

Beheerplan ProRail 2008

Van ProRail
Auteur ProRail – Planning en Control

Kenmerk Docs nummer 20719745
Versie 3
Datum Januari 2008
Bestand Beheerplan 2008 (EDMS nummer 20515406)

Status Definitief

Leeswijzer Beheerplan 2008	4
1 ProRail zorgt dat het Spoor	6
1.1 Achtergrond van het Beheerplan	6
1.2 Missie en strategie van ProRail	6
1.3 Korte historie	7
1.4 Omgevingsanalyse	8
2 Uitgangspunten en staat van de infra	12
2.1 Uitgangspunten Beheerplan: trein- & tonkilometers	12
2.2 Infrastructuur	13
2.3 Staat van de infra: kwantiteiten infra en intensiteit	13
3 Kernprestaties in 2008 e.v. / producten ProRail	16
3.1 Prestatie afspraken met de klanten en V&W	16
3.2 Prestatie-indicatoren voor 2008 en verder	17
3.3 Reacties van klanten op “voorstel prestaties ProRail 2008-2012”	27
3.4 Ontwikkeling prestatie-indicatoren	29
4 Continu verbeteren	32
4.1 Risicomanagement	32
4.2 ActivaRegister	32
4.3 Toepassing Scenario en Prestatieanalyse	32
4.4 Procesmanagement	33
4.5 Onderzoek Holland Consulting Group	34
4.6 Railwaybenchmark	34
5 Financiële randvoorwaarden	36
5.1 Overzicht van wijzigingen en risico's	36
5.2 Speciale producten	40
5.3 Toelichting op opbrengsten	42
5.4 Toelichting op de kosten	43
5.5 Investerings	48

6	Bijlage: toelichting prestatie-indicatoren 2008	51
7	Bijlage: realisatie prestaties per spoorlijn	68
8	Bijlage: definities en afkortingen	74
9	Bijlage: Financieel hoofdstuk	77
10	Bijlage: bijdrage Keyrail	83
11	Bijlage: consultatie	92

Leeswijzer Beheerplan 2008

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft met ingang van 1 januari 2005 een Beheerconcessie verleend aan ProRail. ProRail is daarmee verantwoordelijk voor het beheer van alle hoofdspoorwegen in Nederland en de daarbij behorende spoorweginfrastructuur. Ieder jaar legt ProRail in een beheerplan vast op welke manier zij, binnen het beschikbare budget, optimaal invulling geeft aan de beheertaken. Voor u ligt het Beheerplan 2008.

Hoofdstuk 1 van het Beheerplan 2008 geeft een beeld van de context waarin ProRail werkt. Daarnaast wordt teruggeblikt op belangrijke zaken van het afgelopen jaar die invloed hadden op dit beheerplan. Tot slot is er een analyse van factoren die de komende jaren invloed hebben op ProRail. Uitgangspunt hierbij is dat een krachtige groei in het vervoer en een verschuiving van de focus van overheid naar vervoerders ProRail extra kansen bieden.

Hoofdstuk 2 geeft inzicht in de uitgangspunten die voor het h ele beheerplan zijn gehanteerd. Het gaat om kwantitatieve gegevens (ontwikkeling van vervoer en beschikbare infra)  n de kwaliteit van de beschikbare infrastructuur.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de prestaties die ProRail in 2008 zal leveren en een doorkijk naar de jaren tot en met 2010 en verder.

In de concessie zijn de taken van ProRail uitgewerkt in zorgtaken. ProRail heeft de kernprestaties vertaald in meetbare nadere prestatie-indicatoren (NPI's). De prestaties zijn exclusief de HSL-Zuid en de Betuweroute. De prestaties van de Betuweroute zijn apart opgenomen in bijlage 10.

Vanaf 2008 maken ProRail en de minister van Verkeer en Waterstaat alleen nog afspraken over de te behalen waarden van de NPI's en niet meer over de achterliggende maatregelen, met uitzondering van maatregelen op het gebied van veiligheid en milieu.

De prestaties zijn door ProRail voorgelegd aan de klanten. In hoofdlijnen wordt aangegeven op welke wijze het commentaar van de klanten is beantwoord.

Hoofdstuk 4 gaat nader in op het continu verbeteren van ProRail. Daarbij komen vier belangrijke onderwerpen aan de orde: risicomangement, activaregister, toepassing Scenario en Prestatieanalyse (voorheen Financieringssystematiek) en procesmanagement.

Hoofdstuk 5 geeft de financiële onderbouwing voor de prestaties die ProRail in 2008 wil leveren, met een vooruitblik tot 2020. Het hoofdstuk bevat onder andere een overzicht van de kosten en opbrengsten. Inkomsten en uitgaven voor de Betuweroute en HSL-Zuid zijn afzonderlijk opgenomen.

1 ProRail zorgt dat het Spoor

1.1 Achtergrond van het Beheerplan

ProRail beheert de spoorweginfrastructuur en faciliteert daarmee het vervoer van reizigers en goederen over het spoor. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft ProRail een concessie verleend voor het beheer. Hieronder valt de zorg voor:

- het leiden van het verkeer over de infrastructuur;
- de kwaliteit, de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de infrastructuur;
- de eerlijke, niet-discriminerende verdeling van de capaciteit van de infrastructuur.

Voor deze beheertaken krijgt ProRail inkomsten uit twee bronnen: de subsidie van het Rijk en de gebruiksvergoeding die de vervoerders betalen. Met beide partijen maakt ProRail afspraken over de prestaties die tegenover deze inkomsten staan. De afspraken met het Rijk staan op hoofdlijnen in de beheerconcessie en meer in detail in de jaarlijkse beheerplannen van ProRail. In het Beheerplan 2008 staan de prestaties voor 2008, met een doorkijk naar de jaren tot 2012.

Dit voorliggende beheerplan is een belangrijk product in het proces naar een sturingsrelatie op basis van outputsturing en bevat aanvullende informatie over de staat van de infra. In essentie gaat het om:

- kernprestaties van ProRail;
- de financiële onderbouwing daarvan.

De prestaties van ProRail zijn vertaald in meetbare NPI's (nadere prestatie-indicatoren). De afspraken daarover met het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn gebaseerd op overleg met klanten van ProRail. Die klanten bepalen dus mede de koers voor de komende jaren.

Bij iedere NPI hoort een minimaal te behalen grenswaarde. Vanaf 2008 maken ProRail en het ministerie van Verkeer en Waterstaat alleen nog afspraken over de te behalen grenswaarden en het bijbehorende budget (outputsturing). Bij de nieuwe sturingsrelatie past het niet meer om in detail maatregelen en activiteiten ten behoeve van de prestaties op te nemen. Omdat 2007 een overgangsjaar is, zijn de maatregelen nog wel opgenomen in de subsidieaanvraag. De maatregelen voor veiligheid en milieu zijn conform de concessie-eisen wel integraal in dit beheerplan opgenomen.

1.2 Missie en strategie van ProRail

ProRails hoofdtaak is de verkoop van betrouwbare en veilige treinpaden, adequate informatievoorziening en schone, veilige en toegankelijke transferruimten. ProRail is dé netwerkmanager in de Nederlandse spoormarkt.

ProRail wil als zelfstandige netwerkmanager uitblinken door de klanten optimaal maatwerk te leveren. ProRail doet dit alles tegen de laagste life cycle kosten en weegt investeringen af op basis van maatschappelijke kosten en baten analyses. Bij conflictsituaties bekijkt ProRail in eerste instantie of er alternatieve oplossingen zijn en lukt dat niet dan zal ProRail in haar onafhankelijke rol gebruik maken van formele verdeelregels. Dit alles vraagt ook om een andere samenwerking en ander gedrag. Daarom herken je in het werk en handelen van iedere ProRailer de kernwaarden: omgevingsgericht, resultaatgericht, betrouwbaar en neemt zijn verantwoordelijkheid.

Missie**ProRail**

- zorgt voor voldoende, betrouwbare en veilige railinfrastructuur;
- levert zijn klanten treinpaden, transfercapaciteit en informatiediensten;
- doet dat op een transparante en maatschappelijk verantwoorde wijze, met gemotiveerde, professionele medewerkers;
- werkt als partner in de spoorsector mee aan het oplossen van mobiliteitsvraagstukken nu én straks;
- wil de beste netwerkmanager van Europa zijn.

Focus op de klant en omgeving

ProRail wil een betrouwbare en toegankelijke gesprekspartner zijn voor haar relaties. Sleutelbegrippen hierbij zijn: luisteren naar wensen, samen met de relaties werken aan de best mogelijke oplossingen, helder communiceren van afwegingen, intern de zaken met elkaar afstemmen en afspraken goed beleggen en monitoren.

Iedere relatie heeft een vast aanspreekpunt binnen ProRail, de relatiemanager. De relatiemanager is op de hoogte van alle zaken die spelen en spreekt op bestuurlijk en directieniveau met de relaties. De relatiemanagers zijn te vinden bij Inframangement (voor de decentrale overheden) en Capaciteitsmanagement (voor de vervoerders). Samen met de relaties worden relatieplannen opgesteld, met hierin gezamenlijke doelen voor de korte en lange termijn. Met dit alles wil ProRail haar relaties inzicht geven in wat ProRail doet en waar zij verantwoordelijk voor is. Daarnaast krijgt ProRail inzicht in wat de relaties beweegt. Want ook bij relaties geldt: onbekend maakt onbemind.

1.3 Korte historie

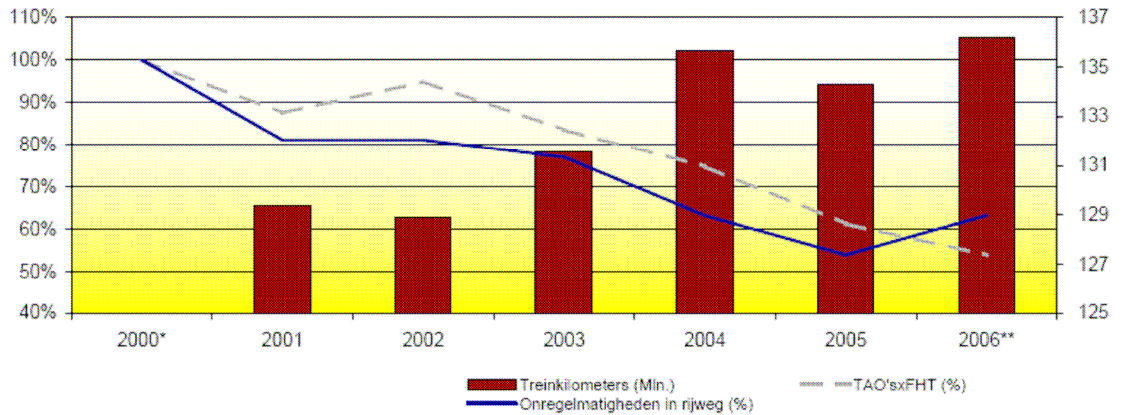
Op de derde verjaardag van ProRail hierbij een korte terugblik op de grote veranderingen van de afgelopen jaren en op de uitdagingen voor de toekomst. 2007 was een druk jaar voor ProRail met ook veel media aandacht. Het ging daarbij om positief nieuws zoals de indienststelling van de vier sporen tussen Amsterdam en Utrecht, maar ook om zaken die de positie van ProRail geen goed doen. Zoals de overlast voor vervoerders door uitloop van werkzaamheden en storingen.

De afgelopen drie jaar heeft ProRail hard gewerkt om de operationele processen op orde te krijgen en is er veel gerealiseerd. Het achterstallig onderhoud is geagendeerd bij de Rijksoverheid die hiervoor extra middelen heeft vrijgemaakt. Het herstelplan spoor is opgesteld dat ProRail nu uitvoert: dit geldt zowel voor het spoor als de ICT-middelen. Er is geïnvesteerd in know how en in de infra. Dit resulteerde in nieuwe instrumenten zoals onder andere life cycle management. Verder is de relatie met de aannemers geordend in het kader van OPC+. Daarnaast heeft ProRail samen met de partners, vervoerders en V&W, een visie op de toekomst van het spoor ontwikkeld, vastgelegd in Benutten en Bouwen. In de Nota Mobiliteit van V&W zijn de uitgangspunten van Benutten en Bouwen verwerkt.

ProRail heeft de kernprestaties beter in de vingers: de betrouwbaarheid is hoog en stijgt. Dit alles in een periode waarin:

- het aantal reizigersvervoerders en goederenvervoerders op het spoor steeg, het aantal gereden kilometers substantieel toenam en het aantal concessieverlenende overheden omhoog ging;
- ProRail de hoofdstructuur voor het bedrijf heeft vorm gegeven als een one-system-company, de inrichtingsplannen zijn gemaakt, de topstructuur is ingericht en de mensen geplaatst en benoemd zijn. Dit alles past in wat de nieuwe spoorwet van ProRail vraagt.

Bij de stijgende intensiteit zijn de TAO's x FHT en het aantal onregelmatigheden in de rijweg sterk gedaald

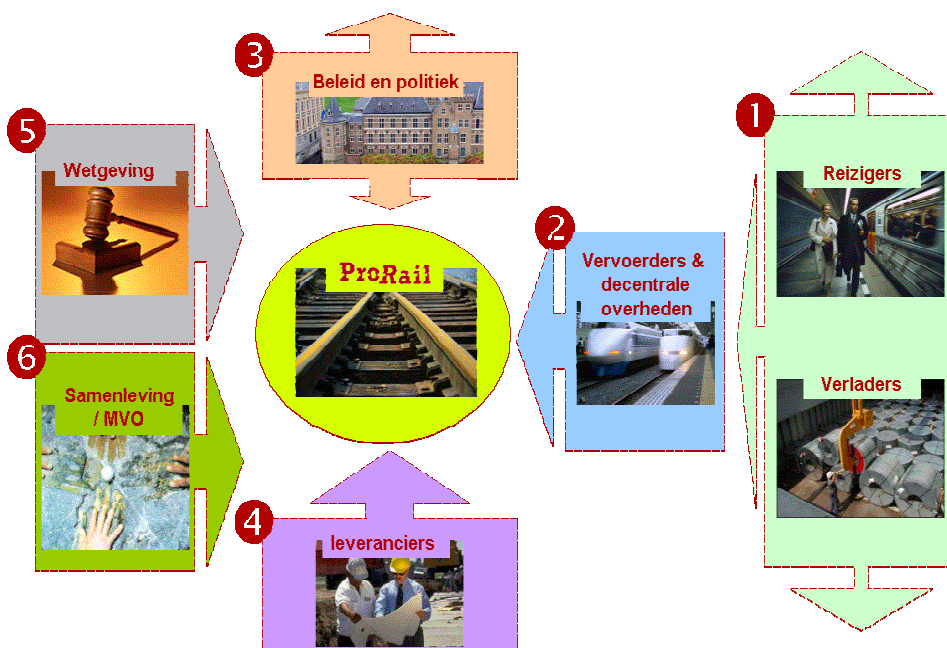


2006** = berekende waarde als gevolg van nieuwe monitoring systeem

In veranderende omstandigheden heeft ProRail laten zien te kunnen leren én vernieuwen en zich financieel en operationeel goed te kunnen verantwoorden. De koers is goed, maar de professionalisering is nog niet af en de bedrijfsprestaties moeten nog beter. Hierbij komt de focus nadrukkelijker op de klanten te liggen. Belangrijk is het doorontwikkelen van de identiteit en bedrijfsvoering van ProRail. In 2008 en de periode daarna liggen nog veel uitdagingen om met de schouders onder te zetten. De lat ligt daarbij hoog: ProRail wil de beste netwerkmanager van Europa zijn!

1.4 Omgevingsanalyse

De komende twee jaar verwacht ProRail belangrijke ontwikkelingen die impact op de koers van het bedrijf zullen hebben. Grote groei in vervoer en een verschuiving in focus van rijksoverheid naar vervoerders en decentrale overheden als opdrachtgever bieden kansen voor ProRail. Aan de andere kant is er vanuit de klant en maatschappij ook een grote urgentie om zaken goed op orde te hebben. ProRail bereidt zich actief en gestructureerd voor op de ontwikkelingen die op haar afkomen en de rol die daarbij hoort.



1. Marktonwikkeling

Elke dag rijden er 5.400 reizigerstreinen en ruim 300 goederentreinen over het Nederlandse spoorwegnet. Ze vervoeren dagelijks bijna 1,2 miljoen reizigers en 100.000 ton goederen.

Goed openbaar vervoer is in een dichtbevolkt en verstedelijkt land als Nederland noodzakelijk. De verwachting is dat de omvang van het treinverkeer blijft groeien. De gerealiseerde groei voor reizigers was in 2006 circa 6%, voor goederen 7%. Met deze groei wint het treinverkeer marktaandeel. Prognoses van de vervoerders en V&W (Nota Mobiliteit) geven aan dat de groei van reizigersvervoer in de randstad en het goederenvervoer in Nederland in de komende periode groot is. Voor reizigerskilometers is de schatting een groei van 14 naar 17 miljard (in 2020) en voor goederen een groei van 28 naar 55-80 mln ton per jaar (in 2020). Verdere groei betekent dat met name in de spits in toenemende mate aanvullende maatregelen nodig zijn.

2. De klanten

De nieuwe marktordening heeft als resultaat dat verschillende organisaties in de spoorsector actief zijn met ieder hun eigen operationele en commerciële doelstellingen. Het toenemend aantal vervoerders en concessieverlenende overheden resulteert in de noodzaak voor ProRail om én transparanter te worden én een meer gedifferentieerd product te leveren. Inzicht in de kostprijs wordt relevanter.

Vervoerders

ProRail onderscheidt reizigersvervoerders op het hoofdrailnet, reizigersvervoerders op de regionale lijnen en goederenvervoerders. Op dit moment zijn er negen personenvervoerders en dertien goederenvervoerders klant. Om meerdere redenen is het aannemelijk dat dit aantal klanten toeneemt. Zo concentreren internationaal opererende ondernemingen zich in Europa: de verwachting is dat hierdoor het aantal internationaal opererende spoorwegondernemingen in Nederland toeneemt. Daarnaast zal met de opening van de Betuweroute het aantal railgoederenvervoerders in Nederland stijgen.

De vraag naar hogere beschikbaarheid van het spoor ontstaat niet alleen als gevolg van toenemende mobiliteit, maar ook vanuit de wens van de vervoerders om een beter product te kunnen bieden. De vervoerder vraagt om goede informatievoorziening voor zijn klanten en manifesteert zich daarmee nadrukkelijker als "klant". De vervoerders willen zaken doen met een ProRail dat helder is in zijn werkwijze. Via de gebruiksvergoeding betalen ze een deel van de kosten, maar ze zijn nog niet gewend voor extra wensen te betalen.

Lokale en regionale publieke partners

De rol van lokale en regionale publieke partners als belanghebbenden bij ontwikkelingen in railinfrastructuur en als concessieverlener voor het reizigersvervoer op regionale lijnen wordt steeds substantiëler. Zij zijn als grote financier van diensten inmiddels belangrijke klanten van ProRail. Lokale en regionale publieke partners denken na over gebiedsontwikkeling en willen bijpassende integrale vervoersconcepten mogelijk maken. Daarbij willen ze vaak maatwerk tegen lagere kosten. Zo vraagt deze markt meerdere "spoorarchitecturen", bijvoorbeeld lightrail. Dit alles betekent dat lokale en regionale publieke partners met ProRail willen praten over bijvoorbeeld aanbesteding, andere frequenties en nieuwe stations, maar ook over hun plannen dichtbij het spoorwagennet in het kader van tunnels, viaducten en overwegen.

