voeren hun werk uit binnen de geldende normen voor het vakgebied en zijn verantwoordelijk voor eigen handelen, gedrag en keuzes. De kernwaarden van ProRail vormen de basis voor de opstelling van medewerkers (bron: ProRail gedragscode).
G4-57	De interne en externe procedures ten aanzien van ethiek en gedrag, alsmede zaken met betrekking tot integriteit, zoals hulplijnen of advieslijnen.	Besturing (Risicomanagement)	Elke ProRail-medewerker kan intern zijn melding doen van onethisch gedrag bij de vertrouwenspersonen. De vertrouwenspersonen geven indien daar behoefte aan is ook advies. Meldingen van buiten kunnen terecht komen bij de vertrouwenspersoon en deze kunnen echter ook direct bij de directie worden gemeld.
G4-58	De interne en externe procedures voor het melden van (vermoeden van) onethisch of onwettig gedrag, en zaken die verband houden met integriteit, zoals escalatie van het lijnmanagement, klokkenluidersregeling of meldpunten.	Besturing (Risicomanagement)	Medewerkers van ProRail kunnen op een adequate en veilige wijze vermoede misstanden binnen de organisatie melden. Daarom is een integriteitsbeleid opgesteld. Een betrokkene van een vermoede misstand kan een melding maken bij een verantwoordelijke en/of zijn of haar leidinggevende. Daarnaast kan een melding worden gemaakt van ongewenst gedrag en integriteitsschendingen bij een vertrouwenspersoon (Ongewenst Gedrag en Integriteit). Een klacht kan ook (direct) worden ingediend bij de klachtencommissie. Een melding van ongewenst gedrag blijft altijd vertrouwelijk. De vertrouwenspersoon Integriteit heeft ook een signalerende rol. Dat betekent dat hij zich tot de directie kan wenden om misstanden aan de orde te stellen.
Economische prestatie indicatoren			
	DMA: economische prestaties	Directieverslag (Financiën), Jaarrekening	
	DMA: Effectieve bestedingen	Directieverslag (Financiën), Jaarrekening	
	DMA: Lagere kosten	Directieverslag (Financiën), Jaarrekening	
	DMA: Professioneel opdrachtgeverschap	Profiel)Maatschappelijk verantwoord ondernemen)	
G4-EC1	Directe economische waarden die zijn gegenereerd en gedistribueerd.	Directieverslag (Financiën), Jaarrekening	
G4-EC2	Financiële implicaties en andere risico's en mogelijkheden voor de activiteiten van de organisatie als gevolg van klimaatverandering.		<p>Het spoor is gevoelig voor extreem weer. Treinreizigers weten dit uit eigen ervaring, maar ook statistisch is dit terug te zien. Langetermijn klimaatverandering brengt toename van een aantal extremen met zich mee. ProRail wil de effecten van een veranderend klimaat op het spoorstelsel inzichtelijk en beheersbaar maken.</p> <p>Deze ambitie hebben we vertaald in twee doelstellingen voor 2015 en 2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> In 2015 heeft ProRail in samenwerking met de ketenpartners een routekaart naar een 'klimaat robuust' spoorstelsel uitgewerkt en vastgesteld. In 2020 heeft ProRail een pakket met maatregelen klaar, dat waar nodig, ingezet kan worden. Het pakket bevat onder meer een monitoringsplan en zowel proces- als fysieke maatregelen. Daar waar nodig zijn al maatregelen getroffen.
G4-EC3	Dekking van de verplichtingen in verband met het vastgestelde uitkeringsplan van de organisatie.	Jaarrekening	
G4-EC4	Significante financiële steun van een overheid.	Directieverslag (Financiën), Jaarrekening	
G4-EC5	Spreiding in de verhouding tussen het standaard aanvangssalaris en het lokale minimumloon op belangrijke bedrijfslocaties.		In Nederland heeft iedere werknemer het wettelijke recht op minimumloon en wordt er geen onderscheid gemaakt naar geslacht en/of regio. ProRail houdt zich aan de Nederlandse wet- en regelgeving. Daarnaast zijn de salarisschalen inclusief aanvangs- en eindsalaris opgenomen in de cao van ProRail. Hieruit is op te maken dat het laagste aanvangssalaris (EUR 1.733; per 1 maart 2014) hoger is dan het wettelijke minimumloon (EUR 1.486).

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-EC6	Aandeel van het management dat afkomstig is uit de lokale gemeenschap op significante bedrijfslocaties.		ProRail is alleen actief in Nederland. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EC7	Ontwikkeling en impact van investeringen in infrastructuur en ondersteunende diensten.		Het bouwen en onderhouden van infrastructuur is één van de kernactiviteiten van ProRail. Deze indicator is daarom geen indirecte impact voor ProRail maar een directe impact gerapporteerd onder EC1.
G4-EC8	Beschrijving van significante indirecte economische impacts.		ProRail heeft een indirecte economische impact op de arbeidsmarkt mede omdat ProRail grote infrastructurele projecten aanbesteedt. Dit geldt met name voor de bouwsector waar ProRail een belangrijke opdrachtgever is. Daarnaast heeft ProRail een belangrijke indirecte economische impact op congestiegebieden en ontsluiting van meer afgelegen dun bevolkte gebieden.
G4-EC9	Percentage van uitgaven aan lokaal gevestigde leveranciers.		ProRail is actief in Nederland en doet overwegend zaken met Nederlandse bedrijven. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
Milieu prestatie indicatoren			
G4-EN1	Totale hoeveelheid gebruikte materialen naar gewicht of volume.		ProRail laat continu investeringsprogramma's uitvoeren voor uitbreiding en vervanging van infrastructuur (spoorinfrastructuur en stations). Daarbij worden veel gebruikte materialen, apparaten etc. uit de infrastructuur verwijderd, en nieuwe materialen aangevoerd en aangebracht door de leveranciers van ProRail. De op jaarbasis gebruikte materiaal hoeveelheden zijn niet bekend en derhalve kan deze indicator niet betrouwbaar worden gerapporteerd.
G4-EN2	Percentage van de gebruikte materialen dat bestaat uit gerecyclede materialen.	Directieverslag (Duurzaam spoor)	Zie ook EN1
G4-EN3	Energieverbruik binnen de organisatie.	Directieverslag (Duurzaam spoor)	Totaal energieverbruik binnen de organisatie bedraagt 1.196 TJ. Hiervan is ruim 1.080 TJ duurzaam ingekocht als groene stroom.
G4-EN4	Energieverbruik buiten de organisatie.	Directieverslag (Duurzaam spoor)	Totaal energieverbruik buiten de organisatie bedraagt 10.876 TJ.
G4-EN5	Energie intensiteitsratio.		ProRail rapporteert deze indicator voor drie categorieën. - Stations (gerapporteerd per m ²): 0,24 GJ/m ² - Infra (per km spoor): 99,94 GJ/km - Kantoren (per m ²): 1,10 GJ/m ² De energie Efficiency Index bedroeg 98,6% in 2014.
G4-EN6	Reductie van het energieverbruik.	Directieverslag (Duurzaam spoor)	ProRail heeft een besparing gerealiseerd van 21,7 TJ.
G4-EN7	Reductie van de energiebehoefte ten aanzien van producten en diensten.	Directieverslag (Duurzaam spoor)	ProRail heeft een aantal Tijdelijke SnelheidsBeperkingen (TSB's) op kunnen heffen en het aantal wissels gereduceerd. Dit heeft een reductie van het energieverbruik van de vervoerders opgeleverd van 13,6 TJ.
G4-EN8	Totale wateronttrekking per bron.		ProRail onttrekt geen water direct van bronnen. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EN9	Waterbronnen waarvoor wateronttrekking significante gevolgen heeft.		ProRail onttrekt geen water direct van bronnen. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EN10	Percentage en totaal volume van gerecyclede en hergebruikt water.		ProRail onttrekt geen water direct van bronnen. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN11	Bedrijfslocaties die eigendom zijn, gehuurd worden, beheerd worden in of grenzen aan beschermde gebieden alsmede gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden.		In 2012 is door ProRail een kaart opgesteld met spoordoorkruisingen van Natura2000 gebieden. Alhoewel het spoor aan verandering onderhevig is, zijn er in 2015 slechts zeer geringe wijzigingen in het aantal en de locatie van de doorkruisingen. De kaart geeft derhalve een getrouw beeld van het spoor en doorkruisingen van Natura2000 gebieden. We verwijzen derhalve naar het jaarverslag over 2012.
G4-EN12	De significante impact van activiteiten, producten en diensten op de biodiversiteit in beschermde gebieden alsmede gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden.	Directieverslag (Duurzaam spoor)	
G4-EN13	Beschermde of herstelde habitats.	Directieverslag (Duurzaam spoor)	
G4-EN14	Aantal op de rode lijst van de IUCN vermelde soorten en soorten op nationale beschermingslijsten met habitats in gebieden binnen de invloedssfeer van bedrijfsactiviteiten, ingedeeld naar hoogte van het risico van uitsterven.	Directieverslag (Duurzaam spoor)	