Kansen

Een groeiende groep klanten met verschillende behoeften, betekent voor ProRail een kans en een diversiteit aan geldstromen. Op het gebied van functionaliteit, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur is er behoefte aan differentiatie op product- en marktcombinaties. De tijd van één standaard landelijk aanbod voor wat betreft capaciteit en kwaliteit is voorbij. De huidige wetgeving maakt differentiatie mogelijk. Dit betekent een verandering in de huidige werkwijze en producten van ProRail.

De effectiviteit per bestede euro (wat krijgen de klant en belastingbetaler ervoor terug) komt centraler te staan. Klanten willen informatie over de prestaties van ProRail die voor hen belangrijk zijn. Zij willen afspraken maken over de consequenties als prestaties onvoldoende zijn, net zoals ProRail afspraken wil maken met haar klanten als zij hun prestaties niet leveren waardoor de capaciteit op het spoor in het geding komt.

3. Politieke context

Verkeer en Waterstaat

Voor V&W en ProRail is 1 januari 2008 een belangrijke mijlpaal op het gebied van de aansturing van en samenwerking met ProRail. Outputsturing (= sturen op vooraf afgesproken te leveren prestaties) moet leiden tot een andere samenwerking. Outputsturing is gericht op de producten: treinpaden, informatie en transfer. De spoorsector staat hiermee steeds meer op eigen benen.

Evaluatie spoorwegwet

Tijdens deze evaluatie worden de doeltreffendheid en de effecten van de Spoorwegwet en de Concessiewet beoordeeld met de daarbij behorende lagere regelgeving en instrumenten (o.a. vervoer- en beheerconcessie). In 2008 leidt de evaluatie tot bevindingen, conclusies en aanbevelingen, kortom: "lessons learned".

Lokale en regionale publieke partners

In het kader van het vraagstuk van decentralisatie van beheertaken, waarnaar Verkeer en Waterstaat in 2007-2008 een onderzoek uitvoert, moet ProRail duidelijk laten zien de beste infrabeheerder voor alle spoorinfra in Nederland te zijn.

Relatie Brussel

Het Europese vervoersbeleid zet in op versterking van de economie door het stimuleren van mobiliteit in het algemeen en het railgoederenvervoer in het bijzonder. Verschillende nationale standaarden worden in snel tempo vervangen door (verplichtende) Europese richtlijnen. Europese interoperabiliteit staat hierbij centraal, maar ook veiligheid, gebruiksvergoeding, duurzame ontwikkeling (milieu) en stimulering van het goederenvervoer zijn belangrijk. Dit alles leidt tot harmonisatie, standaardisatie en implementatie van Europese processen en technische systemen.

4. Leveranciers: aannemers en ingenieursbureaus

ProRail moet zich steeds afvragen: wat doen we zelf en wat willen/moeten we uitbesteden? Het versterken van de eigen kennispositie om een deskundige en zakelijke opdrachtgever voor externe partijen te zijn, is hierbij een belangrijke afweging.

5. Wetgeving en Toezicht

Op de gebieden van arbeidsveiligheid, externe veiligheid en milieu is de wetgeving strikt. Dit leidt tot beperkingen in het gebruik van emplacementen, de vrije baan en de manier van onderhoud aan het spoor. Wetgeving is daarmee een variabele bij het verdelen van capaciteit. Wil ProRail hier efficiënt mee omgaan, dan vraagt dat flexibiliteit en innovatie.

Een belangrijk voordeel van vervoer over spoor ten opzichte van vervoer over de weg is juist het milieuvriendelijke en duurzamere karakter. ProRail staat voor: een goed evenwicht tussen milieu- maatregelen (en voldoen aan de wetgeving) en een optimale beschikbaarheid van het spoor voor reizigers- en goederenvervoer. Belangrijk hierbij is het voldoende oog hebben voor kosten én baten.

ProRail heeft op vrijwillige basis gekozen te voldoen aan de Nederlandse code corporate governance (Code Tabaksblat). De code gaat over goed ondernemerschap. Hierbij gaat het in essentie om een evenwichtige verdeling van invloed tussen het bestuur, de raad van

commissarissen en de algemene vergadering van aandeelhouders. De externe accountant speelt een belangrijke rol bij dit toezicht en staat de raad van commissarissen bij.

6. Samenleving/maatschappelijk verantwoord ondernemen

ProRail is een onderneming met een maatschappelijk doel. Het ministerie van Verkeer & Waterstaat is 100% aandeelhouder van deze onderneming. De omzet van ProRail wordt primair gegenereerd door het leveren van treinpaden en informatie aan vervoerders en andere gerechtigden. ProRail houdt in haar activiteiten rekening met het maatschappelijk belang van het spoor en gaat kritisch om met het publieke geld. Een doelstelling van ProRail is om het spoor als modaliteit concurrerend te laten zijn met andere modaliteiten. Dit betekent dat ProRail bij beslissingen:

- maatschappelijke belangen meeweegt bij het bepalen van de koers;
- transparant en integer handelt;
- verantwoord omgaat met de publieke financiële middelen.

2 Uitgangspunten en staat van de infra

Dit hoofdstuk geeft de uitgangspunten en de staat van de infra weer zoals tot op dit moment is ontwikkeld. Die bestaande situatie is de basis voor het onderhoud en de vernieuwingen, en de kosten daarvan.

2.1 Uitgangspunten Beheerplan: trein- & tonkilometers

De prestaties in dit hoofdstuk zijn inclusief de prestaties van de bestaande Betuweroute infrastructuur (Havenspoorlijn), maar exclusief die van de nieuwe infrastructuur (A15 tracé). Deze zijn nog niet afzonderlijk zichtbaar te maken. Met V&W is afgesproken dat er in het Beheerplan 2008 een aparte paragraaf komt voor prestaties en de financiën van de Betuweroute. Zie daartoe bijlage 10.

Tabel 2-1 Ontwikkeling treinkilometers

Treinkilometers (miljoen/jaar)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Doorkijk	
									2015	2020
Reizigerstrein kms	122,9	128,7	132,1	135,5	136,5	136,5	136,5	139,5	142,4	142,4
Goederentrein kms	12,4	13,1	14,2	14,8	15,3	15,8	16,4	16,9	18,0	20,7
Totaal treinkilometers	135,3	141,8	146,3	150,3	151,8	152,3	152,9	156,4	160,4	163,1
waarvan over nieuwe HSL-infra	0,0	0,0	0,5	4,1	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6
waarvan over Betuweroute	1,1	1,2	3,2	4,2	4,4	4,5	4,7	4,8	5,1	5,8
Index totaal treinkms	100	105	108	111	112	113	113	116	119	121

Tabel 2-2: Ontwikkeling brutotonkilometers

Bruto tonkilometers (miljard/jaar)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Doorkijk	
									2015	2020
Bruto tonkm reizigers	33,4	36,1	37,0	38,6	38,8	38,8	38,8	39,7	41,0	41,0
Bruto tonkm goederen	14,1	15,0	15,3	15,6	15,8	16,4	17,0	17,5	18,6	21,4
Totaal bruto tonkm	47,5	51,1	52,3	54,2	54,6	55,2	55,8	57,2	59,6	62,4
waarvan over nieuwe HSL-infra	0,0	0,0	0,1	1,9	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
waarvan over Betuweroute	1,6	2,2	5,3	6,2	6,4	6,6	6,7	6,9	7,3	8,1
Index totaal bruto tonkms	100	108	110	114	115	116	117	120	125	131

Benchmarks

ProRail voert met regelmaat benchmarks uit om mogelijke verbeteringen zichtbaar te maken. In 2005 is een eerste benchmark ook openbaar gemaakt. De uitkomst was dat ProRail goed scoort in vergelijking met andere landen, maar dat er ook verbeterpunten zijn. Daarnaast hebben stakeholders aandachtspunten voor de volgende benchmarks aangegeven. ProRail heeft daarom in volgende benchmarks in 2008 extra oog voor zaken die nog beter kunnen.

2.2 Infrastructuur

Tabel 2-3 Infrastructuur

Omvang infrastructuur		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	W.V. BR
Netlengte	KM	2.805	2.808	2.808	2.802	2.809	2.806	2.811	2.811	2.813	2.776	2.896	175
Enkelsporig	KM	952	931	931	925	931	930	924	924	926	926	915	8
Meersporig	KM	1.853	1.877	1.877	1.877	1.877	1.876	1.887	1.887	1.887	1.849	1.980	166
Geëlectriceerd	KM	2.058	2.061	2.061	2.061	2.061	2.059	2.064	2.064	2.066	2.028	2.195	175
Niet geëlectriceerd	KM	747	747	747	741	748	748	748	748	748	748	701	0
Spoorlengte	KM	6.385	6.432	6.454	6.499	6.505	6.518	6.550	6.563	6.589	6.517	6.830	522
Hoofdspoor	KM	4.710	4.756	4.770	4.807	4.813	4.822	4.847	4.857	4.877	4.799	5.091	356
Zijspoor	KM	1.676	1.677	1.684	1.692	1.692	1.696	1.703	1.706	1.712	1.717	1.739	170
Overwegen	Aantal	2.946	2.964	2.891	3.016	3.004	2.972	2.895	2.878	2.760	2.716	2.720	92
Beveiligd	Aantal	2.002	2.033	2.033	2.142	2.144	2.137	2.120	2.116	2.067	2.049	2.051	87
Onbeveiligd	Aantal	944	931	858	874	860	835	775	762	693	667	669	5
Wissels	Aantal	8.657	8.696	8.716	8.723	8.680	8.584	8.948	8.383	8.333	8.280	8.280	670
Seinen	Aantal					9.569	9.712	9.809	9.875	10.017	9.825	9.968	467
Civiele objecten	Aantal	4.526	4.584	4.619	4.608	4.648	4.653	4.766	4.785	4.833	4.862	4.998	170
Beweegbare bruggen	Aantal	92	92	91	91	89	88	86	86	86	86	86	3
Tunnels	Aantal	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	11	5
Stations	Aantal	370	382	382	380	384	385	386	387	389	376	382	-
Stationsoppervlakte	1000 m2	1.410	1.414	1.414	1.410	1.411	1.418	1.422	1.424	1.427	1.409	1.421	-

De cijfers voor 2007 betreffen de prognose aan het einde van het jaar

Door de overgang van de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn naar RandstadRail zijn de aantallen in 2006 gedaald. In 2007 zijn viersporigheid Amsterdam-Utrecht, de HSL-Zuid en de Betuweroute opgeleverd, hetgeen heeft geleid tot een flinke toename van de kilometers spoor.

2.3 Staat van de infra: kwantiteiten infra en intensiteit

Er kan op twee manieren naar de infra gekeken worden: een dwarsdoorsnede per systeem of een geografische dwarsdoorsnede. Op dit moment zijn de informatiesystemen voornamelijk ingericht op het totale niveau van de infra, dan wel per regio. In de toekomst wil ProRail meer naar sturing per spoorlijn. Per spoorlijn ontstaat dan inzicht in gebruik, kosten, geïnvesteerd vermogen, prestatie en assetmanagement. Onderstaande tabel verduidelijkt deze verschillende invalshoeken.

Tabel 2-4 dwarsdoorsnede systemen

Spoorlijnen	Dwarsdoorsnede Infrastructuur / Systemen								Prestatie
	1 Draag	2 Doorsnijden	3 Geleide	4 Energie	5 Treinbeheersing	6 Beveiliging	7 Transfer	8 Communicatie	Beschikbaarheid
Zwolle - Wierden									
Eindhoven - Venlo									
Schiphol - Almere									
Rotterdam - Gouda									
.....									

Railinfrastructuur bestaat uit diverse systemen met als één van de gemeenschappelijke kenmerken de lange levensduur. ProRail stuurt de staat van de infrastructuur op basis van Life Cycle Management (LCM) en RAMSHE¹. Vervangingen en vernieuwingen zijn zeer kapitaalintensief. Om de totale levenscyclus kosten te minimaliseren wordt door middel van dagelijks en Kleinschalig onderhoud, Grootschalig onderhoud en Vernieuwing de levensduur van de systemen geoptimaliseerd.

De acht deelsystemen die ProRail hanteert (zie bovenstaande tabel) geven nader inzicht in de technische staat van de infrastructuur:

¹ RAMSHE= Reliability Availability Maintainability Safety Health Environment

Draagsysteem en doorsnijdingsstelsel

Het draagsysteem en doorsnijdingsstelsel omvat objecten als baanlichaam, kabel- en leidingentracés, overwegbevoeringen, kunstwerken en railgebonden gebouwen (RGG). Kunstwerken zijn alle civieltechnische constructies op en naast het spoor, voor zover van invloed op de veilige berijdbaarheid van sporen. Railgebonden gebouwen zijn in te delen in gebouwen ten behoeve van Energievoorziening, Telematica, Treinbeveiliging en Verkeersleiding.

Het huidige draagsysteem is geschikt voor aslasten conform de Netverklaring. Een actuele wens is de toelating van zwaardere aslasten (25 ton) en hogere treinfrequenties.

Geleidingsstelsel

Het geleidingsstelsel bestaat uit sporen en wissels. Sporen en wissels in Nederland hebben een geschatte vervangingswaarde van ongeveer 8,8 miljard euro. Circa. 60 procent van de jaarlijkse onderhoudskosten en 75 procent van de vernieuwingskosten gaat naar sporen en wissels. Railcontactvermoeiing (RCF – rolling contact fatigue, bekend van het ongeval in Hatfield, Engeland) is een fenomeen dat sinds 2000 snel in omvang is toegenomen. RCF wordt nu beheerst via een landelijk programma van slijpen en het tijdig uitwisselen van stukken spoorstaaf (passtukken).

Energievoorziening

Het energievoorzieningsstelsel bestaat uit een tractie energie voorzieningsstelsel (inclusief netbeheer) en uit railinfravoedingen.

Tractie energie voorzieningsstelsel

Het tractie energie voorzieningsstelsel betreft zowel het 1500 V DC als het 25 kV AC stelsel. Tot minimaal 2017 zijn alleen de Betuweroute en de HSL-Zuid voorzien van het 25 kV voedingssysteem.

Railinfravoedingen

De railinfravoedingen omvatten de voedinginstallaties voor treinbeveiliging en – beheersinginstallaties, kortweg voeding TBB. Het gaat om verkeersleidingposten, relaishuizen, ATB installaties, treindetectie, interlockinginstallaties, seinen, wissels en overwegen. Naast beheer van de voeding TBB bevat railinfravoedingen het stelselbeheer van de diesel-tankinstallaties en de nutsvoorzieningen gas en elektra, waaronder de depotvoedingen.

Treinbeveiligingsstelsel

De leeftijdsopbouw van de treinbeveiligingsstelsels varieert van stelsels van rond 1950 tot de modernste, computergestuurde stelsels. Tot 1990 werden installaties gebouwd in relaistechniek, daarna zijn vrijwel alleen nog computergestuurde installaties ingevoerd. Om de veiligheid en beschikbaarheid te kunnen blijven waarborgen, is vervanging van de huidige relaisbeveiligingsinstallaties noodzakelijk. De installaties die vóór 1969 in gebruik zijn genomen, moeten uiterlijk in 2018 zijn vervangen omdat ze dan het einde van de technische levensduur naderen. Het gaat om zo'n twintig procent van het totaal aan treinbeveiligingsinstallaties in Nederland: ongeveer zeventig relaishuizen en zestienhonderd relaïskasten met een vervangingswaarde van ruim één miljard euro. Het programma dat de modernisering van de beveiliging tot doel heeft, heet Mistral ('Migratie Treinbeveiliging Integraal').

De afgelopen jaren zijn er binnen Treinbeveiliging vele ontwikkelingen gestart en voor een groot deel ook afgerond (BB 21, EBS +). De verwachting is dat op veel van die ontwikkelingen voortgeborduurd kan worden in nieuwe projecten als de Hanzelijn, Arnhem, VleuGel en in vervangingsprojecten als Mistral.

ERTMS

Binnen Europa lopen er diverse projecten om te komen tot Europese Standaards, o.a. ERTMS en INESS². Voor ProRail betekent dit in 2008 een sturende bijdrage aan de totstandkoming daarvan. Invoering van ERTMS is onderdeel van de overgang naar moderne, internationaal gestandaardiseerde systemen, die naast interoperabiliteit ook mogelijkheden bieden voor capaciteitsverhoging en invoering van nieuwe functionaliteit.

Huidige generatie beveiligingsystemen

Omdat de vervanging van de treinbeveiliging installaties naar verwachting 30 jaar duurt, is het tegelijk nodig de veiligheid en beschikbaarheid van de bestaande installaties te garanderen.

Ontwikkelingen die hiertoe gestart en deels afgerond zijn betreffen onder meer:

- elektronica als vervanging van elektromechanica, spanningsbewakingsunits, relais, etc.;
- led's als vervanging van lampseinen;
- ontwikkeling nieuw type assenteller;
- verbeterde versie ATB.

Overwegen

In de afgelopen jaren zijn met name die overwegen verbeterd of zelfs opgeheven die relatief onveilig waren. Inmiddels is er als gevolg van verschillende projecten al een forse daling van het aantal slachtoffers op overwegen te zien. De doelstelling om dit aantal in 2010 met 50 procent terug te dringen ten opzichte van het peiljaar 1985 was reeds in 2004 gerealiseerd. De dalende trend heeft zich in 2006 en 2007 verder doorgezet. Toch blijft de behoefte bestaan om overwegen op te heffen, mede om het aantal storingen te verminderen en de veiligheid bij het toenemende treinverkeer ten minste op het huidige niveau te houden. Dit uiteraard in een goede balans met het zorgdragen voor bereikbaarheid.

Transfer

Het transfersysteem omvat alle perrons, trappen, liften, gangen, fietsenstallingen, hallen, tunnels en bruggen die reizigers gebruiken om bij de trein of bij de in-/uitgang van het station te komen. ProRail loopt voorop in vergelijking met andere Europese landen ten aanzien van de realisatie van voorzieningen op het gebied van toegankelijkheid. ProRail is mede verantwoordelijk voor de sociale veiligheid en reinheid van deze ruimtes.