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-EN15	Directe emissies van broeikasgassen naar gewicht (scope 1).	Directieverslag (Duurzaam spoor)	Directe emissies van broeikasgassen naar gewicht bedraagt 8,37 kton.
G4-EN16	Indirecte emissies van broeikasgassen naar gewicht (scope 2).	Directieverslag (Duurzaam spoor)	Indirecte emissies van broeikasgassen naar gewicht bedraagt 2,36 kton.
G4-EN17	Andere relevante indirecte emissies van broeikasgassen naar gewicht (scope 3).	Directieverslag (Duurzaam spoor)	In 2014 bedroegen de emissies: ~63 kton ten gevolge van materiaalengebruik voor aanleg en onderhoud van het spoor en ~63 kton ten gevolge van tractie energie van de vervoerders.
G4-EN18	Broeikasgassenemissie-intensiteitsratio.		Deze data kan momenteel nog niet betrouwbaar gerapporteerd worden door ProRail.
G4-EN19	Reductie van broeikasgasemissies.		Deze data kan momenteel nog niet betrouwbaar gerapporteerd worden door ProRail.
G4-EN20	Emissie van ozonafbrekende stoffen.		Emissies van ozonafbrekende stoffen van ProRail is niet materieel. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EN21	NOx, SOx en andere significante luchtmissies.		Het is niet zo dat spoor geen emissies heeft, maar in het algemeen zijn ze niet van grote invloed en leiden ze niet tot overschrijding van normering. Derhalve komen in de jaarrapportage Luchtkwaliteit van RIVM, de woorden 'spoor' en 'trein' niet voor. Voor de luchtkwaliteit zijn wegvervoer en industrie dominant; derhalve is deze indicator niet materieel.
G4-EN22	Totale waterafvoer naar kwaliteit en bestemming		Waterverbruik bij ProRail vindt plaats in de kantoren (ongeveer 20%) en op rangeerterreinen (ongeveer 80%). Op de rangeerterreinen levert ProRail watervoorzieningen aan de vervoerders voor het wassen van treinen in wasstraten, het wassen van interieurs van treinen, voor het aanvullen van watervorraden in de treinen, overige activiteiten in kantoren en werkplaatsen. Deze partijen zijn zelf verantwoordelijk voor hun waterverbruik en het eventuele besparingsbeleid. Derhalve is deze indicator niet materieel.
G4-EN23	Totaalgewicht afval naar type en verwijderingsmethode.		In totaal heeft Van Gansewinkel 654 ton afval verwijderd en verwerkt voor ProRail. Dit bestond uit de volgende categorieën: restafval 393 ton, papier/karton 174 ton, vertrouwelijk papier 55 ton, voedselresten 22 ton, glas 4 ton, folie/kunststoffen 4 ton, bouw & sloopafval 0,9 ton, gevaarlijk afval 0,2 ton, hout 0,9 ton, wit/bruingoed 0,2 ton. Dit overzicht betreft het afval van de kantoorlocaties van ProRail.
G4-EN24	Totaal aantal en volume van significante lozingen.		Verspilling van olie, benzine, chemicaliën en andere stoffen spelen geen rol in de kernprocessen van ProRail. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN25	Gewicht van getransporteerd, geïmporteerd, geëxporteerd of verwerkt afval dat als gevaarlijk geldt op grond van bijlage I, II, III en VIII van de Conventie van Bazel en het percentage afval dat internationaal is getransporteerd.		ProRail vervoert zelf geen gevaarlijk afval. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN26	Benaming, grootte, beschermingsstatus en biodiversiteitswaarde van wateren en gerelateerde habitats die significante gevolgen ondervinden van de waterafvoer en -afvloeiing van de verslaggevende organisatie.		ProRail voert zelf geen water af naar wateren. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN27	Initiatieven ter compensatie van de milieugevolgen van producten en diensten en de omvang van deze compensatie.		Deze wordt reeds onder andere indicatoren gerapporteerd (energie, broeikasgasemissies en biodiversiteit). Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN28	Percentage producten dat is verkocht en waarvan de verpakking is ingezameld, naar categorie.		ProRail levert geen producten met verpakkingsmateriaal. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EN29	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van milieuwet- en -regelgeving.		Het totaal aantal niet-monetaire sancties betrof 29 en heeft niet geleid tot significante boetes. Dit betrof 1 overtreding met bestuursrechtelijke sancties en 28 overtredingen geconstateerd door het bevoegd gezag.
G4-EN30	Significante milieugevolgen van het transport van producten en andere goederen en materialen die worden gebruikt voor de activiteiten van de organisatie en het vervoer van personeelsleden		Materialen ten behoeve van aanleg en onderhoud van het spoor worden door aannemers vervoerd. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EN31	Totale uitgaven aan en investeringen in milieubescherming naar type.		ProRail is momenteel niet in staat deze investeringen betrouwbaar te rapporteren. Reden is dat deze dermate verweven zijn met de operationele activiteiten dat deze niet afzonderlijk gespecificeerd zijn.

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-EN32	Percentage van nieuwe leveranciers dat gescreend is op milieucriteria.		ProRail is een opdrachtgeverorganisatie. Daardoor is de mate waarin opdrachtnemers/leveranciers rekening houden met milieucriteria van grote invloed op het resultaat van ProRail. 45% á 60% van de inkoopomzet betreft werkzaamheden die de veiligheid en beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur beïnvloeden. Deze omzet loopt via de erkenningsregeling van ProRail. Binnen deze regeling wordt 100% gescreend op de aanwezigheid van een milieumanagementsysteem conform ISO 14001, of delen daarvan voor zover nodig, om te kunnen blijven voldoen aan de regelgeving die voor het bedrijf relevant is. Naast het screenen van haar belangrijkste opdrachtnemers (die werkzaamheden aan het spoor verrichten,) stelt ProRail inkoopvoorwaarden, contractbepalingen en duurzame inkoopvoorwaarden ten aanzien van milieuaspecten.
G4-EN33	Significante bestaande en potentiële negatieve impact op milieu in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.		ProRail kan op dit moment niet betrouwbaar rapporteren op deze indicator. ProRail heeft wel beleid en onderneemt activiteiten om haar negatieve impact in de supply chain te verbeteren ten aanzien van het milieu, arbeidsomstandigheden en de samenleving. Dit doet ProRail door: <ol style="list-style-type: none"> 1. Algemene inkoopvoorwaarden en het stellen van selectie- en gunningseisen aan leveranciers; 2. Toezicht houden op de bedrijfsvoering en werkzaamheden van leveranciers; 3. Samenwerking met de gehele spoorbranche door actieve deelname aan de werkzaamheden van de stichting railAlert op het gebied van veiligheid (arbeidsveiligheid en spoorwegveiligheid).
G4-EN34	Aantal milieuklachten ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.	Stakeholdersdialoog	In 2015 zijn in totaal 9259 vragen/klachten bij Publiekscontacten binnengekomen waarvan 1839 vallend onder de categorie milieuklachten. ProRail registreert onder de categorie milieuklachten: <ul style="list-style-type: none"> – Geluid en trillingen: 1140 – Natuur (kappen, snoeien, slootonderhoud): 391 – Stank en vervuiling: 242 – Beeld en licht: 65 <p>Het aantal opgeloste klachten kan door ProRail niet betrouwbaar worden gerapporteerd.</p>
Arbeidsomstandigheden en indicatoren voor volwaardig werk			
G4-LA1	Totaal aantal en snelheid van personeelsverloop per leeftijdsgroep en geslacht.	Directieverslag (Medewerkers)	ProRail had de volgende aantallen indiensttredingen in 2015: <p>Mannen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jonger dan 30 jaar: 41 – Tussen 30 en 50 jaar: 81 – Ouder dan 50 jaar: 36 <p>Vrouwen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jonger dan 30 jaar: 19 – Tussen 30 en 50 jaar: 41 – Ouder dan 50 jaar: 8
G4-LA2	Uitkeringen aan voltijdmedewerkers die niet beschikbaar zijn voor deeltijdmedewerkers, per grootchalige activiteit.		ProRail heeft geen verschillen in arbeidsvoorwaarden voor full-time (FT) en part-time (PT) medewerkers. Een uitzondering hierop zijn de VTW en OBP regelingen. Beide regelingen zijn bedoeld voor optimalisatie van de privé-werk balans voor FT-medewerkers. Deze gelden niet voor PT-medewerkers omdat deze gekozen hebben om minder te werken en voor een andere invulling gekozen hebben met betrekking tot privé-werkbalans.
G4-LA3	Herintreding en retentieratio na ouderschapsverlof, naar geslacht.		In 2015 keerden 152 van de 157 medewerkers terug na ouderschapsverlof. De 'terugkeer naar werk'-ratio is derhalve 97%.
G4-LA4	Minimale opzegtermijn(en) in verband met operationele veranderingen, inclusief of dit wordt gespecificeerd in collectieve overeenkomsten.		Bij ProRail is geregeld sprake van organisatiewijzigingen. Bij ProRail is in dit kader van toepassing de Sociale Spelregels en het Sociaal Plan. ProRail vraagt vooraf formeel advies aan de OR op basis van de Wet op de Ondernemingsraden (WOR). De OR geeft binnen een redelijke termijn haar advies. Vervolgens neemt ProRail haar ondernemersbesluit. Met dit besluit is duidelijk welke functies vervallen, (on-) gewijzigd blijven of nieuw ontstaan. Na dit besluit volgt de uitvoering en volgt het plaatsingsproces van medewerkers. Hele proces is streng geprotocolleerd via Sociale Spelregels en Sociaal Plan (onderdeel van de cao Sociale Eenheid) dat op ProRail van toepassing is. Voor alle ProRail medewerkers geldt een opzegtermijn van 1 maand zoals geregeld in de cao. In een aantal specifieke gevallen worden in de arbeidsovereenkomsten afwijkende afspraken gemaakt.

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-LA5	Percentage van het totale personeelsbestand dat is vertegenwoordigd in formele gezamenlijke Arbo-commissies van werkgevers en werknemers die bijdragen aan de controle op en advies over Arbo-programma's.		Alle medewerkers van ProRail worden gerepresenteerd door Arbo-commissies. Deze Arbo-commissies vallen onder de ondernemingsraad en houden zich bezig met zaken op het gebied van arbeidsomstandigheden, veiligheid, gezondheid en welzijn.
G4-LA6	Letsel-, beroepsziekte-, uitvaldagen- en verzuimcijfers en het aantal werkgerelateerde sterfgevallen naar geslacht en regio.	Directieverslag (Veiligheid)	
G4-LA7	Werknemers met een hoog risico op ziekten die verband houden met hun beroep.		ProRail is hoofdzakelijk een kantooromgeving waar het risico gering is. Enkele functies hebben ook werkzaamheden aan het spoor in een risicovolle omgeving. ProRail bedient echter ook vervoerders van gevaarlijke stoffen en desbetreffende medewerkers kunnen in aanraking komen met gevaarlijke stoffen; deze stoffen komen alleen vrij bij incidenten. ProRail heeft in haar veiligheidsmanagement systeem (VMS) maatregelen opgenomen om deze risico's in te dammen
G4-LA8	Afspraken over Arbo-onderwerpen vastgelegd in formele overeenkomsten met vakbonden.		Ter verhoging van de duurzame inzetbaarheid van ProRail-medewerkers heeft ProRail doelen vastgesteld in de ProRail cao 2013-2015. Dit betreft onder andere: het faciliteren van gezond en plezierig werken, het vergroten van loopbaanscope, het vergroten van (interne) mobiliteit door middel van het Loopbaancentrum opgericht in 2013 voor alle in-, door- en uitstroom inclusief re-integratie. KPI's voor de in-, door- en uitstroom zijn momenteel nog in ontwikkeling. Daarnaast heeft ProRail een vitaliteitsprogramma opgestart in 2013.
G4-LA9	Gemiddeld aantal uren dat een werknemer per jaar besteedt aan opleidingen, onderverdeeld naar werknemerscategorie.		Medewerkers hebben de mogelijkheid om interne en externe opleidingen te volgen. Het aantal bestede uren aan externe opleidingen wordt niet geregistreerd. ProRail kan op dit moment niet betrouwbaar rapporteren op deze indicator.
G4-LA10	Programma's voor competentie management en levenslang leren die de blijvende inzetbaarheid van werknemers garanderen en hen helpen bij het afronden van hun loopbaan.	Directieverslag (Medewerkers)	
G4-LA11	Percentage werknemers dat regelmatig wordt ingelicht omtrent prestatie- en loopbaanontwikkeling naar geslacht en medewerkerscategorie.		Alle medewerkers ontvangen jaarlijks een beoordeling met betrekking tot het functioneren. Hierop wordt een uitzondering gemaakt indien de medewerker in de loop van het jaar in dienst is getreden of langdurig ziek is geweest. Het percentage medewerkers dat is beoordeeld bedraagt 99,7%. Van de afzonderlijke medewerkersgroepen bedragen de percentages: leidinggevende / vrouw: 99% leidinggevende / man: 99% niet-leidinggevende / vrouw: 99% niet-leidinggevende / man 98%
G4-LA12	Samenstelling van bestuurslichamen en onderverdeling van werknemers per categorie, naar geslacht, leeftijdsgroep en andere indicatoren van diversiteit.	Directieverslag (Medewerkers)	
G4-LA13	Verhouding tussen basissalarissen van mannen en vrouwen naar werknemerscategorie en bedrijfslocatie.		ProRail maakt geen onderscheid tussen de salarisschalen voor mannen en vrouwen. De verhouding van de actuele salarissen (gerapporteerd als ratio voor vrouw/man) is als volgt: directie: 103% management: 93% niet-management: 89%
G4-LA14	Percentage van nieuwe leveranciers die gescreend zijn op 'arbeidsomstandigheden' criteria.		ProRail is een opdrachtgeverorganisatie. Daardoor is de mate waarin opdrachtnemers / leveranciers rekening houden met arbeidsomstandigheden van grote invloed op het resultaat van ProRail. 45 á 60 % van de inkoopomzet betreft werkzaamheden die de veiligheid en beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur beïnvloeden. Deze omzet loopt via de erkenningsregeling van ProRail. Binnen deze regeling wordt 100% gescreend op de aanwezigheid van een VCA-certificaat, maatschappelijk verantwoord arbeidsvoorwaardenbeleid, het voldoen aan betalingsverplichtingen sociale zekerheidsbijdragen, gedrag jegens werknemers en ingehuurd medewerkers als een goed en maatschappelijk verantwoord werkgever, toepassing cao (geen concurrentie op arbeidsvoorwaarden indien en voor zover de cao Railinfrastructuur algemeen verbindend is verklaard) en beloning in te huren arbeidskracht dient minimaal gelijk te zijn aan dat van vergelijkbare eigen werknemers.