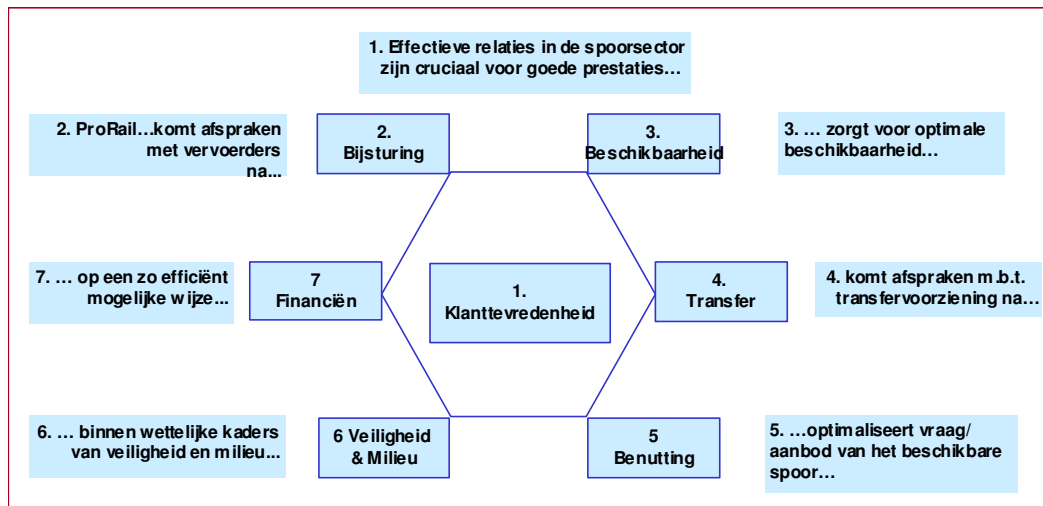
De gewenste kwaliteit van schoonmaak en onderhoud is functioneel gespecificeerd en vastgelegd in de beheerovereenkomst met NS Stations. De afgelopen jaren is de kennis van functioneel specificeren sterk toegenomen en is de regelgeving daar op aangepast.

² standaardisatie van de Europese interlocking, vanaf 2008 in consortiumverband voortgezet door EC gesubsidieerd project INESS

3 Kernprestaties in 2008 e.v. / producten ProRail

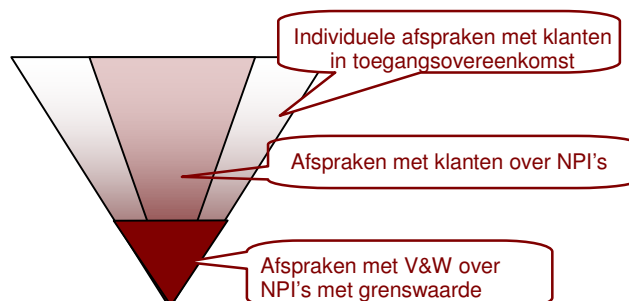
3.1 Prestatie afspraken met de klanten en V&W

ProRail heeft haar missie en strategische doelstellingen vertaald in zeven gebieden van externe kernprestatie-indicatoren (KPI's).



Per gebied maakt ProRail prestatie-afspraken (in de vorm van nadere prestatie indicatoren, NPI's) met klanten en V&W. De afspraken over de prestaties met het ministerie zijn gebaseerd op het overleg met de klanten, samen met hen bepaalt ProRail de koers voor de komende jaren. De wettelijke en financiële kaders zijn het uitgangspunt voor die afspraken. De NPI's zijn een belangrijk instrument voor de interne sturing en de verantwoording naar het ministerie van V&W. Dezelfde NPI's vormen de basis voor de toegangsovereenkomsten die ProRail met vervoerders sluit. Die worden aangevuld met individuele afspraken, soms eveneens in de vorm van een prestatie-indicator.

Figuur 3-1 relatie prestatie-indicatoren ProRail, klanten en V&W



3.2 Prestatie-indicatoren voor 2008 en verder

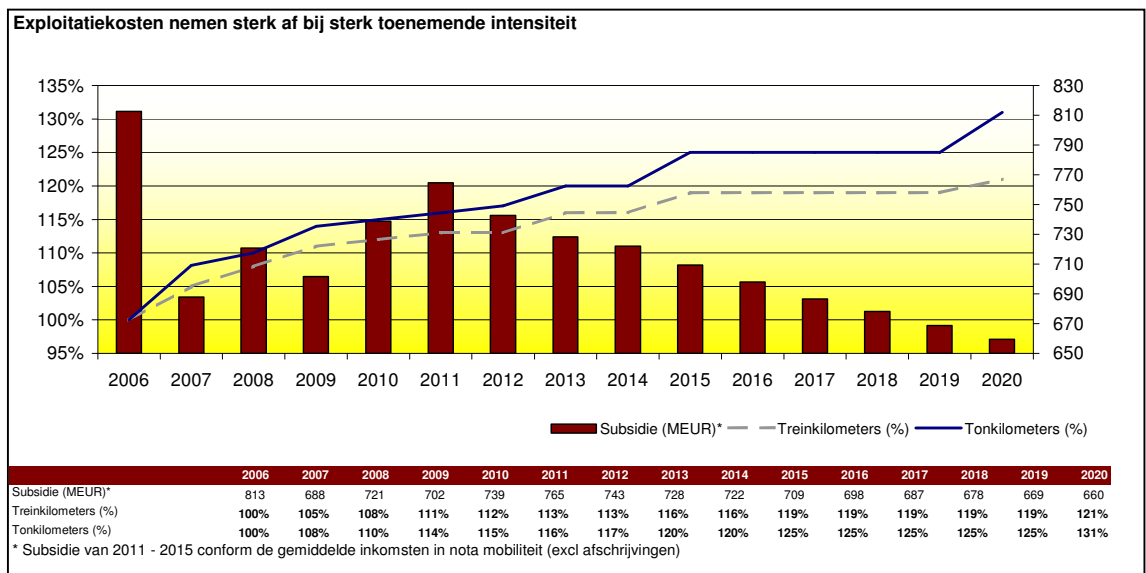
In februari 2007 is het nieuwe monitoringsysteem in werking getreden. De invoering van Monitoring heeft geresulteerd in een wijziging van de meetmethodiek van de NPI's Beschikbaarheid, Onregelmatigheden in de rijweginstelling (ORI), Arbeidsveiligheid en Systeemveiligheid. In de tekst van de respectievelijke NPI's wordt nader ingegaan op de nieuwe grens- en richtwaarden. In de bijlage wordt uitgebreider stilgestaan bij de NPI's. *ProRail verzoekt instemming van de minister van Verkeer en Waterstaat (conform de Beheerconcessie Hoofdwegeninfrastructuur) met de in deelparagraaf 3.2.1 opgenomen nadere prestatie-indicatoren (artikel 6 lid 2) en de in deelparagraaf 3.2.3 resp. 3.2.4. opgenomen maatregelen met betrekking tot veiligheid en milieu (artikel 5 lid 1C).*

3.2.1 NPI's: afspraken

In deze paragraaf zijn alle prestatie-indicatoren opgenomen waarover ProRail met klanten en V&W afspraken maakt. ProRail verzoekt instemming van de minister van Verkeer en Waterstaat met de in deze deelparagraaf opgenomen grenswaarden.

De ontwikkeling van de waarden van de NPI's moet worden gezien in het licht van de verhoogde intensiteit van het gebruik van de infrastructuur. Hierdoor betekent handhaving van deze NPI-waarden op een gelijk niveau in feite een verbetering. Naast het handhaven van reeds goede prestaties bij hogere intensiteit stuurt ProRail op gedifferentieerde verbeteringen ten behoeve van verschillende afnemers.

Figuur 3-2 Exploitatiekosten nemen sterk af bij toenemende intensiteit



Een aantal NPI's is rechtstreeks gerelateerd aan de gebruiksvergoeding. Een hogere ambitie zou direct tot verhoging van de gebruiksvergoeding leiden. Uitgangspunt is dat ProRail de "standaard" zet en klanten vervolgens de hogere ambitie kunnen aangeven, mits ze de extra kosten vergoeden. Uitgebreide toelichting, definities en evaluatie van de NPI's zijn opgenomen in bijlage 6.

Tabel 3-1 Prestatie-indicator bijsturing conform afspraken

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Grenswaarde</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
98%	97%	97%	97%	97%	97%

De wijze waarop ProRail verstoringen in de bijsturing door verkeersleiding afhandelt, is in de afgelopen jaren beter voorspelbaar geworden. Als gevolg van continue aandacht is de score op deze prestatie-indicator dan ook gestegen van 74% in 2002 tot 97% in 2006. Aangezien er een balans moet zijn tussen het toepassen van standaard maatregelen én het behouden van flexibiliteit in de bijsturing, is ProRail van mening dat de huidige grenswaarde van 97% op het juiste niveau ligt. Die blijft daarom ook gehandhaafd.

Tabel 3-2 Prestatie-indicator informatievoorziening op CTA/CHA conform afspraken

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Grenswaarde</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
97%	97%	97%	98%	98%	98%

ProRail verzorgt de informatie op de borden op de perrons en in de stations op basis van afspraken met de vervoerders. De structurele stijging van de grenswaarde zal pas haalbaar zijn na implementatie van het programma InfoPlus, dat voorziet in een structurele verbetering van de hele reisinformatieketen. De invoering van Infoplus vindt plaats medio 2008. De waarde die voor 2007 met NS is afgesproken stemt overeen met de grenswaarde voor 2008 en verder.

Tabel 3-3 Prestatie-indicator beschikbaarheid

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Grenswaarde</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
Nvt	99,3%	99,4%	99,43%	99,43%	99,43%
Geplande niet-beschikbaarheid (onderhoud)		0,30	0,30		
Ongeplande niet beschikbaarheid (storingen)		0,30	0,27		

Op basis van het nieuwe monitoringsysteem is er een prognose voor zowel de geplande (onderhoud) als ongeplande (storingen) niet beschikbaarheid gemaakt. Daarnaast heeft een aanscherping van de definitie van de functie hersteltijd plaatsgevonden. In de nieuwe systematiek is het namelijk mogelijk om de functiehersteltijd uit het monitoringsysteem te halen. Hierdoor is de functiehersteltijd niet langer een indicator van onze prestatie, maar meer een afspiegeling van de hinder die vervoerders ervaren.

Deze veranderingen hebben geresulteerd in een nieuwe grenswaarde voor de KPI-beschikbaarheid. De KPI-beschikbaarheid zal verder gedifferentieerd worden naar regio's en naar spoorlijnen/tracés als eerste stap om te komen tot differentiatie. Dat laatste in eerste instantie voor een beperkt aantal spoorlijnen.

Onderhoudsrooster

Er is een toenemende spanning tussen de capaciteitsbehoefte als gevolg van meer treinen op het spoorwegnet, de daarvoor benodigde onderhouds capaciteit en de randvoorwaarden als gevolg van arbeidsveiligheidsregels zoals die zijn vastgelegd in het Normenkader Veilig Werken en de milieuregels.

In een brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat van 7 september jl. is dan ook aangegeven dat ProRail aan de grenzen van de huidige mogelijkheden van het netwerk raakt: groei en benutting zijn niet meer mogelijk bij een gelijke manier van onderhoudsuitvoering en bij

gelijkblijvende kosten. Innovaties kunnen niet alles oplossen en de mogelijkheden om onderhoud naar de nacht te verschuiven zijn niet onbeperkt. Deze zaken hebben dus een mogelijk negatieve invloed op de NPI beschikbaarheid.

Tabel 3-4 Prestatie-indicator reinheid stations: subjectief

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Grenswaarde</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
52% > 7	54% > 7	52% > 7	53% > 7	53% > 7	53% > 7

Toelichting: 50% > 7 betekent dat 50% van de stations een rapportcijfer van 7 of hoger moet hebben voor reinheid.

De subjectieve indicator is een weergave van de rapportcijfers van reizigers voor de reinheid op stations. De grenswaarden zijn door de klanten gespecificeerd.

ProRail heeft ook een objectieve prestatie-indicator voor reinheid opgesteld, opgebouwd uit cijfers voor dagelijkse schoonmaak, onderhoud, reinigen perronsporen, wintermaatregelen en graffiti. De objectieve prestatie-indicator reinheid is in 2006 als proef ingevoerd en in 2007 geëvalueerd. Naar aanleiding daarvan is een aantal aanpassingen doorgevoerd in de berekenmethodiek.

Tabel 3-5 Prestatie-indicator reinheid stations: objectief - grenswaarde 2008

Reinheid stations: objectief (per regio)	Klasse 1 "Kathedralen"	klasse 2 "Plusstations"	klasse 3 "Basisstations"
Regio Noord Oost	n.v.t.	71%	67% / 7,5
Regio Randstad Noord	100% / 7,5	65% / 7,5	66% / 7,5
Regio Randstad Zuid	100% / 7,5	65% / 7,5	65% / 7,5
Regio Zuid	n.v.t.	71% / 7,5	68% / 7,5

Toelichting: 71%/ 7,5 betekent dat 71% van de stations een rapportcijfer voor reinheid moet hebben dat ligt tussen de 7 en 8 en dat de gemiddelde score 7,5 moet bedragen. Dit betekent dat als een station hoger scoort dan een 8, de kwaliteit boven de norm is en dus ook dat een hogere score dan de norm leidt tot een lager percentage.

Tabel 3-6 Prestatie-indicator sociale veiligheid overdag: subjectief

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Grenswaarde</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
86% > 7	87% > 7	85% > 7	86% > 7	86% > 7	86% > 7

Toelichting: 84% > 7 betekent dat 84% van de reizigers een rapportcijfer van 7 of hoger moet geven voor sociale veiligheid op de stations overdag.

Tabel 3-7 Prestatie-indicator sociale veiligheid 's avonds: subjectief

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Grenswaarde</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
50% > 7	54% > 7	52% > 7	55% > 7	55% > 7	2010: 56% > 7 2011: 57% > 7 2012: 58% > 7

Toelichting: 50% > 7 betekent dat 50% van de reizigers een rapportcijfer van 7 of hoger moet geven voor sociale veiligheid op de stations 's avonds na 19.00u.

De grenswaarden sociale veiligheid 's avonds zijn door de klanten gespecificeerd.

In het aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (SVOV) en het Nationaal Veiligheidsarrangement (NVA) zijn maatregelen voorzien om de sociale veiligheid te vergroten.

De effecten van de OV-chipkaart, de toegangspoortjes, het plaatsen van camera's, verbeteren van verlichting op de transfervoorzieningen en extra beveiligingsdiensten zijn in de grenswaarde verwerkt.

Tabel 3-8 Toegankelijkheid

	<i>Nul- meting</i>	<i>Eind- Doel</i>	<i>Nog te realiseren</i>	<i>Reali- satie</i>	<i>Plan</i>					
	<i>2005</i>	<i>2030</i>	<i>Tot 2030</i>	<i>Q2 2007</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2015</i>	<i>2030</i>
Stations		100%		0%				20%	30%	100%
Maatregelen	1.535	3.623	100%	43%	45%	70%	80%	85%	95%	100%
- Aanpassen perronhoogte	0	220	220							
- Liften	67	145	78							
- Kleine maatregelen	1.468	3.258	1.792							

In het Implementatieplan Toegankelijkheid zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- 220 stations worden voor alle reizigers volledig zelfstandig toegankelijk gemaakt in de periode 2009-2030;
- voor de overige stations volgen ook maatregelen, maar deze leiden niet tot volledig zelfstandige toegankelijkheid voor alle reizigers;
- op langere termijn (na 2030) is dat wel het geval, want bij technische aanpassingen worden de ontbrekende maatregelen alsnog genomen.

Tabel 3-9 Prestatie-indicator geslaagde beroepen NMa

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Grenswaarde</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
0%	0%	20%	20%	20%	20%

Vervoerders kunnen bij de Vervoerskamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) een klacht indienen als ze ontevreden zijn over de wijze waarop ProRail de capaciteit op het spoor verdeelt. Als de NMa zo'n klacht honoreert, heeft ProRail haar werk niet goed gedaan; dat wil zeggen niet transparant of neutraal. ProRail hanteert het percentage voor vervoerders geslaagde beroepen bij de NMa op dit gebied als maat voor een juiste capaciteitsverdeling.

3.2.2 NPI's: informatie items

ProRail stuurt ook nog op enkele andere indicatoren - deels als uitwerking van de overige voorwaarden in de beheerconcessie en deels ten behoeve van de interne sturing. Over de hiervoor te behalen grenswaarden worden met V&W geen afspraken gemaakt. Ter referentie neemt ProRail deze informatie-items wel op, met een richtwaarde.

Tabel 3-10 Prestatie-indicator klanttevredenheid

	<i>Realisatie</i>	<i>Prognose</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Ambitie</i>	
	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
Vervoerders	6,1	6,5	6,6	6,8	7,0
Overheden	6,3	6,5	6,6	6,8	7,0

Uit het imago-onderzoek van 2006 onder vervoerders is een 6,1 gerealiseerd en een 6,3 onder decentrale overheden. De resultaten vormen de basis voor verder overleg met de klanten over een werkwijze die beter op hun wensen aansluit en acties om hun waardering te vergroten.

Tabel 3-11 Prestatie-indicator aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling (ORI)

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
n.v.t.	n.v.t. ³	n.v.t.	4900	4900	4900

Onregelmatigheden in de rijweginstelling (ORI):

- Foutieve of te late rijweginstelling
- Niet bijwerken van het plan
- Foutief toepassen van veiligheidsmaatregelen WBI

Ten behoeve van de normstelling 2008 voor de KPI-onregelmatigheden in de rijweginstelling (ORI) is op basis van het nieuwe monitoringsysteem een prognose gemaakt van het aantal ORI's in 2007. De langs deze weg geschatte realisatie voor 2007 vormt op haar beurt het referentieniveau voor het bepalen van de norm voor 2008.

De KPI-onregelmatigheden in de rijweginstelling (ORI) zullen ten behoeve van interne sturing, verder worden gedifferentieerd naar regio's.

Tabel 3-12 Prestatie-indicator voor benutting

<i>Realisatie</i>		<i>Afspraak</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
74	73	70	73	75	76

De prestatie-indicator benutting is de verhouding tussen het aantal treinkilometers per dag en de kilometers spoor. In 2007 werd en wordt nieuwe infrastructuur in gebruik genomen (HSL, Betuweroute, viersporigheid Utrecht-Amsterdam). De benuttingsgraad daalt daardoor zeer tijdelijk, maar neemt snel weer toe omdat de treindienst de komende jaren sterk wordt geïntensiveerd.

Tabel 3-13 Ondersteunende parameters van benutting

<i>Prognoses</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>
Ondersteunende parameters van benutting						
Treinkilometers per jaar (mln)	134,3	136,2	141,8	146,3	150,3	151,8
Spoorlengte in kms ⁴	5.034	5.049	5.457	5.458	5.464	5.458

Veiligheidsindicatoren

Zoals in het begin van deze paragraaf reeds gemeld, heeft ProRail door de introductie van het nieuwe monitoringsysteem niet eerder normwaarden voor veiligheid kunnen vaststellen. Het in werking treden van het nieuwe systeem heeft verder geleid tot een vereenvoudiging (gebruikersvriendelijker) van de registratie van de meldingen voor de treindienstleiders.

³ De implementatie van het nieuwe monitoringsysteem heeft geleid tot een trendbreuk. Er is daarom geen realisatie 2006 en geen prognose eindstand 2007 opgenomen.

⁴ De spoorlengte die wordt gehanteerd bij de prestatie-indicator benutting telt alleen die kilometers spoor waarover reizigerstreinen rijden volgens de dienstregeling en goederentreinen rijden onder treinnummer. Dit betekent dat de kilometers spoor van emplacementen en de toeleidende baanvakken niet worden meegerekend. Dit leidt ertoe dat het aantal kms afwijkt van de definitie spoorlengte in tabel 2.3.

ProRail heeft dit moment aangegrepen om beter inzicht te verschaffen in de prestaties ten aanzien van veiligheid. Daarom is besloten de bestaande KPI's uit te breiden en aan te scherpen.

De belangrijkste indicator voor de veiligheid van het spoorvervoer zijn doden en/of gewonden in het spoorstelsel. In het voorstel voor de nieuwe systematiek staan de zogeheten risicodragers centraal:

1. reizigers en rijdend personeel;
2. baanwerkers;
3. overweggebruikers en derden.

In de kadernota "Veiligheid op de rails" is aan het letsel voor deze risicodragers een norm of doel verbonden.

Alleen het rapporteren van doden en/of gewonden is onvoldoende om de veiligheid van het spoorvervoer te monitoren. Aanvullende indicatoren zijn nodig om het risico op ongevallen in te kunnen schatten: NPI's voor botsingen trein-trein en ontsporingen (systeemveiligheid) en een NPI aanrijding baanwerkers en elektrocutie (arbeidsveiligheid).

Kernambitie Veiligheid

Veilig spoorvervoer zonder ongevallen, dat is de ambitie van ProRail. Dit betekent inhoud geven aan veiligheid van reizigers, vervoerders, baanwerkers en personeel op en rond het spoor. Hiervoor zijn veiligheidsprogramma's geïnitieerd die de omslag van een reactieve veiligheidscultuur naar een pro-actieve veiligheidscultuur moeten borgen. Dus niet alleen aandacht voor veiligheid (MINDS), maar een veiligheidsbewustzijn (HEARTS) creëren. Hierbij legt ProRail de nadruk op het nemen van verantwoordelijkheid door het lijnmanagement, het verhogen van de kwaliteit van ons werk en de samenwerking in de keten.

Tabel 3-14 Prestatie-indicator Arbeidsveiligheid

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
5	4	3	3 ⁵	2	1

Dit betreft het aantal aanrijdingen en elektrocuties bij werken aan het spoor.

Ter verbetering van de arbeidsveiligheid wordt het percentage werk dat plaatsvindt in buitendienststelling vergroot, loopt er een Veiligheid Verbeter Programma (welke ook bijdraagt aan een positieve ontwikkeling van de KPI systeemveiligheid) en wordt het toezicht op naleving van NVW verscherpt.

Tabel 3-15 Prestatie-indicator Systeemveiligheid botsingen trein-trein

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
19	25	n.v.t. ⁶	20	18	15

De huidige en toekomstige maatregelen moeten leiden tot een verlaging naar 15 botsingen in 2010. Daarnaast is er een programma dat gericht is op het terugdringen van het aantal STS-passages. Hierdoor is de verwachting dat het aantal botsingen zal afnemen.

⁵ De realisatie en prognose cijfers zijn exclusief het onderdeel Overige ongevallen. ProRail is voornemens om hiervoor in de toekomst de IF-rate methodiek te gaan hanteren, welke reeds door de branche wordt toegepast.

⁶ ProRail krijgt geen meldingen binnen over trein-trein botsingen en ontsporingen als deze geen impact op de infra hebben. Voor de betrouwbaarheid van de cijfers vindt afstemming met IVW plaats. In Q1 2008 zal afstemming met IVW plaatsvinden over de cijfers 2007. ProRail zal in 2008 periodiek afstemmen met IVW over deze cijfers.

Tabel 3-16 Prestatie-indicator Systeemveiligheid ontsporingen

Realisatie		Prognose	Doelstelling	Ambitie	
2005	2006	2007	2008	2009	2010 e.v.
80	75	n.v.t. ²	60	55	50

De ambitie met betrekking tot dit item is als volgt zichtbaar over de jaren: 2005 realisatie betreft 80, prognose 2010 betreft 50. En laat daarmee een gestage verlaging van het aantal ontsporingen over de jaren

Tabel 3-17 Prestatie-indicator kosten per treinkilometer

Realisatie		Prognose	Doelstelling	Ambitie	
2005	2006	2007	2008	2009	2010 e.v.
€ 8,14	€ 8,17	€ 8,72	€ 9,37	€ 9,33	€ 9,50

De prestatie-indicator drukt de kosten van ProRail (zie tabel 5.1) uit per treinkilometer (zie tabel 2-1). HSL en BR worden buiten de berekening gelaten

Tabel 3-18 Prestatie-indicator overheadpercentage

Realisatie		Norm	Doelstelling	Ambitie	
2005	2006	2007	2008	2009	2010 e.v.
-	6,3	5,9	Op de verdere ontwikkeling wordt in het Q4 rapport teruggekomen		

De prestatie-indicator drukt de overheadkosten uit als percentage van de totale uitgaven.

3.2.3 Maatregelen veiligheid

Veiligheid Verbeter Programma

Eind 2006 is door ProRail een Veiligheidsagenda opgesteld om de veiligheid op het spoor verder te verhogen conform de Tweede Kadernota Railveiligheid. Hierin zijn vier speerpunten benoemd. Vervolgens zijn in de eerste helft van 2007 deze speerpunten projectmatig uitgewerkt, resulterend in het Veiligheid Verbeter Programma 2007 – 2008 (VVP). Dit VVP vormt een belangrijke focus voor 2008 op het gebied van veiligheid.

De speerpunten zijn:

- veiligheid in de keten;
- intensiever risicomangement;
- betere handhaving;
- werkzaamheden vragen tijd.

Een belangrijk deel van de acties - die zijn opgehangen aan de vier speerpunten - heeft als doel de veiligheid en de kwaliteit van de uitvoering van werkzaamheden structureel te verbeteren en beter te beheersen. Daarbij ligt de focus op risicomangement, handhaving van veiligheid en kwaliteit van de uitvoering.

Een bijna even groot deel van de acties – ook opgehangen aan de speerpunten – heeft als doel de effectiviteit van de huidige primaire processen te verbeteren, zoals: in principe geen gedoogsituaties meer, effectief incident management en effectief onderhoud, waar relevant beter inschakelen van de keten (intern en extern) en duidelijkheid in de aansturing van proces contractaannemers en andere opdrachtnemers. Kort samengevat: “Doe wat je nu doet beter en volgens de afgesproken regels”.

Veiligheid in tunnels

De Beleidsnota Tunnelveiligheid en de Technical Specification for Interoperability Safety in Railway Tunnels bevatten nieuwe regelgeving voor tunnelveiligheid. In 2007 heeft ProRail deze regelgeving vertaald in een nieuwe versie van de Ontwerpvoorschriften voor Spoortunnels.

Stoptonend Sein (STS)

De doelstelling voor 2009 is: reductie van het aantal passages door een STS met 50 procent ten opzichte van het jaar 2003. Ook moet in 2009 het risico dat een passage STS met zich meebrengt met 75 procent zijn gereduceerd ten opzicht van 2003. Het programma STS voert hiertoe de volgende projecten uit in 2008:

- Instelvoorschriften: door ProRail zijn voor 30 recidive seinen (sein met drie of meer STS-passages in de afgelopen vijf jaar) is een instelvoorschrift van toepassing. Nieuwe recidive seinen worden standaard onderzocht of instelvoorschrift mogelijk is als risicoreducerende maatregel.
- Emplacementanalyse: maatregelen zijn opgenomen in productieplan 2008. Het onderzoek na STS-passages wordt geborgd binnen ProRail in de lijn en bij de vervoerder. Als eerste actie wordt spoorbranchebreed van 10 recidive seinen in het eerste kwartaal een oorzaakanalyse uitgevoerd. Op basis hiervan worden maatregelen voor zowel ProRail als vervoerders geformuleerd en uitgevoerd.
- ATB Verbeterde versie: de ontwikkeling en vrijgave wordt in tweede kwartaal afgerond. De uitrol in de baan is gestart. Dit jaar worden de 1000 geselecteerde seinen voorzien van ATB Vv.
- De aanpassingen van de ATB apparatuur in de 1750 treinen start begin 2008 en dient eind 2009 gerealiseerd te zijn. Een deel van deze treinen (450 stuks) zijn uitgerust met de oude zgn. fase 3 kasten. Voor de inbouw bij deze treinen blijken extra maatregelen nodig te zijn waardoor het risico groot is dat niet al deze treinen voor 1 januari 2009 omgebouwd zullen zijn en er een deel pas in de loop van 2009 gereed komen.

Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO)

De ombouw van overwegen met Automatische Knipperlichteninstallaties (AKI) naar overwegen met Automatische Halve Overwegbomeninstallaties (AHOB) heeft sterk bijgedragen aan de daling van het aantal overwegsslachtoffers. Om dit niveau te handhaven en verder te verbeteren is ProRail in 2007 gestart met het uitvoeringsprogramma van de Tweede Nota Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen voor de periode 2005-2010, rekening houdend met de moties van Hofstra en Duyvendak.

Vandalisme en storingen door derden/suicidepreventie

ProRail heeft een programma voor het beperken van verstoringen door derden, met de nadruk op storingen door onbevoegde toegang tot het spoor en vandalisme. ProRail zet hiervoor bijzondere opsporingsambtenaren (BOA's) in voor meer toezicht op en langs het spoor. Met de inzet van de BOA's wordt een reductie verwacht van 27% van de door derden veroorzaakte storingen.

3.2.4 Maatregelen milieu en duurzaamheid**Externe Veiligheid**

Vanaf 1 januari 2008 leveren vervoerders wagenladingsbrieven digitaal bij ProRail aan via het Onlinesysteem Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS) een koppeling van de informatiesystemen van vervoerders aan dat van ProRail. Het OVGS zorgt voor meer inzicht in de actuele vervoerscijfers en verbeterde informatievoorziening bij calamiteiten.

Basisnet

Het doel van Basisnet is het beter beheersbaar maken van het vervoer van gevaarlijke stoffen (VGS). In 2008 moet de categorisering van de infrastructuur gereed zijn. Tevens worden

afspraken gemaakt met overheden, bedrijfsleven (vervoerders en verladers) en infrabeheerders over permanente veiligheidsverbetering. Basisnet treedt naar verwachting in 2009 in werking.

Prestatie Indicator Milieu

De gerechtigden zouden een prestatie-indicator milieucapaciteit graag willen relateren aan de benodigde gebruikruimte. Bij de ontwikkeling van de NPI Milieu wordt deze suggestie meegenomen.

Geluid

De geluidswetgeving is sterk in ontwikkeling. Door actieve participatie en projecten als 'Geluidhinder op emplacementen' (UPGE), geluidkarteringen/actieplannen en het Innovatieprogramma Geluid (IPG), streeft ProRail naar maximalisatie van de vervoerscapaciteit en werkbaarheid van de regelgeving. Dit in goede balans met de omgeving.

Geluidhinder op emplacementen

Het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) loopt tot 2010 en voorziet in de sanering van de bestaande normoverschrijdingen ten opzichte van de peildatum 1 januari 2005. In 2007 zijn de 'urgente emplacementen' gesaneerd. In de programmering van 2008 wordt aangesloten bij de reguliere procesgang binnen ProRail.

Geluid op doorgaand spoor

De nieuwe Wet geluidhinder treedt naar verwachting in 2008 in werking. GeluidProductiePlafonds gaan aangeven wat een spoorweg maximaal aan geluid mag voortbrengen. ProRail is als beheerder verantwoordelijk om binnen de vastgestelde plafonds te blijven. Dit betekent een goede monitoring van de mate van het spoorgebruik, vooral om bij toename tijdig te kunnen bepalen welke geluidreducerende maatregelen genomen moeten worden. De nieuwe systematiek stimuleert het toepassen van bronmaatregelen, waardoor het toepassen van inframaatregelen verminderd kan worden.

Geluidkartering en geluidactieplan

ProRail brengt de geluidbelasting als gevolg van spoorverkeer voor de burger in kaart en stelt op basis daarvan een actieplan voor dat voorziet in de aanpak van knelpunten op baanvakken. Op basis van de nieuwe Wet Geluidhinder heeft ProRail in 2007 de geluidbelastingkaarten voor die spoorwegen gemaakt waar jaarlijks tenminste 60.000 treinen passeren. Naast de productie van de kaarten verzorgt ProRail de communicatie. In 2008 stelt ProRail een voorstel op voor de aanpak van de geluidhinder langs deze spoorwegen. Dit voorstel resulteert in een Geluidsactieplan Spoorwegen dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat vaststelt. ProRail neemt het belang van de vervoerscapaciteit hierin mee.

Milieuvergunningen emplacementen

ProRail vraagt de milieuvergunningen voor emplacementen aan en ziet toe op de naleving. Het aanvragen van de vergunningen gebeurt in samenspraak met de gebruikers. Voor het beheer van de verkregen vergunningen is een Vergunningenbeheersysteem (VBS) ontwikkeld. ProRail gebruikt het VBS onder meer voor het toezicht op de naleving van de vergunningvoorschriften door de gebruikers van de emplacementen. Hierin zijn ook de belangen van vervoerders meegenomen.

ProRail beheert ruim 110 emplacementen, waarvan ongeveer de helft vergunningen heeft in het kader van de Wet Milieubeheer. Gemiddeld zijn iedere 3 tot 6 jaar nieuwe vergunningen nodig vanwege de dienstregeling en/of aanpassingen aan het emplacement zelf.

Een basisonderdeel van de vergunningaanvraag vormt de Representatieve BedrijfsSituatie⁷ (RBS). De RBS bepaalt in belangrijke mate de milieuruimte die wordt aangevraagd en nodig is,

⁷ ProRail heeft samen met de spoorwegondernemingen een GOR (Generieke Operationele Regeling) verkregen van milieuvergunningen. Dit is geen onderdeel van deze voorgestelde prestaties.

zowel om groei te faciliteren als om wijzigingen in de dienstregeling te accommoderen. ProRail stelt de RBS op en consulteert de vervoerders zodat een optimale milieuruimte voor een langere periode kan worden vastgelegd.

Energiebesparing

In 1999 hebben NS en het Rijk de 'Meerjarenafspraak over de verbetering van de energie-efficiëntie' (MJA) vastgesteld. Ook ProRail draagt hieraan bij. Doelstelling is het verbruik van facilitaire energie in 2010 met 16 procent te reduceren ten opzichte van 1997. In 2006 is afgesproken om de activiteiten samen met NS Stations uit te voeren, vanwege het publieke belang.

In de jaren 2007 tot 2010 ondernemen de twee partijen de volgende activiteiten:

- jaarlijks rapporteren over het energieverbruik van ProRail en NS Stations (monitoring) (2007 tot en met 2010);
- actualiseren en vaststellen van het landelijke energiebesparingplan van ProRail en NS Stations (plan 3 per 1-1-2007, plan 4 per 1-1-2009);
- uitvoeren van de maatregelen uit de energiebesparingsplannen (2007-2010).

ProRail kan naar verwachting vooral besparen op verlichting en verwarming van transferruimtes op stations en op wisselverwarming.

Luchtkwaliteit

In 2007 is door ProRail aangetoond dat de bijdrage van spoorse activiteiten aan een verslechtering van luchtkwaliteit minimaal is. De inzet is er in 2008 op gericht om dit in wetgeving te verankeren.

Natuur en landschap - gedragscode Flora- en faunawet

In 2008 beschikt ProRail over een gedragscode conform de Flora- en Faunawet voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de infrastructuur. Tot die tijd vraagt ProRail op projectbasis ontheffingen aan op grond van de Flora- en Faunawet bij de decentrale overheden die hiervoor het bevoegd gezag zijn. Na goedkeuring door het ministerie van LNV implementeert ProRail de gedragscode in 2008/2009.

Ontsnippering landschap en natuur

ProRail draagt bij aan de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) door het aanleggen van faunavoorzieningen bij knelpunten tussen spoorwegnet en natuurgebieden. Basis hiervoor is het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) van het Rijk waar ProRail bij betrokken is. ProRail programmeert voor de komende jaren de benodigde ontsnipperende maatregelen. In 2007 wordt een aantal projecten voorbereid waarvan de uitvoering volgens planning start in de periode 2008-2013. Het doel is dat in 2018 alle knelpunten zijn opgelost. Deze planning sluit aan bij het MJPO.

Integraal Capaciteitsmanagement

Het doel van Integraal Capaciteitsmanagement (ICM) is om de verdeling van capaciteit binnen de milieuwet- en regelgeving te laten plaatsvinden. Dit gebeurt door een vertaling (van de risico's) van deze regelgeving in plannormen. Voor de dienstregeling 2008 heeft ProRail voor de kritieke punten op emplacementen plannormen beschikbaar en past deze toe in het verdelingsproces. In 2010 wordt dit geborgd via het planning- en verdelingsstelsel PTI/DONNA. De toepassing in Lokaal Plan van NS gaat eveneens via PTI/DONNA werken.

Rapportage milieu- en veiligheidsmaatregelen aan V&W

Met V&W is overleg gestart over de wijze van rapporteren over de aspecten milieu en veiligheid. Voor veiligheid is het in ieder geval de bedoeling te rapporteren over de KPI's Arbeidsveiligheid en systeemveiligheid, de 4 speerpunten van het veiligheidsverbeterprogramma 2007 en 2008

(stoplichtrapportage) en de incidenten in de categorie “rood” (botsingen, ontsporingen, e.d.). Vóór 1 december 2007 dienen hierover concrete afspraken te zijn gemaakt.

Duurzaamheid

ProRail wil vanuit haar maatschappelijke verantwoordelijkheid het thema duurzaamheid expliciet een plaats geven. In het komende jaar formuleert ProRail een strategische visie met het doel duurzaamheid meer te integreren in haar bedrijfsstrategie en in de implementatie daarvan, op een wijze die zowel de maatschappij als het bedrijf ten goede komt. Belangrijke de bestaande activiteiten in dat kader zijn:

- samen met de NS is ProRail participant in de Meerjarenaafpraak energie-efficiency met het Rijk, Doelstelling is het verbruik van facilitaire energie in 2010 met 16 procent te reduceren ten opzichte van 1997, zie ook boven. Het voornemen is om pilots betreffende duurzame energievoorziening als tweede hoofdthema op te nemen in het in 2008 te formuleren in het 4e Energie Besparingsplan (2009 – 2010);
- het uitvoeren van een pilot betreffende windmolens op en om het spoor.
- ProRail participeert met NSR en SenterNovem in een door KEMA uit te voeren haalbaarheidsonderzoek betreffende de mogelijkheden van energieopslag, wat een belangrijke randvoorwaarde is voor efficiënte toepassing van duurzame energie uit windmolens en zonnecellen;
- er is door ProRail opdracht verleend tot het uitvoeren van een duurzaamheidsscan m.b.t. nieuwe NSP-projecten. De resultaten van het onderzoek zullen worden gebruikt bij de identificatie van mogelijke duurzaamheidsverbeteringen van bestaande stations;
- ProRail participeert in het Project van het rijk “Duurzame bedrijfsvoering overheid”;
- ProRail coördineert het Innovatieprogramma geluid van het Rijk, dit project leidt tot innovatieve oplossingen voor spoorweggeluid, zoals raildempers, en ‘fluistertreinen’;
- ProRail participeert in het rijksprogramma om bestaande versnippering van natuurgebieden te verminderen, zie boven.