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-LA15	Significante bestaande en potentiële negatieve impact op arbeidsomstandigheden in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.		Zie EN33
G4-LA16	Aantal klachten over arbeidsomstandigheden ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.		Er zijn in 2015 geen klachten ingediend waarbij mensen hun zorgen uiten over onveilige arbeidsomstandigheden.
Mensenrechten			
G4-HR1	Percentage van en totaal aantal aanmerkelijke investeringsovereenkomsten waarin clausules over mensenrechten zijn opgenomen of waarvan de naleving van de mensenrechten is getoetst.		De activiteiten van ProRail vinden uitsluitend in Nederland plaats waar de mensenrechten zijn geborgd in nationale wet- en regelgeving. ProRail opereert en investeert dus niet in gebieden waar de bescherming van de mensenrechten (kinderarbeid en gedwongen arbeid e.d.) in het geding is. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-HR2	Totaal aantal uren personeelstraining over beleid en procedures betreffende aspecten van mensenrechten die relevant zijn voor de activiteiten, met inbegrip van het percentage van het personeel dat de trainingen gevolgd heeft.		Zie HR1. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-HR3	Totaal aantal gevallen van discriminatie en de getroffen maatregelen.	Directieverslag (Medewerkers)	ProRail is alert op discriminatie. Medewerkers kunnen in geval van ongewenst gedrag en discriminatie contact opnemen met een vertrouwenspersoon. Tevens kan een klacht worden ingediend bij de klachtencommissie Ongewenst Gedrag. Er zijn in 2015 geen meldingen geweest.
G4-HR4	Activiteiten en leveranciers waarvan is vastgesteld dat daarbij een aanzienlijk risico zou kunnen gelden voor het recht op de uitoefening van de vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen, alsmede de maatregelen die zijn getroffen ter ondersteuning van deze rechten.		Zie HR1
G4-HR5	Activiteiten en leveranciers waarvan is vastgesteld dat er een aanzienlijk risico is van gevallen van kinderarbeid, alsmede de maatregelen die zijn getroffen gericht op de uitbanning van kinderarbeid.		Zie HR1
G4-HR6	Activiteiten en leveranciers waarvan is vastgesteld dat er een aanzienlijk risico is van gevallen van gedwongen of verplichte arbeid, alsmede de maatregelen die zijn getroffen gericht op de uitbanning van gedwongen of verplichte arbeid.		Zie HR1
G4-HR7	Percentage van het beveiligingspersoneel dat training heeft gevolgd in het beleid of de procedures van de organisatie betreffende aspecten van de mensenrechten die relevant zijn voor de activiteiten.		Zie HR1
G4-HR8	Totaal aantal gevallen van overtreding van de rechten van de inheemse bevolking, alsmede de getroffen maatregelen.		Zie HR1
G4-HR9	Totaal aantal en percentage van de activiteiten welke onderworpen zijn aan mensenrechten reviews of impact assessments.		Zie HR1
G4-HR10	Percentage van nieuwe leveranciers dat gescreend is op 'mensenrechten' criteria.		ProRail doet hoofdzakelijk zaken met Nederlandse en enkele Europese leveranciers. Nederland en andere Europese landen hebben de mensenrechten in nationale en Europese wetgeving geborgd. Mensenrechten staan in het Handvest van de grondrechten, waar de EU zich aan moet houden. Zie ook HR1
G4-HR11	Significante bestaande en potentiële negatieve impact op mensenrechten in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.		Zie HR1
G4-HR12	Aantal klachten over mensenrechten ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.		Er zijn in 2015 geen klachten ingediend over mensenrechten

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
Maatschappelijk			
G4-SO1	Effecten van de activiteiten op de gemeenschap.	Directieverslag (Omgeving)	Uit analyse van klachten blijkt dat het grootste aandeel van klachten komt door geluidsoverlast. Alle ProRail projecten worden getoetst op het onderwerp geluid. Indien geluidsgroei dreigt plaats te vinden, wordt dit ofwel opgevangen met maatregelen aan de bron (zonder procedure, derhalve zonder afstemming met de omgeving), ofwel met maatregelen in de overdracht (geluidschermen) of aan de gevel van woningen (met procedure en derhalve altijd op basis van inspraak van de omgeving). Er kan derhalve worden gesteld dat in 100% van de ProRail 'operations' geluid is meegenomen.
G4-SO2	Activiteiten met een significante bestaande en potentiële negatieve impact op de lokale gemeenschap.	Directieverslag (Omgeving)	ProRail maakt in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu een geluidkaart. Deze geluidkaart laat zien wat de impact is van geluid op baanvakken op de omgeving. Deze geluidkaart wordt door de minister vastgesteld en gepubliceerd voor het publiek via internet (http://www.geluidspoor.nl/).
G4-SO3	Percentage van en totaal aantal bedrijfseenheden geanalyseerd op corruptie gerelateerde risico's.	Besturing (Risicomanagement)	
G4-SO4	Communicatie en training inzake anticorruptiebeleid en -procedures.	Besturing (Risicomanagement)	a) De Gedragscode van ProRail wordt jaarlijks breed gecommuniceerd aan alle medewerkers van ProRail. Deze is gepubliceerd op het intranet van de organisatie. b) Zie onder a) c) ProRail verstrekt aan haar business partners een document waarin de business principes zoals vastgelegd in de gedragscode worden gecommuniceerd. d) ProRail verzorgt voor het hoogste management niveau (zgn. "top 100") een themabijeenkomst over integriteit waaronder anti-corruptie training.
G4-SO5	Bevestigde gevallen van corruptie, alsmede de getroffen maatregelen.	Besturing (Risicomanagement)	
G4-SO6	Totale waarde van politieke bijdragen naar lidstaat en ontvanger / begunstigde.		Daar ProRail zich te allen tijde onafhankelijk en objectief opstelt, doet men bij ProRail geen contributies aan politieke partijen en zal men ook geen politieke voorkeur naar buiten uiten. Om deze reden is de indicator niet materieel.
G4-SO7	Totaal aantal rechtszaken vanwege concurrentiebelemmerend gedrag, anti-kartel-, en monopolistische praktijken, alsmede de resultaten van deze rechtszaken.		De issues zoals anti trust, monopolie en anticompetitief gedrag is niet van toepassing op de rol die ProRail inneemt in de sector. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-SO8	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van wet- en -regelgeving.		Totale waarde van boetes als gevolg van het niet naleven van wet- en regelgeving bedraagt EUR 0,5 in 2015.
G4-SO9	Percentage van nieuwe leveranciers dat gescreend is op 'impact op de samenleving'-criteria.		ProRail is een opdrachtgeverorganisatie. Daardoor is de mate waarin opdrachtnemers / leveranciers rekening houden met omgevingscriteria van grote invloed op het resultaat van ProRail. 45 à 60 % van de inkoopomzet betreft werkzaamheden die de veiligheid en beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur beïnvloeden. Deze omzet loopt via de erkenningsregeling van ProRail. Binnen deze regeling wordt 100% gescreend op eisen op het gebied van integriteit en uitsluiting in geval van delicten in strijd met de beroeps gedragsregels.
G4-SO10	Significante bestaande en potentiële negatieve impact voor de samenleving in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.		Zie EN33
G4-SO11	Aantal klachten over impact op de samenleving ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.		Zie EN34
G4-PR1	Percentage van significante product- en service categorieën waarvoor de impact voor gezondheid en veiligheid wordt beoordeeld in het kader van verbetering.	Directieverslag (Veiligheid)	Veiligheid van reizigers, medewerkers en omwonenden staat bij ProRail centraal en is een van de strategische pijlers. Continue monitoring en verbeteren van veiligheid is daarom onderdeel van het beleid van ProRail. ProRail monitort haar diensten op continue verbetering. Dit is geformaliseerd in het Veiligheid Management Systeem.
G4-PR2	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende gevolgen voor gezondheid en veiligheid van producten en diensten gedurende de levensduur, naar type resultaat.	Directieverslag (Veiligheid)	In 2015 waren er 10 constatering als gevolg van overtredingen voortvloeiende uit inspecties van ILT (Inspectie Leefomgeving & Transport) en ISZW (Inspectie Sociale Zaken & Werkgelegenheid).

GRI indicator		Verwijzing	Directe beantwoording
G4-PR3	Type informatie over producten en diensten dat verplicht wordt gesteld door procedures en het percentage van belangrijke producten en diensten die onderhevig zijn aan dergelijke informatie-eisen.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR4	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende informatie over en etikettering van producten en diensten, naar type resultaat.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR5	Resultaten van klanttevredenheid onderzoeken.	Stakeholderdialoog	
G4-PR6	Verkoop van verboden of betwiste producten.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR7	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring, naar type resultaat.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR8	Totaal aantal gegronde klachten over inbreuken op de privacy van klanten en het kwijtraken van klantgegevens.		ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR9	Monetaire waarde van significante boetes wegens het niet naleven van wet- en -regelgeving betreffende de levering en het gebruik van producten en diensten.		Totale waarde van boetes ten aanzien van het naleven van de spoorwegwet en de spoorveiligheidsrichtlijn bedroeg EUR – in 2015.