3.3 Reacties van klanten op “voorstel prestaties ProRail 2008-2012”

Scope

ProRail heeft de betrokken klanten, “gerechtigden” zoals vervoerders en regionale concessieverleners geraadpleegd over de uitvoering van de NPI's en de maatregelen op het gebied van veiligheid en milieu. De reden is dat ProRail de prestaties meer en meer wil afstemmen op de wensen van de vervoerders, voor zover dat mogelijk is binnen de gestelde kaders en de beschikbare middelen. De minister weegt de reacties van de klanten en het antwoord van ProRail daarop mee bij de beoordeling van het beheerplan. Als de minister de subsidieaanvraag honoreert, is ProRail in staat de prestaties en maatregelen uit het beheerplan te realiseren.

Proces

ProRail heeft voor de raadpleging het document ‘Voorstel prestaties ProRail 2008-2012’ opgesteld. Een document waarin, conform de beheerconcessie, de volgende onderwerpen werden opgenomen:

- nadere prestatie-indicatoren (NPI's);
- meetsystemen (in het bijgevoegde KPI boekje);
- norm voorstel voor 2008 en een ambitie niveau voor de jaren daarna;
- maatregelen voor NPI's waar nog geen grenswaarden voor zijn vastgesteld;
- maatregelen voor veiligheid en milieu.

Op basis van de reacties van de klanten is ProRail met hen in gesprek gegaan. Zo zijn bijvoorbeeld met de goederenvervoerders, verenigd in de BRG, de prestaties verder uitgediept en met NS in een aantal directie overleggen. De resultaten van deze gesprekken worden vastgelegd in de Toegangsovereenkomst 2008, waarin ook een doorkijk naar 2009 is

opgenomen. De afspraken in die Toegangsovereenkomst zullen vervolgens input zijn voor het Beheerplan 2009.

De volgende klanten hebben schriftelijk inhoudelijk gereageerd (in alfabetische volgorde):

- Arriva;
- NedTrain;
- NS Internationaal;
- NS Reizigers;
- Provincie Friesland;
- Railion Nederland namens BRG (ACTS, ERS en R4C);
- Syntus;
- Veolia Transport.

Elke respondent ontvangt een schriftelijke reactie naar aanleiding van hun brief die ingaat op alle vragen en opmerkingen van de betreffende respondent.

Opmerkingen van respondenten

Onderstaand volgt een weergave op hoofdlijnen van de opmerkingen die de respondenten naar voren hebben gebracht die betrekking hebben op de consultatie volgens de beheerconcessie. Op het voorstel prestaties door ProRail is in algemene zin door respondenten het volgende opgemerkt.

1. De respondenten vinden dat de NPI beschikbaarheid vooral een interne ProRail NPI zou moeten zijn en kunnen zich ook voorstellen dat deze van belang is in de relatie V&W – ProRail. In de relatie vervoerder - ProRail vragen zij om een doorontwikkeling naar een NPI, die beter aansluit op de geleverde dienst: "het treinpad".
2. De geografische differentiatie van waarden van een tweetal NPI's (beschikbaarheid en benutting) wordt door respondenten gewaardeerd. Men vraagt aan ProRail door te gaan met differentiatie van indicatoren op de relatie vervoerder – ProRail. Men is met name geïnteresseerd in de waarden van de NPI's in hun gebied.
3. Enkele respondenten hebben de vraag gesteld of de waarden van de NPI's verder verbeterd kunnen worden in de komende jaren.

De overige opmerkingen, die betrekking hebben op het deel van het beheerplan dat niet ter consultatie voorlag, de netverklaring, de prestatieregeling of de Toegangsovereenkomst, worden meegenomen in de lopende gesprekken over de Toegangsovereenkomst.

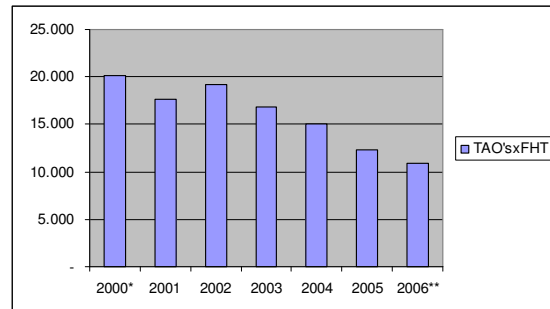
Reactie van ProRail

Op de opmerkingen van respondenten heeft ProRail de volgende reactie.

1. ProRail wil uiteraard dat de prestatie-indicatoren zo dicht mogelijk aansluiten bij de aan de klant geleverde dienst. ProRail zal in nauw overleg met haar klanten kijken welke prestatie-indicatoren verbeterd kunnen worden en waar zonodig nieuwe prestatie-indicatoren ontwikkeld kunnen worden. Zo is ProRail in overleg met vervoerders over een NPI 'geleverde treinpaden' (die uitdrukt welk percentage van de aangevraagde treinpaden wordt geleverd) en NPI's voor emplacementen.
2. Het is de bedoeling om op termijn ook afspraken te kunnen maken over de prestaties per spoorlijn of gebied. Als eerste stap hierin zijn de gerealiseerde (NPI) beschikbaarheid en (NPI) benutting per spoorlijn opgenomen. Dit zal de komende periode samen met vervoerders verder worden uitgebreid, waarbij ook prognoses gedifferentieerd zullen worden aangeboden.
3. Voor een aantal NPI's is de afgelopen jaren een aanzienlijke prestatieverbetering gerealiseerd. Zo is de waarde van de NPI Bijsturing conform afspraken vanaf 2002 gestegen van 74% tot 97% nu. ProRail is hier nu van mening dat een nóg hogere waarde te veel ten koste zal gaan van de flexibiliteit in de bijsturing

Ook voor de beschikbaarheid is het aantal onregelmatigheden en de functiehersteltijd de afgelopen jaren sterk verbeterd en beter onder controle, dit bij een sterk toegenomen intensiteit.

Figuur 3-3 TAO x FHT ontwikkeling



2006** = berekende waarde als gevolg van nieuwe monitoring systeem

ProRail is samen met de vervoerders bezig met InfoPlus, hetgeen op termijn de prestaties op het gebied van informatievoorziening zal verbeteren. Op een aantal andere gebieden wil ProRail graag met vervoerders/gebruikers in overleg. De reinheid van stations is daar een voorbeeld van: een substantiële verbetering gaat echter gepaard met extra kosten voor schoonmaak. Deze extra kosten worden echter door middel van de gebruiksvergoeding doorberekend naar de vervoerders. Een goede afstemming van de ambitie van de vervoerders en ProRail, in relatie tot het beschikbare budget, is dus noodzakelijk. De ambitie op dit gebied opgenomen in dit plan is in overeenstemming met het beschikbare budget.

Naast de reacties op de algemene opmerkingen zal ProRail zo veel mogelijk op de specifieke vragen van vervoerders en regionale concessieverleners ingaan. Indien dit leidt tot concrete afspraken worden die opgenomen in de overeenkomst met de betrokken partner. Mocht dit leiden tot generieke afspraken over de ontwikkeling van nieuwe NPI's dan komen die in het beheerplan. (Voor gedetailleerde informatie omtrent de consultatie zie bijlage 11.)

3.4 Ontwikkeling prestatie-indicatoren

Focus op de klant

ProRail werkt hard aan de, zowel intern als extern gewenste, verdere ontwikkeling naar een klantgerichte organisatie. In dit kader willen ProRail en zijn klanten prestatieafspraken maken die beter aansluiten bij hun eigen processen. Bovendien hebben zij grote behoefte aan klant- of regiospecifieke afspraken (differentiatie).

In de komende jaren wil ProRail beter inspelen op de behoeften van de klanten. Niet alleen worden de NPI's in samenspraak met hen doorontwikkeld. Ook gaat ProRail aan de slag met NPI's die aansluiten op de leverbetrouwbaarheid van de verkochte treinpaden. Samenwerking is er wat dat betreft al met een grote reizigervervoerder en een aantal goederenvervoerders. Er wordt gekeken naar de kwantiteit, gericht op een percentage toegewezen treinpaden in de uitvoering, en de kwaliteit: in hoeverre voldoen de treinpaden aan de afgesproken eisen. De NPI's worden, met andere woorden, zoveel mogelijk klantspecifiek gemaakt.

Beschikbaarheid en benutting per spoorlijn

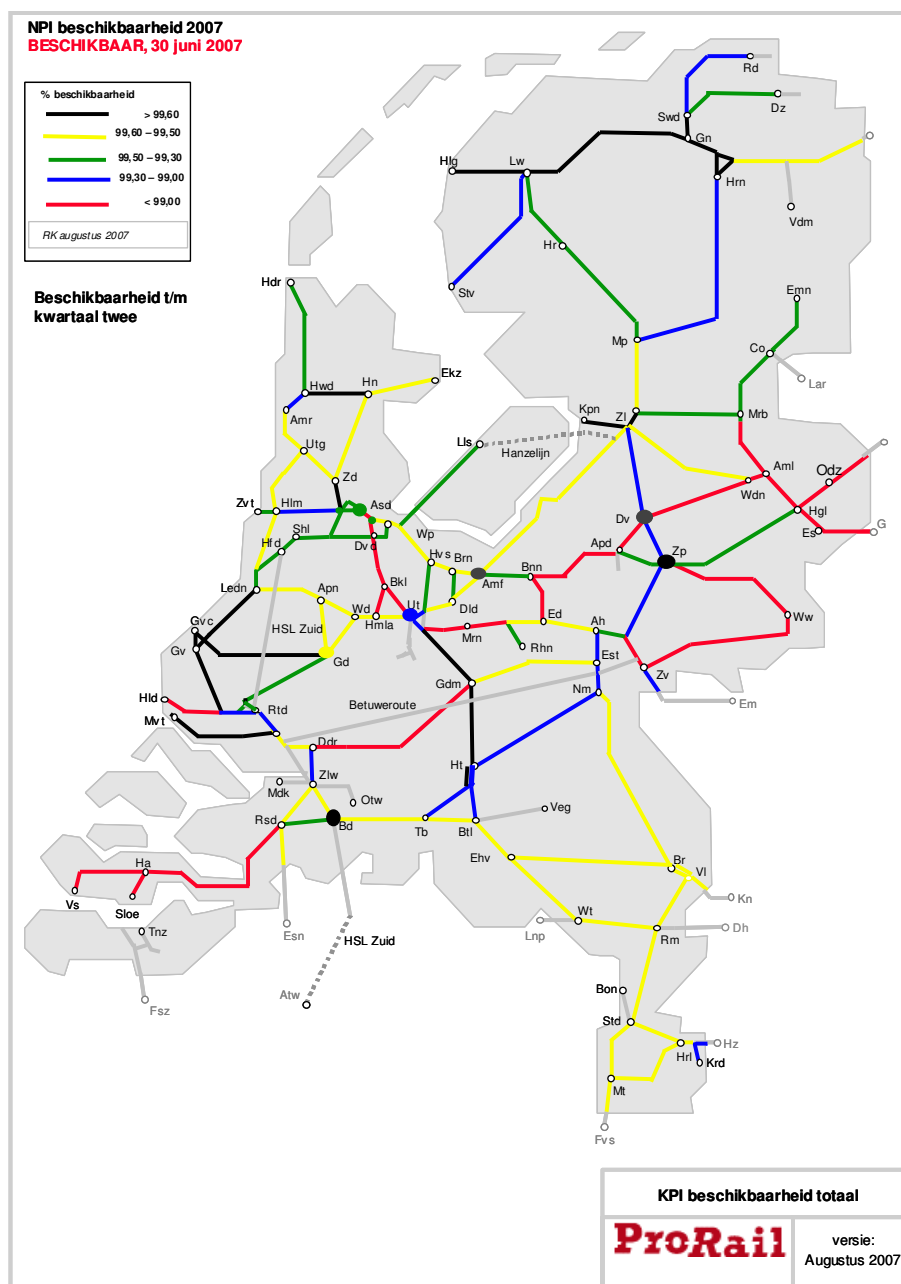
Voor het overleg met de klanten over differentiatie in de prestaties van ProRail, is een eerste aanzet gedaan voor het berekenen van een aantal prestaties per spoorlijn. Deze zijn via het document "Voorstel Prestaties ProRail 2008-2012" voorgelegd. Het gaat om de prestatie-indicatoren voor beschikbaarheid en benutting.

Hiertoe is een indeling in vijf categorieën gemaakt in de volgende vier spoorlijnkaarten:

- de realisatie van de totale beschikbaarheid Q2 2007 per spoorlijn;
- de realisatie van de geplande niet-beschikbaarheid per spoorlijn Q2 2007
- de realisatie van de ongeplande niet-beschikbaarheid per spoorlijn Q2 2007;
- de realisatie van benutting per spoorlijn in 2006.

Deze kaarten zijn opgenomen in de bijlage. Op de volgende bladzijde is de NPI beschikbaarheid weergegeven volgens de realisatie 2007 tot en met het tweede kwartaal.

Figuur 3-4 NPI Beschikbaarheid



Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het Beheerplan 2007

- Er is informatie per spoorlijn toegevoegd. Het gaat hier om de gerealiseerde beschikbaarheid, geplande en ongeplande niet-beschikbaarheid én de benutting per spoorlijn in 2006 of Q2 2007. ProRail wil op termijn prognoses ook gedifferentieerd presenteren.
- De invoering van een nieuw monitoringproces om verstoringen en hun oorzaken beter te kunnen analyseren, heeft geleid tot een trendbreuk in de registratie van onregelmatigheden. Op basis van een stabiel te maken monitoringproces kunnen eind 2007 nieuwe waarden voor 2008 en verder worden vastgesteld. Daarna beschikt ProRail over betere en meer adequate informatie, op basis waarvan betere beslissingen mogelijk zijn.
- De beschikbaarheid van ICT-systemen heeft momenteel veel aandacht. ProRail verlegt de focus op de beschikbaarheid van individuele systemen naar de beschikbaarheid van het totaal. Dit betekent in de eerste plaats dat per half 2008 de computersystemen op de verkeersleidingsposten zijn gestandaardiseerd, gemoderniseerd en dubbel uitgevoerd. Vervolgens zet ProRail de stap naar een ketengeoriënteerde "disaster recovery". De inrichting van een (dubbel) nationaal computercentrum, waarin de ICT-systemen worden geconsolideerd, is het belangrijkste aanvullende middel om dat doel te bereiken. Uiterlijk in 2010 moet een 'disaster-tolerante' situatie zijn bereikt.
- De waarden voor de prestatie-indicatoren 'reinheid' en 'sociale veiligheid' zijn door NS gespecificeerd en door ProRail overgenomen.
- De NPI toegankelijkheid is aangescherpt.

Een nadere toelichting op definities, meetmethoden en meetsystemen wordt opgenomen in het jaarlijkse KPI-boekje.

4 Continu verbeteren

ProRail werkt aan de verdere professionalisering van de organisatie. Verschillende projecten moeten bijdragen aan het continu verbeteren van de organisatie en het bereiken van de ondernemingsdoelstellingen. Kernbegrippen bij deze projecten zijn kennisopbouw en verdere versterking van de aansturing. Onderstaand wordt een aantal projecten uitgelicht.

4.1 Risicomanagement

In 2006 is de implementatie gestart van een volwaardig proces en systeem van risicomanagement waarmee ProRail op een effectieve manier de risico's kan inventariseren, rapporteren en hierop bij kan sturen. Daarmee is risicomanagement een integraal deel van de planning & controlecyclus. Voor de risicobeheersing bij de realisatie van de Betuweroute was er zelfs internationale erkenning.

ProRail wil risicomanagement toepassen zoals de beste bedrijven dit doen. In 2008 ligt de focus op het verder optimaliseren van de vastlegging en rapportage van risico's en beheersmaatregelen.

Het is essentieel om voortdurend goed zicht te houden op gebeurtenissen en omstandigheden die het behalen van de bedrijfsdoelstellingen kunnen bedreigen. Voor alle 'toprisico's' worden speciale pakketten van beheersingsmaatregelen ontworpen die de mogelijke gevolgen kunnen beperken of helemaal voorkomen. Vanaf 2008 worden al deze beheersingsmaatregelen vastgelegd in het risicomanagement-systeem (risicoregister) en met behulp van de nieuwe processen systematisch onder de loep gehouden. Tevens heeft borging plaats via de managementcontracten.

4.2 ActivaRegister

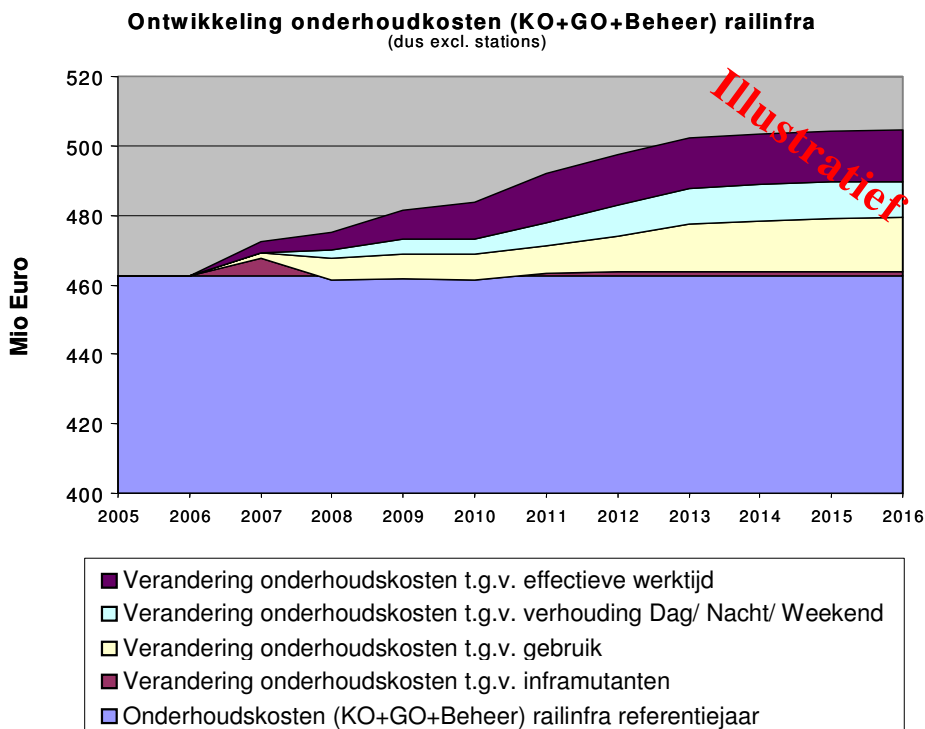
ProRail moet als beheerder van de railinfrastructuur voor goede informatie zorgen omtrent de beheerde objecten. Om de informatie te verbeteren, past ProRail het activaregister aan. In het register worden de belangrijkste eigenschappen van de infrastructuur vermeld. Het is voor een optimale sturing via life cycle management belangrijk dat de technische en financiële gegevens gekoppeld zijn aan het functioneren van de infrastructuur zoals deze buiten ligt. Deze koppeling wordt in 2008 tot stand gebracht, waarmee het project Activaregister gereed is.