DMA-overzicht

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

Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant bij niet-financiële informatie in het jaarverslag 2015

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

Onze conclusie

Wij hebben de niet-financiële informatie in de hoofdstukken 'Spoorvervoer', 'Operationele prestaties', 'Stations- en spoorvernieuwing', 'Veiligheid', 'Omgeving', 'Medewerkers', 'Profiel', 'Stakeholderdialoog', 'Maatschappelijk verslaggevingsbeleid' en 'GRI Verslaggeving' in het jaarverslag 2015 (hierna: Verslag) van ProRail B.V. te Utrecht (hierna: ProRail) over 2015 beoordeeld.

Op grond van onze werkzaamheden, met inachtneming van de beperkingen die in de paragraaf 'Beperkingen bij het onderzoek' zijn weergegeven, is ons niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat het Verslag 2015 geen, in alle van materieel belang zijnde aspecten, betrouwbare en toereikende weergave geeft van het beleid van ProRail ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen en de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied in 2015 in overeenstemming met de Sustainability Reporting Guidelines G4 (optie Comprehensive) van Global Reporting Initiative (hierna: GRI) en het verslaggevingsbeleid van ProRail zoals toegelicht in het hoofdstuk 'Maatschappelijk verslaggevingsbeleid'.

Het Verslag omvat een weergave van het beleid van ProRail ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen en de bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied gedurende 2015.

Basis voor onze conclusie

Wij hebben onze beoordeling uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder Standaard 3810 'Assurance-opdrachten inzake maatschappelijke verslagen'. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Verantwoordelijkheid van de accountant'.

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

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen assurance-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor onze conclusie te bieden.

Beperkingen bij ons onderzoek

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

Daarnaast maken de vergelijkende cijfers van 2013 en de verwijzingen in het Verslag (naar www.ProRail.nl, externe websites en overige documenten) geen deel uit van onze assurance-opdracht.

Materialiteit

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

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit van de door ons onderkende significante prestatie-indicatoren bepaald op 5%, met uitzondering van de prestatie-indicatoren voor 'veilig leven' (aantal aanrijdingen op overwegen, aantal aanrijdingen op overwegen met dodelijk slachtoffers en aantal suïcides met dodelijk afloop), 'veilig werken' (aantal aanrijdingen personeel en aantal elektrocuties van personeel) en 'punctueel spoor' (geleverde treinpaden en punctualiteit), welke wij op 3% hebben bepaald. De kwalitatieve toelichtingen hebben wij op totaalniveau afgezet tegen de kwaliteitsprincipes van de Sustainability Reporting Guidelines G4 (optie Comprehensive) van GRI, die onder meer toezien op aspecten als evenwichtigheid, tijdigheid en balans van het Verslag.

Kernpunten van ons onderzoek

Onderwerpen van bijzondere aandacht	Onze assurance-werkzaamheden hierop
1 Voldoen aan GRI G4 principe evenwichtigheid. Het jaarverslag geeft een evenwichtig beeld van het verslagjaar en daarmee een weergave van positieve en negatieve informatie.	1 Om de evenwichtigheid te beoordelen hebben we een media-onderzoek uitgevoerd, de resultaten hiervan met ProRail besproken, doelstellingen analyses uitgevoerd en plausibiliteitscontroles uitgevoerd op positieve kwantitatieve informatie in het jaarverslag.
2 Betrouwbaarheid van punctualiteit-indicatoren en geleverde treinpaden.	2 De betrouwbaarheid van de punctualiteitscijfers hebben wij vastgesteld middels uitvoeren van lijncontroles, het inwinnen van inlichtingen van ProRail, het uitvoeren van cijferanalyses en door consistentie tussen beschikbare informatie vast te stellen.
3 Veiligheidsprestaties kennen een inherente onzekerheid ten aanzien van de volledigheid.	3 Wij hebben lijncontroles uitgevoerd, inlichtingen van ProRail ingewonnen en media-analyses uitgevoerd.

Verantwoordelijkheid van de raad van bestuur

De raad van bestuur van ProRail is verantwoordelijk voor het opstellen van het Verslag in overeenstemming met Sustainability Reporting Guidelines G4 (optie Comprehensive) van GRI, inclusief het identificeren van stakeholders en het bepalen van materiële onderwerpen, en het verslaggevingsbeleid van ProRail. De door de raad van bestuur gemaakte keuzes ten aanzien van de reikwijdte van het Verslag en het verslaggevingsbeleid zijn uiteengezet in het hoofdstuk 'Maatschappelijk verslaggevingsbeleid'.

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

Verantwoordelijkheid van de accountant

Een beoordeling is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid. De werkzaamheden die worden verricht bij het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid zijn gericht op het vaststellen van de plausibiliteit van informatie en zijn geringer in diepgang dan die bij een assurance-opdracht gericht op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid. De in dit kader uitgevoerde werkzaamheden bestonden in hoofdzaak uit het inwinnen van inlichtingen bij functionarissen van de vennootschap en het uitvoeren van cijferanalyses met betrekking tot de niet-financiële informatie opgenomen in het Verslag. De mate van zekerheid die wordt verkregen bij beoordelingswerkzaamheden is daarom ook lager dan de zekerheid die wordt verkregen bij controlewerkzaamheden.

Wij hebben onze beoordeling professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controle- en overige standaarden, ethische voorschriften en onafhankelijkheidseisen.

Onze belangrijkste werkzaamheden bestonden uit:

- Het uitvoeren van een omgevingsanalyse en het verkrijgen van inzicht in de relevante maatschappelijke thema's en kwesties, relevante wetten en regelgeving en de kenmerken van de organisatie.
- Het evalueren van de aanvaardbaarheid van het verslaggevingsbeleid en de consistente toepassing hiervan, waaronder het evalueren van de uitkomsten van de dialoog met belanghebbenden en de redelijkheid van schattingen gemaakt door het management.
- Het evalueren van het toepassingsniveau volgens de Sustainability Reporting Guidelines G4 (optie Comprehensive) van GRI.
- Het evalueren van de opzet en implementatie van de systemen en processen voor informatieverzameling en –verwerking voor de informatie in het Verslag.
- Het afnemen van interviews met management (of relevante medewerkers) verantwoordelijk voor de duurzaamheidsstrategie en -beleid.
- Het afnemen van interviews met relevante medewerkers verantwoordelijk voor het aanleveren van informatie voor het Verslag, het uitvoeren van interne controles op gegevens en de consolidatie van gegevens in het Verslag.
- Het evalueren van de interne en externe documentatie, in aanvulling op interviews, om vast te stellen of de informatie in het Verslag voldoende is onderbouwd.
- Het analytisch evalueren van data en trends aangeleverd voor consolidatie in het Verslag.

Utrecht, 8 april 2016

Ernst & Young Accountants LLP

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

Jaarrekening 2015

Balans per 31 december 2015	86
Winst- en verliesrekening over 2015	87
Kasstroomoverzicht 2015	88
Toelichting op de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht	89
Overige gegevens	118
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	119
Meerjarenoverzicht	124

Balans per 31 december 2015

(vóór verwerking van het resultaat)

		31 december 2015	31 december 2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Activa			
Vaste activa			
Materiële vaste activa	1	17.575	17.399
Financiële vaste activa	2	5	2
		17.580	17.401
Vlottende activa			
Vorderingen	3	336	214
Liquide middelen	4	689	613
		1.025	827
		18.605	18.228
Passiva			
Eigen vermogen			
Gestort kapitaal	5	0,02	0,02
Wettelijke reserve		0,9	0,6
Agio		1.599	1.599
Overige reserves		5	5
		1.604	1.604
Voorzieningen	6	21	28
Langlopende schulden	7	15.851	15.552
Kortlopende schulden	8	1.129	1.044
		18.605	18.228

Winst- en verliesrekening over 2015

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Netto omzet		
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	747	790
Gebruiksvergoeding	314	262
	1.061	1.052
Geactiveerde productie eigen bedrijf	97	93
Overige bedrijfsopbrengsten	42	58
Bedrijfsopbrengsten 10	1.200	1.203
Exploitatielasten 11		
Kosten van uitbesteed werk	-641	-630
Lonen en salarissen	-243	-236
Sociale lasten	-42	-40
Afschrijvingskosten	-120	-118
Overige waardeveranderingen vaste activa	-10	-23
Overige bedrijfslasten	-117	-94
	-1.173	-1.141
Financiële baten en lasten 12	-14	-12
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening vóór mutatie egalisatierekening en belastingen 13	13	50
Mutatie egalisatierekening 14	-13	-50
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening vóór belastingen	-	-
Belastingen 15	-	-
Resultaat na belastingen	-	-

Kasstroomoverzicht 2015

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	737	753
Ontvangsten van vervoerders	320	262
Ontvangsten van derden	41	53
Ontvangsten beheer en onderhoud	1.098	1.068
Leveranciers beheer en onderhoud	-678	-659
Apparaat en personeel	-272	-290
Betalingen beheer en onderhoud	-950	-949
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	148	119
Ontvangen interest	1	2
Betaalde interest	-13	-13
Kasstroom uit operationele activiteiten	136	108
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	710	883
Ontvangsten van derden	267	280
Leveranciers uitbreiding en vervanging	-909	-1.145
Apparaat en personeel	-128	-122
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-60	-104
Terugbetaling ontvangen bijdragen	-	-
Aflossing leningen	-	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-	-
Totale kasstroom	76	4
Liquide middelen einde boekjaar	689	613
Liquide middelen begin boekjaar	613	609
	76	4

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

Algemeen

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

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

Aandeelhouder

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

Structuur van de onderneming

ProRail B.V. is een niet-beursgenoteerde vennootschap. In de statuten is opgenomen dat het bestuur van de vennootschap wordt gevormd door drie statutaire bestuurders. De raad van commissarissen houdt toezicht.

Grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening

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

Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling.

Presentatie

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

conform artikel 362 lid 4 Titel 9 BW 2. Hiertoe is de onderverdeling van de verloopstaat materiële vaste activa uitgebreid. Daarnaast sluit de indeling beter aan bij de gehanteerde benamingen in de communicatie tussen ProRail en de Rijksoverheid.

Schattingen en onzekerheden

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

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

- levensduren van materiële vaste activa;
- bijzondere waardeverminderingen van vaste activa;
- omvang van voorzieningen; en
- investeringsbijdrage inzake AK schommelfonds.

Afrondingsverschillen

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

Financiële instrumenten

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

Financiële instrumenten worden bij de eerste opname verwerkt tegen reële waarde waarbij de direct toerekenbare transactiekosten in de eerste opname worden meegenomen.