4.3 Toepassing Scenario en Prestatieanalyse

Scenario en Prestatieanalyse (SPA, voorheen Financieringssysteem) is gestart om inzicht te verkrijgen in de kosten, *drivers* en prestaties van ProRail. Met *drivers* worden de activiteiten bedoeld én de omstandigheden/ randvoorwaarden waaronder deze worden uitgevoerd. De doelstelling is vertaald in drie subdoelstellingen:

1. transparantie van (realisatie)gegevens die de kosten, *drivers* en prestaties beschrijven,
2. de verbanden daartussen en
3. het toepassen van de opgedane kennis (o.a. het opstellen prognoses en het doorrekenen van scenario's).

Voor de totstandkoming van dit beheerplan is SPA al toegepast. Zo zijn er prognoses opgesteld waarin de effecten van veranderingen in gebruik (intensiteit), effectieve werktijd en *inframutanten* zijn verwerkt. In onderstaande figuur is hiervan een voorbeeld weergegeven voor de onderhoudskosten. Hierin is te zien dat deze veranderingen afzonderlijk zijn gemodelleerd ten opzichte van een referentiejaar (het voorgaande jaar).



De opgestelde prognoses zijn aan de verschillende bedrijfseenheden van ProRail geleverd. Zij hebben hun plannen mede hierop gebaseerd. Zo heeft Inframangement bovenstaande prognose gebruikt om de kosten voor de komende tien jaar op basis van de gebruiksprognoses te bepalen (zie Hoofdstuk 5). Uiteraard zijn in de uiteindelijke plannen ook de effecten van onder meer nieuwe technieken of werkwijzen, taakstellingen, organisatiekeuzes meegenomen. Deze effecten zijn niet te modelleren in het Bedrijfsmodel dat is gebaseerd op realisatiegegevens. De prognoses van SPA zijn daarom niet expliciet terug te vinden in dit beheerplan, maar vormen in het proces van planning en budgettering wel een belangrijke schakel.

SPA is nog een project bij ProRail tot eind 2007, daarna wordt een beheersorganisatie opgezet. De ontwikkeling van de producten is een voortdurend proces en leidt tot een bredere toepasbaarheid in 2008.

4.4 Procesmanagement

In de afgelopen jaren is duidelijk geworden dat meer focus op een procesgerichte en resultaatgerichte werkwijze noodzakelijk is om de gewenste kwaliteitsverbetering qua bedrijfsvoering mogelijk te maken. De producten en diensten van ProRail komen vrijwel zonder uitzondering tot stand door processen die over bedrijfseenheden heen lopen. Effectief en efficiënt werken is dus pas mogelijk als de gehele keten van activiteiten, die samen het proces vormen, goed loopt.

Helder beschreven processen in bedrijfseenheden zorgt voor inzicht in rollen, taken en verantwoordelijkheden binnen en tussen bedrijfseenheden en afdelingen. De beschrijvingen van de processen zijn natuurlijk geen doel op zich. Het gaat er om deze beschrijvingen als "tool of management" te gaan gebruiken.

In 2007 zijn alle processen op alle niveaus beschreven c.q. geactualiseerd. Om te borgen dat deze beschrijvingen blijvend overeenkomen met de werkelijkheid én om processen echt als "tool of management" te gaan gebruiken, heeft ProRail proceseigenaren benoemd.

4.5 Onderzoek Holland Consulting Group

In 2007 heeft de Holland Consulting Group (HSG) een toets uitgevoerd of ProRail voldoet aan de eisen uit de beheerconcessie. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft het eindoordeel van HCG onderschreven dat ProRail klaar is om over te gaan op outputsturing per 1 januari 2008. HCG heeft wel een aantal; aanbevelingen gedaan omtrent de doorontwikkeling van het dashboard die ProRail heeft overgenomen.

HCG geeft ten aanzien van het dashboard aan dat er een aantal verbeteringen kan worden gerealiseerd. Zo dient ProRail:

- de indicatoren voor betrouwbaarheid én beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur te verbeteren in de richting van indicatoren met meer externe relevantie, dat wil zeggen de betekenis en waarde van de indicatoren voor de klanten van ProRail zijn de vervoerders, en mogelijkheden tot differentiatie;
- de externe relevantie als geheel van het dashboard te vergroten door de ontwikkeling van indicatoren voor satisfactie van de vervoerders;
- een indicator te ontwikkelen voor (vergroting van de) mobiliteit;
- de subjectieve indicatoren voor transfer zodanig te verbeteren dat de betrouwbaarheid daarvan toeneemt;
- te streven naar meer consistentie in de normstelling, met als resultaat een meerjarige streefwaarde per indicator.

ProRail wil in de kwartaalrapportages vanaf het eerste kwartaal van 2008 meer inhoud geven aan de gemiddelde targets. Hierbij moet gedacht worden aan meldingen van zowel afwijkingen op tijd (bijvoorbeeld top drie dagen met de grootste afwijkingen), als op plaats (drukt bereiden spoortrajecten).

Verder is ProRail samen met NS bezig om het informatie-item "Treinpad" (KPI-Treinpad) te ontwikkelen. Het streven is deze vanaf het eerste kwartaal aan de rapportage toe te voegen. Om de verdere invulling van de vervolgstappen met het dashboard te waarborgen zal in het eerste kwartaal van 2008 een Plan van Aanpak worden gepresenteerd. Hierin zullen ook de aanbevelingen van HCG expliciet een plaats in de doorontwikkeling van ons dashboard krijgen.

4.6 Railwaybenchmark

Zoals in 2.1 reeds gemeld, voert ProRail regelmatig benchmarks uit.

Het project Railwaybenchmark 2008 is bedoeld om de ambities en prestaties van ProRail op internationaal niveau te vergelijken. Het beeld is momenteel dat ProRail meer met benchmarking kan doen. Enerzijds door het effectief inbedden van benchmarking in de organisatie, anderzijds door relevante prestaties waar benchmarking nog niet toegepast wordt op te vullen. Daarnaast zal het project ultimo eerste kwartaal 2008 een rapportage voor het ministerie van Verkeer & Waterstaat (V&W) opleveren, zoals vastgesteld in de beheerconcessie.

5 Financiële randvoorwaarden

ProRail heeft als doelstelling het leveren van optimale prestaties tegen zo laag mogelijke kosten. Om dit te kunnen bereiken maakt ProRail een afweging tussen vervanging en onderhoud op basis van integrale kosten inclusief afschrijvingen. ProRail heeft voor de periode 2007-2020 een sluitende meerjarenplanning waarbij inkomsten en uitgaven in balans zijn als de risico-opslag van 3,5% niet wordt meegenomen.

In dit hoofdstuk wordt allereerst aangegeven wat de belangrijkste verschillen zijn ten opzichte van vorig jaar. Tevens is een overzicht opgenomen van de risico's die ProRail loopt en die niet afgedekt zijn. Daarna volgt een totaaloverzicht van het beheerplan. In de tweede paragraaf komen de specifieke producten van ProRail aan de orde, de derde paragraaf bevat een korte weergave van de subsidieaanvraag. De laatste drie paragrafen houden respectievelijk de opbrengsten, kosten en investeringen tegen het licht

5.1 Overzicht van wijzigingen en risico's

Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van Beheerplan 2007

De grootste verandering is dat het Beheerplan 2008 op basis van prijspeil 2008 is gemaakt, in plaats van het prijspeil van het voorgaande jaar.

Opbrengsten:

1. De gebruiksvergoeding is aangepast voor:
 - a. de meest recente prognoses;
 - b. de lagere inkomsten door de alternatieve gebruiksvergoedingsystematiek voor het goederenvervoer;
 - c. verhoging van tarieven door aanleg van nieuwe infrastructuur;
 - d. verhoging van tarieven doordat het toegenomen treinverkeer het onderhoud minder efficiënt maakt en het ontbreken van een volledig onderhoudsrooster;
 - e. verhoging van de tarieven door de sterkere stijging van de kosten in de afgelopen jaren ten opzichte van de in het verleden gehanteerde indexatie (IBOI) op de gebruiksvergoeding⁸.
2. De subsidiebeschikkingen zijn voor 2008 op basis van de CPB-prognoses op de gebruikelijke manier geïndexeerd om op prijspeil 2008 te komen. Deze kan afwijken van de daadwerkelijke indexatie. Die wordt in het Beheerplan 2009, indien nodig voor 2009 en latere jaren, gecorrigeerd op basis van de werkelijke indexatie.

Kosten:

1. De kosten voor klein onderhoud (KO) zijn gestegen. Dit wordt veroorzaakt door hogere prijsstijgingen op klein onderhoud, hogere kosten door het Normenkader Veilig Werken en de beperkte beschikbaarheid van een onderhoudsrooster.
2. De kosten voor verkenningen en innovatie zijn gemiddeld € 6 miljoen per jaar lager door diverse efficiency-maatregelen.
3. De kosten voor mutanten intensiteit stijgen door de hogere prognoses voor de intensiteit van het treinverkeer. De aanname is dat de gebruiksvergoeding deze extra kosten op de korte termijn dekt. De versnelde afschrijving is hierin nog niet meegenomen.
4. De kosten voor mutanten infrastructuur stijgen door de hogere kosten van nieuwe infrastructuur uit de programma's Kleine Projecten, Toegankelijkheid en UPGE.

⁸ Zie ook de risicoparagraaf

Investeringsen:

1. De investeringen voor Kleine Projecten zijn lager door aftrek van de toekomstige beheerkosten, die ten laste komen van de investeringsruimte (zie boven), dit is een verschuiving;
2. De nieuwe investeringsprojecten zijn opgenomen, zoals:
 - a. reistijdverbetering (o.a. extra perron Deventer);
 - b. beschikbaarheid in zicht (onder ander een centralisatie van computercentra);
 - c. externe Veiligheid (onder andere het online systeem gevaarlijke stoffen);
 - d. ruimte voor de fiets, verschoven vanuit de MIT projecten.

Risico's

Sinds 2006 worden door middel van risicomanagement systematisch risico's op de bedrijfsdoelstellingen van ProRail geïdentificeerd en beheerst. Alle risico's liggen vast in een risicoregister.

In 2008 wordt dit systeem verder verbeterd en zal er vooral aandacht zijn voor verbetering van de rapportage en opvolging op beheersmaatregelen (zie ook 4.1)

ProRail onderkent risico's op de volgende categorieën:

- Veiligheid en milieu (mens)
- Kernprestaties
- Financiën en infrastructurele assets
- Reputatie en beheerconcessie

De risicoanalyse instrumenten die worden gebruikt bevatten een classificatie naar ernst en frequentie. Een exacte kwantificering is vaak niet mogelijk in verband met de inherente onzekerheid van een risico!

Hieronder is een selectie van relevante risico's opgenomen die deels het gevolg zijn van het reguliere risicomanagement proces en deels uit dit beheerplan.

ProRail onderkent een aantal risico's die effect kunnen hebben op het kostenniveau . Bij optreden van een risico zal overleg met V&W volgen.

Wijzigingen in wet-®elgeving

1. Veiligheidsregelgeving
De effecten van Normenkader veilig werken (NVW) blijven doorwerken in de kosten. De eerste effecten van NVW zijn al verwerkt. Overleg in de sector is noodzakelijk om tot een financieel optimale oplossing te komen.
2. Externe veiligheid regelgeving
De risico's die zich voordoen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen ertoe leiden dat ProRail extra maatregelen moet treffen om het rangeren met gevaarlijke stoffen te kunnen voortzetten op sommige emplacementen. Deze maatregelen - zoals blusvoorzieningen en bedrijfsbrandweer - zijn dermate kostbaar dat ProRail ze waarschijnlijk niet zelfstandig zal treffen. Wel zijn hierover al procesafspraken gemaakt.
3. Geluid
Het uitblijven van de nieuwe Wet geluidhinder betekent dat ook in 2008 onder het bestaande geluidsregime gewerkt moet worden. Bij een toenemende druk door de omgeving bestaat het risico dat nog een aantal juridische trajecten moet worden doorlopen.
4. Strengere milieuwetgeving
Het belangrijkste effect is op dit moment de problematiek van het verbod op het gebruik van gecreosoteerde dwarsliggers. Dit probleem speelt onder andere bij Groot Onderhoud en kan leiden tot versnelde afschrijving van delen van de bovenbouw. Op dit moment is de verwachting dat dit niet zal leiden tot hogere jaarkosten.

5. Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten (WION)
Op 1 januari 2008 treedt naar verwachting de WION (ook wel grondroerdersregeling genoemd) in werking. Op grond van deze regeling moet ProRail het openbare Kadaster informatie over de ligging van de netwerken verschaffen ten behoeve van de uitwisseling van informatie aan derden die in ProRail-grond willen graven. Deze informatieverplichting kost waarschijnlijk extra geld.

Nieuwe infrastructuur

6. Uitbreidingsinvesteringen
Bij een aantal uitbreidingsinvesteringen staan nog geen extra opbrengsten tegenover de extra beheerkosten. ProRail dekt bij de besluitvorming over de uitvoering de eventuele extra beheerkosten met extra inkomsten. Voor de FENS-programma's (Fonds Eenmalige bijdrage NS) is al een inschatting gemaakt, maar er is nog geen sluitende oplossing. De extra beheerkosten voor de kwaliteitsverbetering binnen de FENS-programma's lopen op tot € 12,2 mln per jaar in 2020.
7. Betuweroute
In de reeksen zijn de kosten van de risico's die met de exploitatie en ingebruikname van de Betuweroute samenhangen niet meegenomen. Het betreft onder meer kosten van zettingen, slijpen aanpassen van kabels en leidingen en na-onderhoud. Deze risico's liggen conform afspraak bij de Staat en niet bij ProRail.

Wijzigingen in randvoorwaarden:

8. Indexering
Met V&W is het volgende afgesproken over indexatie:
 - de huidige indexering op basis van IBOI blijft uitgangspunt bij de indexatie van de beschikbare middelen van de rijksoverheid;
 - ProRail spant zich in om de daadwerkelijke prijsstijgingen onder deze taakstellende indexatie te houden en zal het verwachte verschil (zowel de plussen als de minnen) tussen de werkelijke kostenontwikkeling en de taakstellende IBOI onderbouwen en zichtbaar maken in het jaarlijkse beheerplan en de jaarrekening;
 - periodiek, om de vijf jaar, wordt het cumulatieve verschil (balansstand) geëvalueerd en wordt er een besluit genomen over de wijze van omgaan met het overschot of tekort;
 - ProRail heeft voor dit beheerplan een reële schatting van de van V&W te verwachten indexatie 2008 gemaakt en doorgevoerd.
9. Gebruiksvergoeding
ProRail stelt voor dat de gebruiksvergoeding voor 2008 stijgt met ongeveer 55 mln. Deze substantiële stijging bevat ook een incidentele stijging door de capaciteitstoedeling met weinig ruimte voor onderhoud gedurende de dag. Ondanks het feit dat extra onderhoudskosten die hier rechtstreeks door worden veroorzaakt door de vervoerders zouden moeten worden vergoed, is hier nog geen zekerheid over.
De onderhandelingen hierover lopen op dit moment. Hiernaast speelt altijd het risico van uitspraken van de NMA met impact op de gebruiksvergoeding.
In de opstelling voor de gebruiksvergoeding in paragraaf 5.3 is een bedrag opgenomen dat betrekking heeft op inframutanten. Dit zijn additionele onderhouds- en beheerkosten die voor een deel door de vervoerders gedragen moeten worden. Omdat de tarieven voor 2008 op dit punt echter niet gewijzigd kunnen worden, zullen deze inkomsten waarschijnlijk niet worden gerealiseerd. Hierdoor ontstaat mogelijk een ongedekte uitgave van ongeveer € 2 miljoen.
10. Capaciteit en kwaliteit inhuur
Het is in 2007 moeilijk gebleken om alle vacatures van ProRail in te vullen met permanente posities. Om deze reden is vooral in de bedrijfseenheden Infra Projecten en ICT-services gebruik gemaakt van ingehuurd personeel. In het komende jaar verwachten we dat de meeste vacatures vervuld zullen worden, echter door krapte en

verandering op de arbeidsmarkt bestaat er een risico dat meer ingehuurd zal worden dan gepland. Hierdoor kunnen de apparaatskosten hoger uitvallen dan gepland.

11. Overloop, planning en realisatie

In 2007 is er een substantieel bedrag overgelopen naar 2008 en verder. In 2007 is een pakket aan beheersmaatregelen opgestart om de overloop terug te dringen. Het streven is om een deel van de overloop in te lopen in 2008. Met name in de uitvoering van de complexe uitbreidingsinvesteringen blijft een reëel risico bestaan op overloop; bij MIT-projecten op een te optimistische planning (omdat bij MIT niet over overloop wordt gesproken). Zie hiervoor ook de specifieke beschrijving bij deze post in de investeringen paragraaf.

Winst & Verliesrekening en kasstroomoverzicht

In tabel 5.1 is de Winst & Verliesrekening weergegeven voor de periode 2007-2020. Tevens staan de kasstromen die met de investeringen te maken hebben in deze tabel. Een deel van de investeringen wordt gefinancierd uit de operationele kasstroom en een deel uit specifieke investeringsbijdragen.

Tabel 5-1 Winst & Verliesrekening 2007-2020

Opbrengsten	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Gebruiksvergoeding	206	255	254	257	261	266	272	273	279	279	279	279	279	286	3.724
Gebruiksvergoeding HSL	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	32
Gebruiksvergoeding Betuweroute	5	6	10	12	14	17	20	20	20	20	20	20	20	20	220
Opbrengsten derden	30	33	31	34	30	31	30	30	30	30	30	30	30	30	430
Subsidie	1.097	1.124	1.350	1.413	1.367	1.424	1.346	1.273	1.264	1.231	1.124	1.160	1.140	1.142	17.457
Subsidie Betuweroute	16	16	15	14	13	10	9	9	9	9	9	9	9	7	156
Vooruitontvangen bedragen	44	64	37	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	77
<i>Investeringsbijdragen</i>															
Geomerkte projecten	27	59	45	72	28	15	17	14	14	15	14	25	12	15	373
Investeringsprojecten	45	77	234	180	243	207	129	82	68	63	63	63	62	64	1.581
Totaal opbrengsten	1.209	1.332	1.388	1.472	1.391	1.507	1.514	1.492	1.504	1.475	1.370	1.395	1.388	1.394	19.830
Kosten	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Uitbesteed werk	499	550	539	553	553	555	556	556	557	556	556	556	556	556	7.699
Werken Derden	27	31	29	28	28	27	27	27	27	27	27	27	27	27	388
Niet concessie	13	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	103
Betuweroute uitgaven	21	22	25	25	27	27	29	29	29	29	29	29	29	27	376
HSL uitgaven	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	32
Apparaat	184	194	195	192	192	192	192	192	192	192	192	192	192	192	2.686
Mutanten infra en intensiteit	25	30	31	36	41	54	64	69	77	78	79	79	80	87	831
Geomerkte projecten	27	29	12	23	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	113
Financiele baten en lasten	100	102	104	104	104	104	105	106	106	106	107	107	108	108	1.474
Afschrijving	441	438	448	464	480	496	507	512	521	533	545	556	567	578	7.084
Efficiency	17	20	19	19	77	75	75	75	75	75	75	75	75	75	827
Totaal kosten	1.322	1.385	1.373	1.415	1.360	1.393	1.417	1.427	1.445	1.458	1.472	1.484	1.496	1.512	19.958
Bedrijfsresultaat	113	53	15	57	31	114	96	65	59	17	102	89	108	118	128
Afschrijving	441	438	448	464	480	496	507	512	521	533	545	556	567	578	7.084
Operationele kasstroom	327	385	463	521	511	610	604	577	580	550	443	467	459	459	6.956

Tabel 5-1 gaat uit van een bedrijfsresultaat zonder belastingen. De operationele kasstroom is de som van bedrijfsresultaat en afschrijvingen.