Handels- en overige vorderingen

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

Lang- en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen

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

Investeringsbijdrage

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

Bijzondere waardeverminderingen financiële activa

Een financieel actief dat niet wordt gewaardeerd tegen (1) reële waarde met waardewijzigingen in de winst- en verliesrekening of (2) geamortiseerde kostprijs of lagere marktwaarde, wordt op iedere verslagdatum beoordeeld om te bepalen of er objectieve aanwijzingen bestaan dat het actief een bijzondere waardevermindering heeft ondergaan. Een financieel actief wordt geacht onderhevig te zijn aan een bijzondere waardevermindering indien er objectieve aanwijzingen zijn dat na de eerste opname van het actief zich een gebeurtenis heeft voorgedaan die een negatief effect heeft gehad op de verwachte toekomstige kasstromen van dat actief en waarvan een betrouwbare schatting kan worden gemaakt.

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

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

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

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

Activa

Materiële vaste activa

Waardering

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

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

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 wijzigen, worden deze als een schattingswijziging verantwoord.

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

Op Terreinen en Werken in constructie wordt niet afgeschreven. De afschrijvingstermijnen in jaren voor de overige categorieën activa zijn als volgt:

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

Bijzondere waardevermindering

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

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

Financiële vaste activa

Deelnemingen

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

Overige financiële activa

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

Passiva

Eigen vermogen

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

Voorzieningen

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

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

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

Reorganisatievoorziening

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

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

Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen

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

Jubileumvoorziening

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

Lang- en kortlopende schulden

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

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 contante waarde van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen per balansdatum af te wikkelen.

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

Egalisatierekening

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

Resultaatbepaling

Opbrengstverantwoording

Netto-omzet

Onder de Exploitatiebijdragen Rijksoverheid worden de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten van het landelijke railnet verantwoord. De exploitatiesubsidie wordt opgenomen op het moment dat aan alle voorwaarden is voldaan. Dit houdt in dat exploitatiesubsidie ten gunste van de winst- en verliesrekening komt in het jaar waarin de ermee samenhangende bestedingen worden verwerkt.

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

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

Geactiveerde productie eigen bedrijf

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

Overige bedrijfsopbrengsten

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

Kosten

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

Belastingen

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

Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

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

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

De totaal ontvangen bijdrage van derden bedraagt EUR 308 miljoen (2014: EUR 333) en wordt voor EUR 41 miljoen (2014: EUR 53) verantwoord onder de operationele activiteiten daar waar het activiteiten betreft voor beheer en instandhouding. De resterende ontvangen bijdrage van EUR 267 miljoen (2014: EUR 280) is verantwoord onder de investeringsactiviteiten als gevolg van de directe relatie met vernieuwing en vervanging. Voor EUR 90 miljoen (2014: EUR 103) heeft de vernieuwing en vervanging betrekking op activa waarvan de economische eigendom niet bij ProRail ligt.

Bepaling reële waarde

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

De boekwaarde van de liquide middelen benadert de reële waarde vanwege de korte 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 2015 zijn er geen concrete plannen voor vervroegde aflossing op langlopende schulden.

[1] Materiële vaste activa

	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer	Werken in constructie	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>							
Stand per 31 december 2014							
Aanschafwaarde	15.809	2.096	1.291	2.002	2.168	1.824	25.190
Cumulatieve afschrijvingen	-4.707	-725	-761	-1.030	-568	-	-7.791
Boekwaarde	11.102	1.371	530	972	1.600	1.824	17.399
Mutaties in de boekwaarde							
Investerings	-	-	-	-	-	806	806
Ingebruikname	675	33	72	64	264	-1.108	-
Desinvesteringen	-14	-3	-1	-1	-1	-	-20
Afschrijvingen	-296	-52	-76	-62	-58	-	-544
Overige mutaties	-22	9	1	6	6	-66	-66
Saldo	343	-13	-4	7	211	-368	176
Stand per 31 december 2015							
Aanschafwaarde	16.368	2.129	1.345	2.068	2.429	1.456	25.795
Cumulatieve afschrijvingen	-4.923	-771	-819	-1.089	-618	-	-8.220
Boekwaarde	11.445	1.358	526	979	1.811	1.456	17.575

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

Categorieën materiële vaste activa

	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>					
Terreinen	780	-	-	-	-
Aarbebaan (inclusief voorzieningen)	926	-	-	-	-
Bovenbouw (inclusief ballast)	3.225	-	-	-	-
Bruggen	3.248	-	-	-	-
Tunnels	2.213	-	-	-	-
Overige (zoals: overwegen en geluidsschermen)	1.053	-	-	-	-
Bovenleiding en draagconstructies	-	799	-	-	-
Onderstations/voedingsinstallaties	-	559	-	-	-
Hard- en software van de systemen voor de aansturing van de treindienst	-	-	195	-	-
Reizigersinformatiesystemen	-	-	87	-	-
Telecommunicatienetwerken	-	-	174	-	-
Overige communicatieapparatuur	-	-	70	-	-
Baanvak- en emplacementebeveiliging	-	-	-	979	-
Perrons, inclusief overkappingen	-	-	-	-	740
Toegang tot perrons (zoals: roltrappen, liften, bruggen en tunnels)	-	-	-	-	409
Publiek aandeel in stationsgebouwen	-	-	-	-	414
Fietsenstallingen	-	-	-	-	248
	11.445	1.358	526	979	1.811

Investerings

De investeringen in materiële vaste activa bedroegen in 2015 EUR 916 miljoen en zijn 17% lager dan in 2014 (EUR 1.107 miljoen). In de verloopstaat materiële vaste activa zijn de niet activeerbare investeringen van EUR 110 miljoen in mindering gebracht op de investeringen.

	Uitbreiding/ vervanging	Investering	%
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Gefinancierd door ministerie van Infrastructuur en Milieu			
OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad)	Uitbreiding	102	11%
Zevenaar-Zevenaar grens ERTMS	Uitbreiding	36	4%
NSP Utrecht	Uitbreiding	36	4%
DSSU (DoorStroomStationUtrecht)	Uitbreiding	34	4%
Utrecht CS-Lunetten	Uitbreiding	29	3%
Spoorzona Delft	Uitbreiding	24	3%
Geoomerkte programma's *	Uitbreiding	89	10%
Overige uitbreidingsprojecten	Uitbreiding	118	13%
Bovenbouwvernieuwingsprojecten **	Vervanging	103	11%
Overige vervangingsprojecten	Vervanging	167	18%
Subtotaal ministerie		738	81%
Gefinancierd door derden			
Projecten provincies en gemeenten		177	19%
Projecten FENS (Fonds eenmalige bijdrage NS) ***		1	0%
Subtotaal derden		178	19%
		916	100%

- * Geoomerkte programma's zijn groepen projecten die tezamen een bepaalde investering realiseren. Voor deze programma's worden geoomerkte 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.

Niet activeerbare investeringen

De niet activeerbare investeringen betreffen:

	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	
Spoorzona Delft (vertraging)	17
DSSU (herplanning en engineering)	11
NSP Utrecht (vertraging)	10
NSP Breda (vertraging en verstoring)	6
Sloopkosten bij diverse projecten	9
Breda, geluidschermen (stopzetting contract met aannemer)	4
Zevenaar-Zevenaar grens ERTMS (ontwikkeling)	4
OV SAAL (scopewijziging en vertraging)	6
Zwolle spoort (scopewijziging)	3
Amsterdam CS Cuijpershal (schadeloosstelling)	3
Diverse kleinere projecten	37
	110

Ingebruikname

De in gebruik genomen vaste activa betreffen:

2015	
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	
Spoorzone Delft	381
Bovenbouwvernieuwingsprojecten	111
Stationsprojecten (incl. grote stationsprojecten)	175
Bouw diverse onderdoorgangen, bruggen en passages	94
ICT-projecten	53
Ruimte voor de fiets	48
OV SAAL	32
Vernieuwing VL-posten	28
Zevenaar-Zevenaar grens ERTMS	24
Toegankelijkheid Stations	22
Aanleg en vernieuwing emplacementen	21
Beveiligingsprojecten (excl. ERTMS)	21
DSSU	14
Geluidsmaatregelen	14
Diverse kleinere projecten	70
	1.108

Desinvesteringen

De desinvesteringen zijn veroorzaakt door met name onderstaande projecten:

2015	
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	
Sloop bij reguliere bovenbouwvervangingsprojecten	7
Sloop in het kader van functiewijzigingsprojecten en andere vervangingsprojecten	13
	20

Overige mutaties

Onder overige mutaties bij de materiële vaste activa zijn overboekingen opgenomen van categorieën activa naar aanleiding van recente inzichten in de verschillende typen objecten. De mutatie bij de Werken in Constructie wordt met name veroorzaakt door de herrubricering in verband met het economisch eigendom van objecten.

Buiten afschrijving geraakte activa

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

[2] Financiële vaste activa

	Deelnemingen	Vorderingen op deelnemingen	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Stand per 31 december 2014	1	1	2
Mutaties			
Toevoegingen	1	2	3
Onttrekkingen	-	-	-
Stand per 31 december 2015	2	3	5

Deelnemingen

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

Relined B.V.

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

Keyrail B.V.

Keyrail B.V. beheerde en exploiteerde de goederenspoorlijn tussen de Rotterdamse haven en de grens van Nederland met Duitsland (de havenspoorlijn en de Betuweroute) tot 1 juli 2015. Per 1 juli 2015 zijn deze activiteiten geïntegreerd binnen ProRail B.V.

De vennootschap is statutair gevestigd te Rotterdam en heeft een geplaatst aandelenkapitaal van EUR 18.000. ProRail B.V. heeft een belang van 50% in Keyrail B.V. 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.

Vorderingen op deelnemingen

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

[3] Vorderingen

	31 dec. 2015	31 dec. 2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Vorderingen op derden	47	78
Vorderingen op de Rijksoverheid	82	1
Vordering op Spoorwegpensioenfonds	79	-
Vorderingen op deelnemingen	4	7
Vorderingen omzetbelasting	6	8
Vorderingen omgevingswerken	16	23
Vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades	6	6
Overige vorderingen	1	1
Overlopende activa	95	90
	336	214

Bij de waardering van de vorderingen is bij de vorderingen op derden en vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades rekening gehouden met mogelijke oninbaarheid van EUR 8 miljoen (2014: 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.

Vordering op Spoorwegpensioenfonds

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

De vordering op het Spoorwegpensioenfonds wordt van 1 januari 2016 tot en met 31 december 2017 maandelijks verrekend met de maandelijks afdracht van de premiebetaling aan het Spoorwegpensioenfonds.

Vorderingen op deelnemingen

	31 dec. 2015	31 dec. 2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Voorgesloten bedragen aan Relined	2	2
Vooruitbetaalde huur glasvezelkabelnet aan Relined (looptijd tot en met 2019)	2	2
Gefactureerde, nog niet ontvangen bedragen van Keyrail	-	1
Nog te factureren aan Keyrail wegens geleverde diensten	-	2
	4	7

Vorderingen omzetbelasting

De vordering op de belastingdienst heeft betrekking op de aangifte omzetbelasting over het vierde kwartaal 2015.