Het bedrijfsresultaat is over de periode 2007-2020 cumulatief een verlies van € 128 mln. De cumulatieve operationele kasstroom is met € 6.956 mln. sterk positief ter financiering van de vervangingsinvesteringen. In de tabel is de investeringssubsidie uit de opbrengsten gehaald en zijn opgenomen als investeringsbijdragen bij de investeringskasstromen.

Tabel 5-2 Kasstromen 2007-2020

Uitgaven investeringen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Vervangingsinvesteringen	327	385	463	521	511	610	604	577	580	550	443	467	459	459	6.956
Investerings deel projecten	27	59	45	72	28	15	17	14	14	15	14	25	12	15	373
Investeringsprojecten	87	106	243	181	243	207	129	82	68	63	63	63	62	64	1.660
MIT	387	595	720	694	652	484	422	320	298	309	288	271	189	146	5.775
FENS	60	131	76	39	23	11	-	-	-	-	-	-	-	-	340
Derden	215	211	272	297	196	107	159	158	158	158	158	158	158	158	2.559
Totaal investeringen	1.102	1.486	1.818	1.804	1.653	1.435	1.331	1.151	1.118	1.094	965	983	880	842	17.663
Financiering investeringen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
MIT	387	595	720	694	652	484	422	320	298	309	288	271	189	146	5.775
FENS	60	131	76	39	23	11	-	-	-	-	-	-	-	-	340
Derden	215	211	272	297	196	107	159	158	158	158	158	158	158	158	2.559
Investerings deel projecten	27	59	45	72	28	15	17	14	14	15	14	25	12	15	373
Investeringsbijdragen	45	77	234	180	243	207	129	82	68	63	63	63	62	64	1.581
Leenfaciliteit	42	28	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79
Totaal financiering	775	1.101	1.355	1.283	1.142	825	727	574	537	544	522	516	422	383	10.707
Investeringskasstroom	327	385	463	521	511	610	604	577	580	550	443	467	459	459	6.956
Investeringskasstroom	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Investeringskasstroom	327	385	463	521	511	610	604	577	580	550	443	467	459	459	6.956
Operationele kasstroom	327	385	463	521	511	610	604	577	580	550	443	467	459	459	6.956
Saldo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cumulatief saldo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

De onderdelen van zowel tabel 5.1 als 5.2 zijn nader uitgewerkt in de volgende paragrafen. In de periode 2007-2020 is er een evenwicht tussen de kasstromen.

Om de integrale kosten inclusief risico-opslag te dekken, zijn meer inkomsten nodig dan is opgenomen in de planning. Dat is niet gedaan omdat anders het evenwicht omslaat in een tekort. De risico-opslag zou gemiddeld € 50 mln per jaar of 3,5% van alle kosten moeten zijn. ProRail kan door het ontbreken van een risico-opslag niet zelfstandig een reservering opbouwen om tegenvallers en meevallers in projecten en werken zelf op te lossen, zonder hulp van het ministerie. Door de 3,5% risico-opslag op alle kosten niet op te nemen moeten de tegenvallers worden gecompenseerd door minder activiteiten uit te voeren of door deze bij V&W in rekening te brengen.

5.2 Speciale producten

HSL-Zuid

ProRail beheert het contract met Infrasppeed in opdracht van de Staat op basis van een volmacht. Hiervoor is een beheerovereenkomst afgesloten met de Staat. De scope van deze overeenkomst is de HSL-Zuid infrastructuur inclusief de door Infrasppeed gebouwde railaansluitsecties. ProRail loopt hierbij geen financieel risico. Alleen de beheerkosten van de contracten zijn opgenomen in de uitgaven en deze worden vanuit de bovenstaande High Speed Alliance (HSA) gebruiksvergoeding vergoed. Deze beheerkosten bestaan uit kosten voor verkeersleiding en kosten voor het beheer van het contract met Infrasppeed. ProRail int de HSA gebruiksvergoeding voor V&W en sluit deze door onder aftrek van de beheerkosten.

Tabel 5-3 HSL inkomsten en uitgaven (prijsspeil 2008)

HSL - Beheer	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
HSL uitgaven	-3	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-32
HSL inkomsten	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	32
Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Betuweroute

De kostenreeksen die verband houden met ingebruikname en vernieuwing van de Betuweroute zijn expliciet gemaakt in de financiële reeksen van dit beheerplan. Uit tabel 5-4 blijkt dat een subsidie noodzakelijk is van € 156 mln voor het Keyrail deel en € 94 mln voor de bovenbouwvernieuwing in de periode 2007-2020. Het saldo tussen opbrengsten en uitgaven neemt ProRail mee in de subsidieaanvraag. ProRail gaat ervan uit dat met een succesvolle exploitatie van de Betuweroute door Keyrail het saldo vermindert of neutraal blijft.

Op dit moment is nog de reeks vanuit Beheerplan 2007 opgenomen. In tabel 5-4 zijn de kosten opgenomen voor de Havenspoorlijn, de doorgaande sporen van de haven naar het tracé van de A15, het A15-tracé, de emplacements in de haven en de emplacements Feyenoord en IJsselmonde. Het tracé Zevenaar-grens en het onderhoud van emplacement Kijfhoek zijn niet aan de Betuweroute toegerekend maar aan het gemengde net.

Tabel 5-4 Betuweroute inkomsten en uitgaven

Keyrail aandeel BR	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Betuweroute Exploitatie	-19	-28	-27	-25	-25	-25	-25	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-311
Betuweroute Opbrengsten	5	6	10	12	14	17	20	20	20	20	20	20	20	20	220
Betuweroute Fase 0	2														2
Betuweroute Fase 1	12	11													23
Betuweroute Fase 2		11	17	14	11	7	3								63
Subsidie Keyrail	14	22	17	14	11	7	3	0	0	0	0	0	0	0	88
Verschuivingen Betuweroute	2	-5	-2	0	2	3	7	9	9	9	9	9	9	9	68
Subsidie Betuweroute	16	16	15	14	13	10	9	9	9	9	9	9	9	7	156
Cumulatief saldo	16	32	47	61	74	84	93	103	112	121	130	139	148	156	

Geormerkte projecten

ProRail voert een aantal projecten uit ter verbetering van het spoorproduct. In de planning zijn deze projecten gesplitst in een investerings- en een exploitatiedeel. Om het overzicht te vergroten zijn deze onderdelen in tabel 5-6 samengevat en toegelicht. De projecten Transmissie Betuweroute en Voorbereiding HSL-Zuid lopen in 2008 af nu beide projecten bijna volledig afgerond zijn.

Tabel 5-5 Vervallen

Tabel 5-6 Geormerkte projecten (uitgaven)

Geormerkte projecten	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Beschikbaarheid in zicht	-	9,0-	6,0-	4,6-	2,4-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,9-
BOA's	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	30,8-
Online vervoer gevaarlijke stoffen	1,5-	0,7-	0,1-	0,1-	0,1-	0,1-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8-
Security op het spoor	4,0-	2,2-	1,4-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,6-
Sneller Rijden	-	5,0-	20,0-	30,0-	15,0-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70,0-
STS	15,0-	30,9-	2,7-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48,6-
UPGE	8,5-	26,0-	14,0-	40,7-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,2-
Transmissie Betuweroute	4,4-	2,0-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,4-
Voorbereiding beheer HSL-Zuid	2,5-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5-
Totaal	38,1-	77,9-	46,5-	77,6-	19,7-	2,3-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	2,2-	279,8-

Beschikbaarheid in Zicht

Het programma Beschikbaarheid In Zicht heeft een omvang van € 22 miljoen en loopt van 2008-2011. Met behulp van dit programma wordt onder andere een dubbel nationaal computercentrum (DNCC) gerealiseerd. Aan het einde van het eerste kwartaal van 2008 moeten scope en financiën duidelijk zijn.

BOA's

ProRail heeft per 1 januari 2007 de Buitengewoon Opsporings Ambtenaren (BOA) opgenomen in haar organisatie. De inzet van de BOA levert een positieve bijdrage aan het terugdringen van storingen door "derden" aan het spoor. Het gaat hierbij om een niet-wettelijke taak, aangezien ProRail een lacune opvult die ontstaat tussen haar beheertaak en de repressieve en toezichthoudende taken die gewoonlijk worden uitgevoerd door de politie en/of IVW.

Online vervoer gevaarlijke stoffen

Binnen het programma Externe Veiligheid van € 20 mln is nu het eerste project opgenomen, het Online Gevaarlijke Stoffen Systeem (OVGS). Door uitvoering van dit project kan ProRail een adequate informatievoorziening inzake gevaarlijks stoffen garanderen aan de hulpdiensten in geval van een calamiteit. Tevens levert OVGS managementinformatie op het gebied van gevaarlijke stoffen. De overige projecten binnen dit programma zijn nog niet opgenomen in de inkomsten en uitgaven.

Security op het spoor

ProRail is in 2006 gestart met het programma 'Security op het spoor' dat een uitwerking is van de projecten 'Bescherming Vitale Infrastructuur' van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het 'Nationaal Alerterings Systeem' van het ministerie van Justitie. ProRail heeft samen met vele andere partijen, waaronder de AIVD en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, een zogeheten risk-assessment uitgevoerd. Daaruit is gebleken wat de belangrijkste risico's zijn en welke maatregelen daarbij passen. Op basis hiervan wordt een beeld gevormd van de extra kosten na 2008.

In het kader van "Security op het spoor" wordt een programma uitgevoerd van € 7,6 waarvan investeringen op stations van € 3,5 mln.

Sneller rijden

Het pakket "Sneller rijden" komt voort uit een onderzoek naar reistijdverbeteringen in de dienstregeling 2007. Het pakket bestaat voor € 40 mln uit boogaanpassingen en verhogen van de baanvaknelheid en voor € 30 mln uit overige maatregelen.

STS

StopTonend Sein (STS) is erop gericht het aantal passages STS in 2009 met 50% te verlagen en het risico dat een STS met zich meebrengt met 75% te verminderen ten opzichte van het peiljaar 2003. Het programma bedraagt in totaal € 50 mln.

UPGE

Na afronding van het programma UPGE voldoen alle emplacementen aan de geluidsnormen uit de Handreiking Industrielawaai, of aan de eisen uit de milieuvergunning indien deze hogere waarden dan de Handreiking toelaat.

Het programma bestaat uit de deelprogramma's 'Terugdringen booggeluid' en 'Terugdringen voeggeluid' en een aantal deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn om aan de normen te kunnen voldoen. Omdat het programma vertraagd is, vinden de uitgaven ook later plaats dan oorspronkelijk was voorzien. De gevolgen voor de instandhoudingskosten lopen op tot € 3,2 mln per jaar en zijn tot en met 2012 in het projectbudget gedekt.

5.3 Toelichting op opbrengsten**Netto gebruiksvergoeding**

De gebruiksvergoeding stijgt structureel met € 39 mln per jaar vanaf 2008 en eenmalig € 20 mln in 2008. Dit komt door de stijgende kosten die met het treinverkeer samenhangen en extra diensten die ProRail aan vervoerders levert. Het incidentele bedrag in 2008 hangt samen met hogere kosten die vervoerders veroorzaken door onderhoudswerkzaamheden in 2008 extra van de dag naar de duurdere nacht en weekend momenten te verschuiven. Zie ook onder risico's in paragraaf 5.1.

De netto gebruiksvergoeding die de vervoerders betalen voor het gemengde net is lager dan de gebruiksvergoeding die ProRail in rekening kan brengen. Dit heeft de volgende oorzaken:

1. De prestatieregeling. ProRail zet jaarlijks € 4 mln van de gebruiksvergoeding in voor prestatieregelingen die in de netverklaring zijn opgenomen.
2. De compensatie voor de alternatieve gebruiksvergoedingsystematiek voor het goederenvervoer. Het goederenvervoer krijgt een hoger tarief per treinkilometer in plaats van een lager tarief per treinkilometer en een apart tarief per tonkilometer. Het effect bedraagt in de periode 2007-2011 in totaal € 26 mln voor het gemengde net. Voor de Betuweroute is dat bedrag € 5,5 mln waarmee het totaal van de compensatie uitkomt op € 31,5 mln.

De gebruiksvergoedingen voor de Betuweroute en de nieuwe HSL-infrastructuur zijn niet in deze gebruiksvergoeding opgenomen

Tabel 5-7 Gebruiksvergoeding

Gebruiksvergoeding	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Gebruiksvergoeding	221	264	258	259	261	266	272	273	279	279	279	279	279	286
Subsidie goederenvervoer	15	9	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	206	255	254	257	261	266	272	273	279	279	279	279	279	286

Gebruiksvergoeding HSL

De kosten die ProRail maakt voor het beheer van de HSL-Zuid worden in mindering gebracht op een deel van de gebruiksvergoeding HSA. ProRail int de totale gebruiksvergoeding namens V&W.

Gebruiksvergoeding Betuweroute

ProRail hanteert voor de berekening de gebruiksvergoeding zoals Keyrail deze verwacht te behalen op de Betuweroute.

Opbrengsten derden

Onder "Opbrengsten derden" zijn onder meer vergoedingen opgenomen voor:

- opbrengsten diensten aan Keyrail op de Betuweroute;
- instandhouding werken van derden (lokale en regionale overheden);
- beheer SuNij-lijn;
- omroepcontract;
- beheer sectorbrede ICT-systemen (o.a. VPT);
- aanleg deel Zeeuwse lijn in 2008;
- verhuur van telecommunicatielijnen (BT).

Subsidie-inkomsten

ProRail heeft als subsidie-inkomsten opgenomen de verwachte bedragen op basis van de afspraken rond de beheerconcessie.

Vooruit ontvangen bedragen

ProRail voorziet dat de middelen voor de geoormerkte projecten STS, UPGE en Hotspots in 2007 niet volledig besteed kunnen worden. De prestatie voor deze inkomsten zal ProRail in de komende jaren leveren.

Tabel 5-8 Vooruit ontvangen bedragen

Vooruitontvangen bedragen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
STS	15	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UPGE	9	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Security op het spoor	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Startpakket benutten en bouwen	7	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capaciteitsknooppunten 2e fase	55	-	35	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hotspots	4	15	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Toegankelijkheid stations	7	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	44	64	37	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

5.4 Toelichting op de kosten

Uitbesteed werk

De uitgaven voor uitbesteed werk zijn weergegeven in tabel 5-9 (prijsspeil 2008). Een uitleg van de posten die onder uitbesteed werk vallen, is opgenomen in de bijlage. De belangrijkste wijziging is het specifiek maken van de kosten die worden gemaakt voor de niet-concessie-activiteiten en overige activiteiten.

Tabel 5-9 Uitbesteed werk

Uitbesteed werk	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beheer	126	128	127	128	128	128	129	129	129	129	129	129	129	129
Groot Onderhoud	104	99	99	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102
Klein Onderhoud	203	257	248	252	252	252	252	252	252	252	252	252	252	252
Verkenningen & innovatie	9	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Transfer	58	62	61	68	68	70	70	70	71	71	71	71	71	71
Totaal	499	550	539	553	553	555	556	556	557	556	556	556	556	556

Beheer en calamiteitenorganisatie

De kosten van beheer en calamiteitenorganisatie stijgen met € 3,2 mln per jaar. De reden is dat Nedtrain meer kosten maakt door werkzaamheden voor de uitvoering van de treindienst op de NCBG-gebieden. Tevens daalt deze in totaal met € 63 mln door de kosten van werken derden apart te verantwoorden.

Grootschalig onderhoud (GO)

De kosten voor Groot Onderhoud zijn gewijzigd doordat in totaal € 28 mln verschoven is naar niet-concessie activiteiten en € 4 mln naar werken derden.

Kleinschalig Onderhoud (KO)

De reeks van klein onderhoud is gewijzigd om de volgende redenen:

- verdere toename prijsindexatie: de contractuele indexatie aan de aannemers is gebaseerd op een met de aannemer overeengekomen gewogen industrie-index. De marktconforme indexering op de KO-contracten verhoogt de kosten met € 11 mln per jaar;
- voor opleidingen in het kader van Normenkader Veilig Werken (NVW). is eenmalig € 1 mln benodigd.
- een structurele stijging van € 14,0 mln door een te beperkt onderhoudsrooster, en daarenboven een stijging eenmalig in 2008 van € 5,5 mln. Deze toename wordt voornamelijk veroorzaakt doordat er meer (duurder) nacht- en weekendwerk is.

Verder is voor in totaal € 60 mln verschoven naar niet-concessie activiteiten en € 24 mln naar werken derden.

Verkenningen en Innovatie

De kosten voor verkenningen en innovatie dalen door een strengere selectie van projecten als invulling van de efficiency-doelstellingen. Het uiteindelijk niet realiseren van verkenningen en innovaties wordt hiermee beperkt terwijl het absoluut gerealiseerde niveau niet verandert of zelfs stijgt.

Onderhoud Transfer

De kosten voor transfer zijn niet gewijzigd ten opzichte van het Beheerplan 2007.

Werken derden

De kosten voor de overige activiteiten zijn expliciet gemaakt. Deze kosten worden vergoed door opbrengsten voor derden. Het betreft hier de kosten voor het omroepcontract en het beheer van de ICT-systemen. Deze kosten zijn verschoven uit overige reeksen. Het betreft in totaal € 24 mln uit klein onderhoud, € 4 mln uit groot onderhoud, € 63 mln uit beheer en € 152 mln uit apparaatskosten. Verschil met de opbrengsten derden zijn de investeringsbijdragen van € 42 mln aan bovenbouwvernieuwing.

Niet-concessie activiteiten

De kosten voor deze activiteiten stonden in het Beheerplan 2007 nog opgenomen in andere reeksen, maar zijn nu expliciet gemaakt bij de investeringen. Deze kosten zijn verschoven uit overige reeksen. Het betreft in totaal € 60 mln uit klein onderhoud, € 28 mln uit groot onderhoud,

€ 6 mln uit geormerkte projecten en € 9 mln uit apparaatskosten. Verschil met de opbrengsten derden zijn de investeringsbijdragen van € 70 mln aan bovenbouwvernieuwing.

Apparaatskosten

Een deel van de apparaatskosten wordt gedekt door de gebruiksvergoeding (directe kosten van capaciteitsverdeling en verkeersleiding) of afzonderlijke projectbeschikkingen. De apparaatskosten zijn in totaal € 9 mln verschoven naar niet-concessie activiteiten en voor € 152 mln naar werken derden.

Tabel 5-10 Apparaatskosten (prijspeil 2008)

Apparaatskosten	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bruto apparaatskosten	236	277	276	272	272	272	272	272	272	272	272	272	272	272
Geactiveerde productie	52	84	82	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80
Totaal	184	194	195	192	192	192	192	192	192	192	192	192	192	192

Bruto apparaatskosten

Hieronder vallen de personele lasten, huisvesting, automatisering en advisering. De generieke taakstelling is van de apparaatskosten afgetrokken.