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.

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Stand per 1 januari	23	19
Kosten in het boekjaar	83	107
Gedeclareerde bedragen in het boekjaar	-90	-103
Stand per 31 december	16	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 wordt met name verklaard door vooruitbetalingen van EUR 87 miljoen en nog te factureren bedragen van EUR 8 miljoen. Bij vooruitbetalingen met een langlopend karakter zijn tevens bankgaranties afgegeven.

[4] Liquide middelen

	31 dec. 2015	31 dec. 2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Totaal banktegoeden	689	613

ProRail houdt haar banktegoeden aan op een speciale rekening bij het ministerie van Financiën conform de Wet financiering decentrale overheden. Als gevolg van de lage rente stand is EUR – (2014: EUR – miljoen) uitgezet als daggeld lening. Het saldo liquide middelen wordt grotendeels gevormd door van derden vooruitontvangen bedragen voor onderhoud en vernieuwing van omgevingswerken, voorfinanciering van geormerkte programma's en verplichtingen aan leveranciers.

In de liquide middelen is een bedrag van EUR 0,4 miljoen (2014: EUR 2 miljoen) aan afgegeven garanties voor met name huurovereenkomsten begrepen. Over dit bedrag kan ProRail niet vrij beschikken.

[5] Eigen vermogen

	Gestort kapitaal	Wettelijke reserve	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>						
Stand per 31 december 2014	0,02	0,6	1.599	5	-	1.604
Mutaties						
Resultaat deelnemingen	-	0,3	-	-	-	0,3
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2015	0,02	0,9	1.599	5	-	1.604

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt EUR 90.000 en is verdeeld in 200 aandelen van elk EUR 450. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bestaat uit 44 aandelen (2014: 44 aandelen) en bedraagt EUR 19.800 (2014: 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 aandeelhouder-schap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, gevestigd te 's-Gravenhage.

Wettelijke reserve

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

Agio

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

Overige reserves

De overige reserves bevatten de vrij uitkeerbare reserves.

Onverdeeld resultaat

Onder het onverdeeld resultaat zijn de jaarlijkse exploitatieresultaten verantwoord. In 2015 is een nettoresultaat van EUR – miljoen (2014: EUR – miljoen) behaald.

[6] Voorzieningen

	Jubileum- uitkeringen	Overig	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Stand per 31 december 2014	9	19	28
Mutaties			
Toevoegingen	-	-	-
Onttrekkingen	-1	-2	-3
Vrijval	-	-4	-4
Stand per 31 december 2015	8	13	21

Jubileumuitkeringen

Medewerkers van ProRail ontvangen een jubileumgratificatie bij een dienstverband van 12,5 jaar, 25 jaar en 40 jaar. De vergoeding bij het 12,5 jaar dienstverband bedraagt 25% van het CAO-loon. Bij een dienstverband van 25 en 40 jaar ontvangt een medewerker een gratificatie van eenmaal het CAO-maandloon. De voorziening bevat de voorwaardelijk opgebouwde rechten van medewerkers per 31 december 2015.

De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:

	2015	2014
Disconteringsvoet	1,21%	0,96%
Arbeidsongeschiktheidsrisico (leeftijdsafhankelijk)	0,13%-1,72%	0,13%-1,72%
Kans uitdiensttreding (leeftijdsafhankelijk)	1%-5%	1%-5%
Algemene loonronde	2,0%	2,0%
Individuele verhogingen (leeftijdsafhankelijk)	0%-4%	0%-4%

Overig

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

[7] Langlopende schulden

	31 dec. 2015	31 dec. 2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Onderhandse leningen	314	314
Pensioenpremie	56	-
Overlopende passiva	15.481	15.238
	15.851	15.552

Onderhandse leningen

	Ministerie van Financiën	Institutionele Beleggers	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Stand per 31 december 2014	241	73	314
Mutaties			
Toevoegingen	-	-	-
Aflossingen	-	-	-
Stand per 31 december 2015	241	73	314

Specificatie onderhandse leningen:

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

Reële waarde

De reële waarde van de onderhandse leningen bedraagt EUR 378 miljoen (2014: EUR 395 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 markttrente. Als grondslag voor de markttrente is hierbij gebruik gemaakt van rentevoeten op Europese staatsleningen met vergelijkbare looptijd.

Pensioenpremie

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

	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	
Stand per 31 december 2014	-
Mutaties	
Toevoeging	79
Onttrekking	-
Vrijval	-
Stand per 31 december 2015	79
Verplichting premiepad - kortlopend	23
Verplichting premiepad - langlopend	56
Stand per 31 december 2015	79

Overlopende passiva

	31 dec. 2015	31 dec. 2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Vooruitontvangen omgevingswerken	168	166
Investeringsbijdragen	15.313	15.072
	15.481	15.238

Vooruitontvangen omgevingswerken

ProRail voert in opdracht van derden, voornamelijk gemeenten en provincies, werken uit zoals onderdoorgangen, spoorwegovergangen en geluidswallen. Deze partijen hebben aan ProRail een vergoeding betaald bij oplevering van het werk of betalen jaarlijkse vergoedingen. Deze vergoedingen worden door ProRail onder de schulden verantwoord ter financiering van periodiek onderhoud aan en toekomstige vernieuwing van deze objecten. Hiernaast is er sprake van oprenting tegen 0,79 % (2014: 0,74 %). Ten aanzien van de aanwending bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse inningen en oprenting over de gestorte afkoopsommen (EUR 13 miljoen). Bij vernieuwingen als gevolg van actualisatie van de verplichtingen heeft een vrijval plaatsgevonden (EUR 4 miljoen). De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter.

	Onderhoud	Vernieuwing	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Stand per 31 december 2014	33	142	175
Mutaties			
Bijdragen	9	4	13
Oprenting	-	1	1
Aanwending	-7	-2	-9
Vrijval	-	-4	-4
Stand per 31 december 2015	35	141	176
Omgevingswerken - kortlopend	7	2	9
Omgevingswerken - langlopend	28	140	168
Stand per 31 december 2015	35	141	176

Investeringsbijdragen

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

De vrijval vindt plaats in de vorm van amortisaties naar rato van de afschrijvingskosten op de desbetreffende materiële vaste activa. Het aandeel waarover niet wordt afgeschreven heeft betrekking op terreinen en bedraagt EUR 625 miljoen (2014: 618 miljoen).

In de investeringsbijdragen is een bijdrage van EUR 64 miljoen (2014: EUR 60 miljoen) opgenomen voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project (AK schommelfonds).

	Rijksoverheid	Derden	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>			
Stand per 31 december 2014	13.605	2.001	15.606
Mutaties			
Ontvangen bijdragen	648	139	787
Desinvesteringen	-111	-9	-120
Afschrijvingen	-373	-51	-424
Overige mutaties	-28	-44	-72
Stand per 31 december 2015	13.741	2.036	15.777
Investeringsbijdrage - kortlopend	404	60	464
Investeringsbijdrage - langlopend	13.337	1.976	15.313
Stand per 31 december 2015	13.741	2.037	15.777

Ontvangen bijdragen

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2015 van EUR 648 miljoen (2014: EUR 809 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies van EUR 139 miljoen (2014: EUR 212 miljoen).

Desinvesteringen

De amortisatie als gevolg van desinvesteringen hebben grotendeels betrekking op projecten binnen de categorie Werken in constructie (EUR 108 miljoen). Het restant (EUR 13 miljoen) heeft betrekking op boekwaardeverliezen.

Afschrijvingen

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

Overige mutaties

De overige mutaties op de investeringsbijdragen hebben betrekking op de herrubricering in verband met economisch eigendom derden.

[8] Kortlopende schulden

	31 dec. 2015	31 dec. 2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Leveranciers en handelscrediteuren	95	14
Schulden aan deelnemingen	2	-
Kortlopende schulden Rijksoverheid	144	29
Belastingen en sociale lasten	11	11
Overige kortlopende schulden	335	375
Overlopende passiva	542	615
	1.129	1.044

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 2015 van EUR 11 miljoen (2014: EUR 11 miljoen).

Overige kortlopende schulden

	31 dec. 2015	31 dec. 2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Rijksoverheid		
Voorfinanciering van geormerkte programma's	25	32
Vooruitontvangen subsidiegelden aanleg (MIRT)	70	78
Overloop van ontvangen subsidiebijdragen naar volgende jaren	10	44
Vooruitontvangen subsidie kapitaallasten en onderhoud (BOV)	78	21
Derden		
Af te dragen rente van onderhandse leningen	1	1
Vooruitontvangen gelden van de Europese Unie	6	5
Vooruitontvangen gelden van lagere overheden en derden	8	8
FENS-projecten	4	5
Diverse personeelsaanspraken (vakantiegeld en vrijetijdsaanspraken)	17	16
Vooruitgefactureerde bedragen aan derden	9	16
Geleverde prestaties waarvoor nog geen factuur is ingediend	82	143
Overige nog te betalen kosten	24	5
	335	375

Overlopende passiva

	31 dec. 2015	31 dec. 2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Investeringsbijdragen	464	534
Vooruitontvangen omgevingswerken	9	9
Bijdragen inzake stationsprojecten	5	7
Egalisatierekening	57	58
Fonds winterweer	7	7
	542	615

Investeringsbijdragen

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

Vooruitontvangen omgevingswerken

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

Bijdragen inzake stations projecten

Ten behoeve van de financiering van commerciële voorzieningen in grote stations vernieuwingsprojecten, de zogeheten Nieuwe Sleutel Projecten, is door NS Stations (voorheen: NS Poort) in totaal EUR 113 miljoen (prijspeil 1 januari 2006) toegezegd. Op de initiële overeenkomsten zijn indexeringen toegepast voor in totaal EUR 14 miljoen en zijn contractwijzigingen overeengekomen voor in totaal EUR -10 miljoen, waarmee het totaal van de overeengekomen toezeggingen EUR 117 miljoen bedraagt. Het verloop van deze bijdragen in 2015 is:

	Bijdragen	Rente	Aanwending	Totaal
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>				
Stand per 31 december 2014	72	2	-67	7
Mutaties	8	-	-10	-2
Stand per 31 december 2015	80	2	-77	5

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.

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Stand per 1 januari	58	10
Mutaties		
Resultaat	13	50
Overige	-14	-2
Stand per 31 december	57	58

Mutatie resultaat

De mutatie resultaat 2015 van EUR 13 miljoen (2014: EUR 50 miljoen) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2015 en de werkelijke kosten van de door subsidieverlener opgedragen taken.

Fonds winterweer

Ter dekking van toekomstige uitgaven bij zwaar winterweer is voor extra benodigde inzet van stations-storingsploegen een fonds nog te besteden subsidiegelden gevormd. In 2015 hebben zich geen situaties voorgedaan als gevolg van streng winterweer die leiden tot een onttrekking uit het fonds.

[9] Financiële instrumenten

Algemeen

De in deze toelichting opgenomen gegevens verschaffen informatie die behulpzaam is bij het schatten van de omvang van risico's die verbonden zijn aan zowel de in de balans opgenomen als de niet in de balans opgenomen financiële instrumenten. Het betreft hier elke overeenkomst die leidt tot een financieel actief bij één partij en een financiële verplichting of eigen- vermogensinstrument bij een andere partij. Hieronder vallen traditionele financiële instrumenten, zoals vorderingen, schulden en effecten.

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

Kredietrisico

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

Renterisico

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

[10] Bedrijfsopbrengsten

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Exploitatiedragers Rijksoverheid	747	790
Gebruiksvergoeding	314	262
Geactiveerde productie eigen bedrijf	97	93
Overige bedrijfsopbrengsten	42	58
	1.200	1.203

Exploitatiebijdragen Rijksoverheid

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

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Initiële beschikking op (subsidie)aanvraag	971	1.041
Aanvullende subsidiebeschikking	-	6
	971	1.047
Overige (project)beschikkingen	32	37
Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar	14	4
	46	41
	1.017	1.088
Financiering investeringswerken	-177	-245
Fonds winterweer	-	-1
Keyrail	-19	-35
Vrijval beschikte middelen	-74	-3
Overheveling projecten naar volgend jaar	-	-14
	-270	-298
Totaal exploitatiebijdragen	747	790

Gebruiksvergoeding

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Opbrengsten gebruiksvergoeding	322	269
Prestatieregelingen	-8	-7
	314	262

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding over 2015 bedraagt EUR 322 miljoen (2014: EUR 269 miljoen), waarvan EUR 303 miljoen (2014: EUR 253 miljoen) voor personenvervoerders en EUR 19 miljoen (2014: 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.

Geactiveerde productie eigen bedrijf

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

Overige bedrijfsopbrengsten

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Doorbelasting aan deelnemingen	7	13
Periodieke ontvangsten van lagere overheden voor onderhoud en stroom	7	8
Levering van reisinformatie aan vervoerders (voornamelijk NS-Reizigers)	9	10
Geactiveerde productie omgevingswerken	3	4
Grondtransacties	1	2
Planstudiekosten derden	3	4
Diversen	12	17
	42	58

Doorbelasting aan deelnemingen

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

[11] Exploitatielasten

Kosten van uitbestede werk

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Grootschalig onderhoud	-139	-119
Kleinschalig onderhoud	-269	-278
Onderhoud transfer	-70	-63
Beheer (inclusief kosten calamiteitenorganisatie)	-154	-160
Planstudies/innovaties/verkenningen	-9	-10
	-641	-630

Grootschalig onderhoud

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

Kleinschalig onderhoud

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

Onderhoud transfer

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

Beheer

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

Planstudies/innovaties/verkenningen

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

Lonen en salarissen

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Totaal	-243	-236

Alle medewerkers zijn in dienst van ProRail B.V.

Verdeling van FTE (gemiddeld aantal FTE)

	2015	2014
Directie	14	18
Vervoer en Dienstregeling	214	182
Operatie	2.234	2.297
Projecten	831	893
Staven	500	478
	3.793	3.868

Sociale lasten

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Totaal	-42	-40

Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt EUR 11,9 miljoen (2014: EUR 9,8 miljoen).

Bezoldiging commissarissen

De ten laste van ProRail komende beloning van de commissarissen over 2015 bedraagt in totaal EUR 195.227 (2014: EUR 190.525). De beloning bestaat uit een vast honorarium, een vergoeding voor deelname aan een of meer commissies en een onkostenvergoeding. In 2015 heeft indexering van de bezoldiging plaatsgevonden. De bezoldiging van de raad van commissarissen over 2015 is als volgt:

	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemings-commissie	Vergoeding compliance en integriteits-commissie	Gedelegeerd commissaris	Overige vergoedingen	Totaal 2015	Totaal 2014
<i>Bedragen in euro's</i>								
J.G.M. Alders	31.870	-	7.822	-	-	1.252	40.944	20.472
W.E. Kooijman	20.266	-	7.822	1.181	-	1.252	30.521	29.198
J.G.H. Helthuis ¹	20.266	7.822	7.822	-	6.000	1.252	43.162	72.982
P.T.H. Timmermans	20.266	7.822	-	-	-	1.252	29.340	29.198
A.C.W. Sneller ²	16.888	6.518	-	1.181	-	1.043	25.630	-
L.M. Sondag ²	16.888	-	6.518	1.181	-	1.043	25.630	-
M.A.M. Boersma ³	-	-	-	-	-	-	-	20.274
C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs ³	-	-	-	-	-	-	-	18.401

1 Gedelegeerd commissaris tot en met 30 januari 2015

2 Benoemd op 1 maart 2015

3 Teruggetreden op aandeelhoudersvergadering van 27 juni 2014

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

Bezoldiging bestuurders

De ten laste van ProRail komende beloning van de statutair bestuurders en de overige directieleden over 2015 bedraagt in totaal EUR 1.056.770 (2014: EUR 1.217.232). De beloning van de directie bestaat uit een vast inkomen met secundaire arbeidsvoorwaarden (onkostenvergoeding, leaseauto en pensioen). De bezoldiging voor de statutaire bestuurders en overige directieleden is als volgt:

		Periodiek betaalde beloningen				Beloningen betaalbaar op termijn ⁹	Overige vergoedingen ¹⁰	Totaal	Uitkering bij beëindiging dienstverband
		Bruto loon	Werkgevers-deel sociale premies	Onkostenvergoeding	Bijstelling auto van de zaak				
<i>Bedragen in euro's</i>									
P. Eringa ¹ President directeur	2015	155.250	6.155	5.662	5.687	4.237	-	176.991	-
	2014	-	-	-	-	-	-	-	-
P.E.M. Buck Directeur projecten	2015	188.000	8.207	4.992	12.247	5.649	18.700	237.795	-
	2014	188.000	6.397	4.992	12.240	9.425	-	221.054	-
W. Knopperts ² Directeur operatie (waarnemend)	2015	171.921	8.207	720	12.465	5.649	13.305	212.267	-
	2014	122.822	6.131	540	8.424	6.087	-	144.004	-
H. Thomassen ³ Directeur vervoer en dienstregeling (waarnemend)	2015	160.800	8.207	720	9.134	5.649	7.904	192.414	-
	2014	157.894	8.265	720	9.492	7.800	-	184.171	-
D.J.A. Kruij ⁴ Directeur financiën (waarnemend)	2015	122.822	6.155	540	4.538	4.237	5.738	144.030	-
	2014	-	-	-	-	-	-	-	-
M.W. Gout-Van Sinderen ⁵ President directeur	2015	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	119.931	4.131	3.774	-	4.713	-	132.549	188.000
P.M.E. Dirix ⁶ Directeur operatie	2015	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	49.982	2.065	1.248	4.236	2.128	-	59.659	-
E.T.A. de Boer ⁷ directeur financiën a.i.	2015	-	-	-	-	-	93.273	93.273	-
	2014	-	-	-	-	-	103.090	103.090	-
R. van der Steeg ⁸ directeur financiën a.i.	2015	-	-	-	-	-	-	-	-
	2014	-	-	-	-	-	184.705	184.705	-

1 In dienst per 1 april 2015

2 Waarnemend directeur operatie vanaf 1 april 2014

3 Waarnemend directeur vervoer en dienstregeling vanaf 1 juni 2013

4 Waarnemend directeur financiën vanaf 1 april 2015

5 Uit dienst per 1 juli 2014

6 Uit dienst per 1 april 2014

7 Directeur financiën ad interim vanaf 1 oktober 2014 t/m 10 april 2015, vergoeding is gebaseerd op een uurtarief exclusief kantoorkosten (10% van bezoldiging)

8 Directeur financiën ad interim vanaf 19 augustus 2013 t/m 15 oktober 2014, vergoeding is gebaseerd op een uurtarief exclusief kantoorkosten (10% van bezoldiging)

9 Werkgeversdeel van pensioenpremie

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

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

Arbeidsvoorwaarden

Vervoersfaciliteiten

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

Pensioen

De pensioenregeling van de bedrijfstak Spoorwegen is een collectieve toegezegde-bijdrage-regeling, die de werkgever verplicht tot het betalen van een vooraf vastgestelde jaarlijkse premie. De opbouw van het pensioen is afhankelijk van de leeftijd van de medewerker. Medewerkers geboren in of na 1950 hebben in beginsel aanspraak op een pensioen gebaseerd op een middelloonregeling met een pensioenleeftijd van 67 jaar. De werkgever is niet aansprakelijk voor het aanvullen van premie- of dekkingstekorten bij het pensioenfonds. Eind 2015 is geen sprake van een noodzaak tot een verplichting respectievelijk recht op overschot.

Afschrijvingskosten

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Afschrijvingen, gefinancierd door eigen financiering	-120	-118
Afschrijvingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-424	-409
	-544	-527
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	424	409
Totaal	-120	-118

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.

Overige waardeveranderingen vaste activa

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Overige waardeveranderingen, gefinancierd door eigen financiering	-10	-23
Overige waardeveranderingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-120	-134
	-130	-157
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	120	134
Totaal	-10	-23

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

Overige bedrijfslasten

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Huisvesting- en kantoor/werkplekkosten	-56	-66
Overige personeelskosten	-23	-25
Externe dienstverlening	-39	-43
Overige baten en lasten	1	40
	-117	-94

Honoraria van de accountant

Onderstaande honoraria zijn in 2015 ten laste van het resultaat (externe dienstverlening) van ProRail gebracht voor accountantskosten en adviesdiensten door de externe accountant van ProRail zijnde Ernst & Young Accountants LLP, voor dienstverlening uitgevoerd in 2015.

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Onderzoek van de jaarrekening	0,7	0,4
Andere controleopdrachten	0,8	0,7
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	-
Andere niet controlediensten	0,1	0,3
	1,6	1,4

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

[12] Financiële baten en lasten

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Rentelasten	-15	-14
Rentebaten	1	2
	-14	-12

[13] Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Totaal	13	50

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 resultaatontwikkelingen die zich in 2015 hebben voorgedaan zijn weergegeven in onderstaande tabel:

	2015
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	
Aanbestedingsresultaat	5
Vrijval vooruitontvangen omgevingswerken	4
Gebruiksvergoeding	5
Overige	-1
	13

[14] Mutatie egalisatierekening

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Totaal	-13	-50

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

[15] Belastingen

	2015	2014
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>		
Totaal	-	-

[16] Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen

Concessie

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

ProRail stelt jaarlijks een beheerplan op met concrete doelstellingen voor dat jaar. ProRail meet haar prestaties aan de hand van afgesproken kernprestatie-indicatoren en rapporteert elk kwartaal aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Investeringsverplichtingen

De aangegane financiële verplichtingen inzake investeringen en onderhanden projecten bedroegen per ultimo 2015 circa EUR 0,8 miljard (2014: EUR 1,0 miljard). De afloop van de investeringsverplichtingen en de nieuwe investeringsverplichtingen zijn daarmee van vergelijkbare omvang.

Meerjarencontracten

ProRail heeft overeenkomsten afgesloten voor schoonmaak en onderhoud transferruimten van stations met een waarde van EUR 65 miljoen per jaar. Daarnaast heeft ProRail zich contractueel vastgelegd voor de hieronder opgesomde zaken:

Aangegane verplichtingen naar vervaltermijnen in miljoenen euro's	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Prestatie Gericht Onderhoud-contracten (PGO) voor onderhoud aan de spoorinfra	87	197	156	440
Output Proces Contracten (OPC) voor onderhoud aan de spoorinfra*	117	-	-	117
Huisvesting (huur en servicekosten)	16	52	4	72
ICT-Beheer	41	4	-	45
Onderhoud beveiligingssystemen, liften en roltrappen	23	69	-	92
Diverse overeenkomsten	29	39	-	68
	316	366	160	842

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

Milieuvergunningen

Milieuwetgeving verplicht ProRail om milieuvergunningen te verkrijgen voor haar emplacementen. In deze milieuvergunningen is de toegestane milieuruimte geregeld, dat wil zeggen de hoeveelheid geluid die mag worden gemaakt en welk risico vanwege het rangeren met gevaarlijke stoffen toelaatbaar is. De verplichtingen die hieruit voortvloeien hebben geleid tot (geluids-)bron bestrijdende maatregelen aan het rijdend materieel.

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

als die hogere waarden dan de Handreiking toelaten. Het programma bestaat enerzijds uit de deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' en anderzijds uit een aantal deelprojecten op emplacements 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 emplacements waar extra maatregelen nodig zijn, zijn op vier locaties na afgerond. De realisatie van de overige locaties heeft extra vertraging opgelopen a.g.v. stagnatie in lopende procedures voor het aanvragen van de omgevingsvergunning milieu en een hoger beroep bij een omgevingsvergunning bouw. De huidige verwachting is dat het nog zeker 3 tot 4 jaar gaat duren alvorens deze locaties zijn afgerond. 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 2015 gestegen naar 9,7% (2014: 8,1%). De pensioenpremie grondslag zal vanaf 2016 als gevolg van de nieuwe overeenkomst met het Spoorwegpensioenfonds 24% bedragen.

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

Van de pensioenpremie die aan het Spoorwegpensioenfonds wordt afgedragen komt 2/3 deel voor rekening van ProRail en 1/3 deel voor rekening van de medewerkers. De dekkingsgraad is een indicator voor de vermogenspositie van het pensioenfonds en geeft de verhouding weer tussen de bezittingen en de verplichtingen van het pensioenfonds. Het spoorwegpensioenfonds had een dekkingsgraad van 106,1% per 31 december 2015 (115,7% per 31 december 2014). De wet- en regelgeving stelt eisen aan de berekening van de dekkingsgraad en het minimum niveau van de dekkingsgraad (105%). In juni 2015 heeft het Spoorwegpensioenfonds een herstelplan ingediend bij De Nederlandsche Bank. In het herstelplan is uitgewerkt hoe het fonds uiterlijk binnen elf jaar de buffers weer op het vereiste niveau kan krijgen.

Garantie Relined B.V.

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

Samenwerkingsprotocol RWS

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

Claims

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

Meldingen

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

Railstock

De Supply, Logistics & Servicemanager Voest Alpine Railpro B.V. houdt voor eigen rekening en risico voorraad, de zogenoemde Railstock, aan van een omvang en samenstelling als door ProRail is vastgesteld. De Railstock is primair bedoeld als calamiteitsvoorraad ten behoeve van correctief onderhoud. Daarnaast worden materialen in de Railstock opgeslagen die voor ProRail van strategisch belang zijn. ProRail heeft hiervoor een contract afgesloten met Voest Alpine Railpro B.V. Na beëindiging van het contract heeft ProRail een afnameverplichting van de volledige Railstock tegen de dan actuele voorraadwaarde vermeerderd met eventuele afvoerkosten. Het huidige contract heeft een looptijd tot medio 2017. De waarde van de Railstock bedraagt 4,2 EUR miljoen (2014: EUR 4,3 miljoen), waarvan EUR 0,3 miljoen incourant.

Utrecht, 8 april 2016

Raad van Bestuur ProRail B.V.

P. Eringa
Chief Executive Officer

J.J.A. van Leeuwen
Chief Financial Officer

J. Voppen
Chief Operational Officer

Raad van Commissarissen ProRail B.V.

J.G.M. Alders
President-commissaris

W.E. Kooijman

Mevrouw J.G.H. Helthuis

P.T.H. Timmermans

Mevrouw A.C.W. Sneller

L.M. Sondag

Overige gegevens

Resultaatbestemming

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

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

Ingevolge artikel 26.2 staat het resultaat na belastingen ter vrije beschikking van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Over 2015 bedroeg het resultaat na belastingen EUR – miljoen (2014: EUR – miljoen).

Gebeurtenissen na balansdatum

In 2016 verwacht ProRail dat de overname van het resterend belang van 50% in de deelneming Keyrail wordt geformaliseerd.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Verklaring over de jaarrekening 2015

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2015 van ProRail B.V. te Utrecht gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van ProRail B.V. op 31 december 2015 en van het resultaat over 2015 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

- De balans per 31 december 2015.
- De winst-en-verliesrekening over 2015.
- De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

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

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

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

Materialiteit

Materialiteit	€ 9.700.000 (2014: €10.400.000)
Toegepaste benchmark	1% van de over het subsidiejaar verstrekte subsidie (€ 971.639.000).
Nadere toelichting	De materialiteit is in overeenstemming met het controleprotocol dat onderdeel is van de subsidieverlening voor kapitaallasten en onderhoud van het landelijk spoorwegnet 2014.

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

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

De kernpunten van onze controle

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

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

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

Financiële projectbeheersing

(toelichting 1 van de jaarrekening)

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

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

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

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

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

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

Fraude

(paragraaf klokkenluidersmeldingen van het jaarverslag)

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

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

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

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

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

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

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

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de raad van bestuur afwegen of ProRail B.V. in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de raad van bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling tenzij de raad van bestuur het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. De raad van bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of ProRail B.V. haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van ProRail B.V.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

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

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

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

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

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de entiteit;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door de raad van bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of ProRail B.V. haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen;
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

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

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

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

Verklaring betreffende overige door wet- of regelgeving gestelde vereisten

Verklaring betreffende het jaarverslag en de overige gegevens

Wij vermelden op basis van de wettelijke verplichtingen onder Titel 9 Boek 2 BW (betreffende onze verantwoordelijkheid om te rapporteren over het jaarverslag en de overige gegevens):

- dat wij geen tekortkomingen hebben geconstateerd 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 door Titel 9 Boek 2 BW vereiste overige gegevens zijn toegevoegd;
- dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening.

Benoeming

Wij zijn door de raad van commissarissen benoemd als accountant van ProRail B.V. met ingang van de controle van het boekjaar 2004 en zijn tot op heden de externe accountant.

Utrecht, 8 april 2016

Ernst & Young Accountants LLP

w.g. F. de Bruijn RA

Meerjarenoverzicht

Winst en verliesrekening					
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2015	2014	2013	2012	2011
Bedrijfsopbrengsten	1.200	1.203	1.236	1.237	1.267
Bedrijfslasten	1.187	1.153	1.233	1.219	1.243
Bedrijfsresultaat	13	50	3	18	24
Resultaat na belastingen	-	-	-	-	-

Balans					
<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2015	2014*	2013	2012	2011
Vermogen					
Balanstotaal	18.605	18.228	20.908	20.582	20.414
Eigen vermogen	1.604	1.604	5.477	5.704	5.702
Langlopende schulden	314	314	314	314	345

Activa					
Materiële vaste activa	17.575	17.399	20.160	19.820	19.305
Afschrijvingen	120	118	316	311	288
Investerings	916	1.107	1.212	1.228	1.322
Investeringsbijdrage	787	1.021	1.190	1.039	1.130

* Waardering materiële vaste activa vanaf 2014 tegen historische kostprijs

Kernprestatie indicatoren					
<i>In absolute aantallen</i>	2015	2014	2013	2012	2011
Aantal botsingen (Europese Definitie)	1	3	1	1	3
Aantal ontsporingen (Europese Definitie)	0	1	1	1	3
Aantal STS (rood sein-passages)	86	100	152	155	154
Geleverde treinpaden	97,9%	97,9%	97,8%	98,1%	98,7%

Medewerkers					
<i>In absolute aantallen</i>	2015	2014	2013	2012	2011
Aantal medewerkers (gewogen gemiddelde)	3.909	4.000	4.083	4.326	4.306
Aantal medewerkers (einde jaar)	3.958	3.916	4.081	4.129	4.321
Aantal fte's eigen (gewogen gemiddelde)	3.793	3.868	3.953	4.122	4.115
Aantal fte's eigen (einde jaar)	3.846	3.796	3.949	3.956	4.110
Aantal fte's inhuur (gewogen gemiddelde)	182	182	232	274	432
Aantal fte's inhuur (einde jaar)	178	187	197	236	311

Kwantiteiten					
<i>In absolute aantallen</i>	2015	2014	2013	2012	2011
Netlengte in exploitatie (in km)	3.058	3.057	3.061	3.010	3.035
waarvan enkelsporig	950	950	955	951	968
waarvan meersporig	2.108	2.107	2.106	2.059	2.067
netlengte geëlektrificeerd	2.167	2.167	2.167	2.121	2.121
Totale spoorlengte (in km)	7.021	7.030	7.028	7.033	7.000
waarvan vervangen in boekjaar	196	125	94	108	139
Wissels	7.071	7.151	7.172	7.195	7.352
waarvan vervangen in boekjaar	168	149	141	153	215
Overwegen	2.589	2.612	2.651	2.731	2.759
waarvan beveiligd	1.598	1.595	1.606	1.614	1.677
Seinen	12.036	11.944	11.843	11.683	11.599
Stations	404	403	402	402	396
Beweegbare bruggen	56	56	56	56	58
Tunnels*	15	15	14	17	15
Tonkilometers (in miljarden per jaar)**	45	51	50	50	50
waarvan personen	38	38	37	37	37
waarvan goederen	7	13	13	13	13
Treinkilometers (in miljoenen per jaar)**	152	156	155	150	149
waarvan personen	145	145	144	139	138
waarvan goederen	6	10	10	10	10
waarvan overig (aannemers/testritten)	1	1	1	1	1
Spoorwegondernemingen	30	28	29	28	27
waarvan personen	10	9	9	9	10
waarvan goederen	20	19	20	19	17

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

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

ProRail