Geactiveerde productie

Tot de inkomsten uit geactiveerde productie behoren onder meer de personeelskosten die gemoeid zijn met investeringsprojecten. Deze kosten brengt ProRail ten laste van de projecten via het doorbelasten van uren. In de gehanteerde tarieven is een vergoeding voor overheadkosten inbegrepen. Deze systematiek is ook van toepassing op aanlegprojecten die niet onder de subsidieverlening vallen, maar per project worden beschikt. ProRail heeft de geactiveerde productie hier als inkomstenbron opgenomen om de transparantie in de opbrengsten te waarborgen en inzicht te geven in de verhouding tussen opbrengsten en kosten van de organisatie.

Interestlasten

Naast interestlasten heeft ProRail ook rente-inkomsten over openstaande saldi. Deze baten zijn afgetrokken van de bovenstaande lasten Bij de herfinanciering van aflopende leningen is gerekend met een interestpercentage van 5%.

Mutanten infrastructuur en intensiteit

Tabel 5-11 Mutanten infrastructuur en intensiteit (bestaande en additionele mutanten)

Mutanten infra / intensiteit	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mutanten intensiteit	13	14	13	14	15	16	20	20	26	26	26	26	26	32
Mutanten nieuwe infra	12	16	18	22	26	38	44	48	51	52	52	53	54	54
Totaal	25	30	31	36	41	54	64	68	76	77	78	79	79	86

Mutanten intensiteit

Veranderingen in de intensiteit van het spoorverkeer leiden tot veranderingen in de kosten voor beheer en instandhouding. De gebruiksvergoeding zou op korte termijn de stijging van de kosten door intensiteitverhoging volledig moeten dekken. De versnelde afschrijving door de hogere intensiteit is hier nog niet in meegenomen. De reeks mutanten intensiteit is daarom op dezelfde wijze aangepast als de reeks voor de gebruiksvergoeding op het gemengde net. De reeks mutanten intensiteit houdt nog geen rekening met de stijging van de kosten buiten het gemengde net, zoals op de Betuweroute en de nieuwe HSL-infrastructuur.

Mutanten infrastructuur

De (functie)uitbreidingsinvesteringen leiden tot een stijging van de exploitatiekosten. ProRail zoekt de dekking in zowel een afspraak met de overheid als met de vervoerders. De kosten voor mutanten infrastructuur stijgen door de hogere kosten van nieuwe infrastructuur. Het betreft nieuwe infrastructuur uit:

- het programma Kleine projecten, waardoor de extra beheerkosten oplopen tot € 4,1 mln per jaar in 2020. Deze zijn gedekt uit een verlaging van de mogelijke investeringen in het programma zelf;
- het programma toegankelijkheid. De extra beheerkosten lopen op tot € 6,2 mln in 2020 en uiteindelijk € 12 mln per jaar na afronding van het programma;
- het programma UPGE. De extra beheerkosten van € 3,2 mln per jaar zijn opgenomen, dekking is er tot 2012 uit het programma zelf.

Bij de besluitvorming over de business cases is de doelstelling om de extra ProRail opbrengsten gelijk te brengen aan de extra beheerkosten.

Afschrijving

Met het ministerie is afgesproken dat met ingang van 2011 de integrale kosten van ProRail worden vergoed. Dit betekent dat vanaf dat moment de afschrijvingskosten op basis van vervangingswaarde worden vergoed. Deze kosten zijn verwerkt in de NoMo-reeksen.

Op dit moment zijn alleen de nieuwe investeringen en bovenbouwinvesteringen op vervangingswaarde meegenomen in tabel 5-12. De bestaande afschrijving EF (op activa gefinancierd door Eigen Financiering) en OF (op activa gefinancierd door OverheidsFinanciering) zijn nog op historische kostprijzen gebaseerd.

Vanaf jaarrekening 2008 en Beheerplan 2009 gaat ProRail volledig over op afschrijving op basis van vervangingswaarde.

Tabel 5-12 Afschrijvingslasten

Afschrijvingskosten	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bestaande EF-Activa (HUP)	86	74	68	65	61	58	52	50	46	43	41	39	38	37
Bestaande OF-Activa (HUP)	125	121	119	117	116	114	111	101	99	98	98	96	94	92
Nieuwe activa (VVW)	25	38	56	76	98	119	138	156	171	186	202	216	231	244
Bovenbouwvernieuwing (VVW)	205	204	204	205	205	205	205	205	205	205	205	205	204	205
Totale afschrijvingskosten	441	438	448	464	480	496	507	512	521	533	545	556	567	578
In subsidieaanvraag	327	385	463	521	511	610	604	577	580	550	443	467	459	459
Tekort	113	53	15	57	31	114	98	65	59	17	102	89	108	118
Cumulatief	113	166	152	94	64	50	148	213	272	289	188	98	9	128

De jaarlijkse afschrijvingskosten op basis van de vervangingswaarde en de jaarlijkse geplande vervangingen zijn in grote lijnen gelijk (ideaalcomplex).

Tot 2011 wordt met een ingroeienscenario gewerkt. De vergoeding voor de afschrijvingskosten wordt wel weergegeven, maar ProRail vraagt slechts tot het niveau van de daadwerkelijke vervangingsinvesteringen subsidie voor die kosten aan (zie ook paragraaf over investeringen). Als de vervangingsinvesteringen lager zijn dan de afschrijving, neemt de waarde van de bestaande infrastructuur echter af. Uit het cumulatieve tekort blijkt de achterstand in reserveringen. Eventuele overschotten dienen als reserves voor toekomstige uitgaven.

Overige projecten

Tot de overige projecten behoren de speciale projecten binnen de exploitatie. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft een aantal projecten geormerkt. Deze zijn toegelicht in paragraaf 5.3, inclusief de kosten. De verwachte investeringen zijn bij investeringen opgenomen.

Saldo Efficiency en effectiviteit

ProRail heeft in de reeksen rekening gehouden met verschillende taakstellingen, olopend tot in totaal € 150 mln per jaar vanaf 2011. In de jaren 2008-2010 wordt intern ProRail via kostenreductieprogramma's hard gewerkt om deze totaalefficiency te bereiken. Het resultaat van deze efficiency wordt per jaar ingeboekt na realisatie.

Tabel 5-13 Saldo Efficiency en effectiviteit

Efficiency	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Efficiency taakstelling BBV	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-
Efficiency en effectiviteit KO	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-
ZBO taakstelling	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-
Generieke taakstelling	8-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-
Extra Nomo efficiency	-	-	-	-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-
Aanbesteding exploitatie	15-	18-	17-	17-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subsidie gebruiksvergoeding	2-	2-	2-	2-	2-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal Efficiency	94-	99-	98-	98-	156-	154-	154-	154-	154-	154-	154-	154-	154-	154-
Reeds in reeksen	77	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79
Resterend Efficiency	17-	20-	19-	19-	77-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-

Efficiencytaakstelling BBV

Door het uitvoeren van vastgesteld beleid, gericht op het uitvoeren van maatregelen voor LCM+, geeft ProRail invulling aan de efficiencytaakstelling van € 25 mln per jaar.

Efficiency Kleinschalig Onderhoud

Vanaf 2008 bedraagt de efficiency € 40 mln per jaar. Dit bedrag wordt in mindering gebracht op de beschikbare middelen van ProRail.

ZBO-taakstelling

ProRail heeft de ZBO-taakstelling van € 4,2 per jaar, die al op het budget in mindering was gebracht, verwerkt in de apparaatskosten. Deze taakstelling is gerelateerd aan de onderstaande generieke taakstelling.

Generieke taakstelling apparaatskosten

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in de brief van 2 december 2003 aangegeven dat de generieke taakstelling eindig is en een totale omvang heeft van € 96 mln in de periode tot en met 2009. De jaarlijkse taakstelling groeit in die periode tot een bedrag van € 10 mln, een bedrag dat ProRail heeft voortgezet in de reeks vanaf 2010. Hoewel de generieke taakstelling op de totale subsidie-inkomsten betrekking heeft, past ProRail deze alleen toe op de apparaatskosten. De middelen die in de jaren vanaf 2010 beschikbaar komen via bezuiniging, zet ProRail in om de overall taakstelling ter hoogte van € 150 mln vanaf 2011 in te vullen.

NoMo-efficiency

ProRail is met V&W een extra efficiency- en effectiviteitsreeks overeengekomen van € 75 mln per jaar in de jaren vanaf 2011. Deze reeks is nog niet verwerkt in de uitgaven, maar staat nog taakstellend op het budget. ProRail zal in de jaren tot 2011 hard werken aan het bereiken van deze extra efficiency in aanvulling op de al ingeplande taakstellingen. ProRail is een kostenreductieprogramma gestart. Naar verwachting is het mogelijk om ongeveer € 15 mln te besparen op alle uitgaven door activiteiten die niet aan de prestaties bijdragen te schrappen. Het toepassen van andere contractvormen, concurrentie op uitbesteed werk, verwijderen van niet gebruikte wissels, levensduuroptimalisatie en optimalisatie in de projectuitvoering kan ongeveer € 60 mln per jaar aan besparingen opleveren.

Aanbestedingsresultaten exploitatie

De post aanbestedingsresultaten exploitatie bestaat uit meevallers die naar verwachting zullen optreden door het gebruik van nieuwe contractvormen bij aanbestedingen en door markteffecten. ProRail heeft dit aangegeven in de brief van 13 december 2004 aan de minister van Verkeer en Waterstaat. De verwachte meevallers voor de periode 2008-2010 zijn verminderd met € 160 mln omdat deze al in de reeks voor klein onderhoud waren verwerkt. Dit resulteert in lagere kosten in de periode 2005-2010 ter hoogte van € 144 mln, maar die kunnen pas na realisatie definitief worden geboekt.

Compensatie lagere GV

ProRail draagt in de periode 2008-2011 € 10 mln bij aan de financiering van de alternatieve gebruiksvergoedingsystematiek voor de goederenvervoerders. Deze bijdrage is taakstellend opgenomen, maar nog niet specifiek toegewezen.

5.5 Investerings

ProRail heeft een investeringsportfolio voor vervangings- en uitbreidingsprojecten aan de infrastructuur, FENS en derden. De reeksen betreffen de aanvraag van financiële middelen die benodigd zijn voor de opstart, aanbesteding en uitvoering van de onderliggende projecten. In de uitvoering wordt gestuurd op de productieplanning, die boven de aanvraag ligt om overloop uit voorgaande jaren in te lopen. In de kwartaalrapportages van 2008 zullen we onze realisatie rapporteren versus de productieplanning.

Vervangingsinvesteringen

De vervangingsinvesteringen zijn de daadwerkelijke uitgaven die samenhangen met het instandhouden van de bestaande infrastructuur op het prestatieniveau dat is vastgesteld.

Tabel 5-14 Vervangingsinvesteringen

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bovenbouwvernieuwing	173	196	219	212	219	214	212	215	215	193	195	183	196	193
Overige systemen	154	189	244	309	293	396	392	361	365	356	248	283	262	266
Totaal	327	385	463	521	511	610	604	577	580	550	443	467	459	459

Bovenbouwvernieuwing

De reeks voor Bovenbouwvernieuwing is gebaseerd op het LCM+ Bovenbouwplan 2001. Ten opzichte van het Beheerplan 2007 zijn er geen wijzigingen.

Vervangingsinvesteringen

Deze investeringen betreffen andere systemen en objecten, onder meer beveiligingsinstallaties, energie systemen en kunstwerken. De investeringen komen terug in de financiële meerjarenplanning en in de productieplanning. In de reeks is de 1^e tranche van het Mistral-project opgenomen. Dit betreft de vervanging van 20% van alle beveiligingssystemen lopend tot 2018. Na 2018 start een 2^e tranche.

Investeringsdeelprojecten

Van de geormerkte projecten uit paragraaf 5.2 is een deel investering en een deel kosten. Het investeringsdeel is hier opgenomen.

Investeringsprojecten

Om te kunnen inspelen op gewijzigde omstandigheden zijn naast vervangingsinvesteringen ook uitbreidingsinvesteringen noodzakelijk. De programma's die ProRail vanuit de subsidieaanvraag kapitaallasten en onderhoud de komende jaren uitvoert, staan in tabel 5-15 weergegeven. De ervaring leert dat niet alle projecten die in het aangevraagde kalenderjaar zullen worden opgestart, geconditioneerd en aanbesteed ook zullen worden uitgevoerd in het betreffende kalenderjaar. Op deze projectenportefeuille is een risicoafweging gemaakt, die leidt tot de inschatting dat er waarschijnlijk een mutant zal optreden van 36 mln (zie onderste regel van de tabel).

Tabel 5-15 Investeringsprojecten

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Kleine projecten	56	51	66	58	56	56	56	55	55	55	55	54	54	54	781
Startpakket Benutten en Bouwen	10	8	16	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39
Capaciteitsknelpunten 2e fase	-	-	35	65	140	137	62	16	2	-	-	-	-	-	455
Hot Spots	4	15	2	2	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
Toegankelijkheid	5	42	60	25	22	15	11	11	11	8	8	8	8	10	246
Ruimte voor de Fiets	13	26	28	28	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	111
Tijdmutat	-	36	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	87	106	243	181	243	207	129	82	68	63	63	63	62	64	1.660

Kleine projecten

Tot het programma kleine projecten behoren projecten die minder dan € 12,5 mln kosten, een hoog rendement hebben en snel uitvoerbaar zijn. De cijfers betreffen inschattingen omdat ideeën vaak in korte tijd ontstaan tijdens de capaciteitsverdeling. Deze kleine projecten worden in overleg met gerechtigden gedefinieerd. Het doel van de investeringen is verbetering van de prestaties van de spoorsector voor zover ProRail daar zorg voor draagt. Dit kan een kwalitatieve verbetering zijn of verbetering van de capaciteit van de fysieke infrastructuur of de ICT-infrastructuur. De reeks is sinds Beheerplan 2007 verminderd omdat de extra beheerkosten van de investeringen uit het programma zelf worden gedekt, voor zover niet gedekt uit de gebruiksvergoeding. In de periode 2007-2010 krijgt nog een deel van dit programma financiering uit de resterende leenfaciliteit.

Hotspots

V&W heeft verzocht extra aandacht te geven aan de veiligheidsknelpunten, de zogeheten "hotspots". Hiervoor is € 28 mln beschikbaar gesteld dat in onderling overleg naar projecten voor de verbetering van onder meer de overwegveiligheid gaat. Realisatie van deze projecten vindt plaats in de periode 2008-2011.

Programma capaciteitsknelpunten 2e faseherstelplan

Bij het ontwikkelen van de dienstregeling 2008 bleek dat er meer knelpunten bestaan voor punctualiteit en capaciteit dan waarvan in 2003 werd uitgegaan. Dat komt onder andere doordat het aantal reizigers, en daarmee het aantal vervoerbewegingen, met name in de Randstad sneller groeit dan verwacht. Voor het oplossen van deze knelpunten is € 490 miljoen nodig. De knelpunten die ProRail voorstelt op te lossen, zijn in overleg met NS en goederenvervoerders ontleend aan de vervoer- en verkeersprognose van 'Ontwerp 2008' en in lijn met de Nota Mobiliteit. De voorgestelde oplossingen zijn beoordeeld en geprioriteerd met behulp van een MKBA gebaseerd op de OEI-systematiek (Overzicht Effecten Infrastructuur). De MKBA is getoetst door een extern bureau.

In het afgelopen jaar heeft een verdere prioritering plaatsgevonden. De huidige stand van zaken is weergegeven in paragraaf 9.4. Tevens is dit jaar duidelijk geworden dat de projecten een langere aanlooptijd nodig hebben. Er vindt derhalve een verschuiving van *cashflows* plaats van de jaren voor 2010 naar de jaren na 2010.

Toegankelijkheid Stations

Het programma toegankelijkheid loopt tot 2030 en bedraagt in totaal € 425 mln. In 2007 is een versnelling ingezet die momenteel wordt uitgevoerd. In het programma zit nog een spanning van € 25 mln aan hogere kosten, die door de lange looptijd vooralsnog binnen het programma wordt opgevangen.

Ruimte voor de fiets

Het programma ruimte voor de fiets pakt op de stations de grootste knelpunten in de bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen aan. Ruimte voor de fiets loopt tot 2011. Tot 2008 is het programma met leningen van ProRail gefinancierd. Vanuit het MIT is vanaf 2008 subsidie voor beschikbaar binnen de subsidieaanvraag.

MIT-projecten

De MIT-projecten (Meerjarenplan Infrastructuur en Transport) zijn opgenomen conform het meest recente MIT. ProRail zorgt er bij het aanvragen van de beschikkingen voor dat de investeringen aansluiten op de beschikbare middelen.

Het programma 'Spoorse doorsnijdingen' is niet in de planning meegenomen. Dit geldt ontvangt ProRail via de gemeenten en wordt derhalve aangemerkt als derdenfinanciering.

Tabel 5-16 MIT projecten

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
MIT Betrouwbaar benutten	-	1-	2-	5-	50-	75-	100-	100-	100-	100-	100-	100-	100-	100-	933-
MIT Goederen	31-	33-	67-	79-	87-	61-	50-	50-	90-	135-	135-	135-	70-	37-	1.059-
MIT GSM-R	22-	13-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35-
MIT Personen	218-	367-	407-	385-	322-	191-	163-	93-	48-	39-	32-	21-	15-	9-	2.310-
MIT Stations	113-	175-	226-	201-	146-	77-	30-	2-	-	-	-	-	-	-	970-
MIT Traject oost	3-	6-	17-	24-	46-	80-	80-	75-	60-	35-	21-	15-	4-	-	468-
Totaal	387-	595-	720-	694-	652-	484-	422-	320-	298-	309-	288-	271-	189-	146-	5.775-

De MIT projecten betreffen vaak zeer complexe projecten waarbij veel partijen betrokken zijn. Om deze reden bestaat er een reële kans dat de uitvoering en besteding van middelen achterloopt bij de aanvraag. De aanvraag ligt noodzakelijker wijs op een hoger niveau omdat in de conditionerings- en aanbestedingsfase duidelijkheid over het aanwezige budget vereist is. Dit vertaalt zich bij MIT projecten niet in overloop, omdat financiële afhandeling geschiedt op declaratiebasis.

FENS-projecten

Deze reeks geeft een indicatie van de inspanning die ProRail verricht voor projecten uit FENS. Het betreft hier projecten voor Beheerste Toegang Stations (ET/BTS), InfoPlus, Kwaliteitsverbetering Stations (KVS), Overwegen en voor het programma Energievoorziening, Perronverlenging en Opstel terreinen (EPO). Deze investeringen worden volledig gedekt door FENS.

Derden Projecten

Deze reeks toont globaal welke projecten ProRail voor derden uitvoert. In de komende jaren zal deze inspanning relatief fors toenemen door het aandeel van derden in de financiering van de Nieuwe Sleutel Projecten en (in mindere mate) door 'Spoorse doorsnijdingen'.

6 Bijlage: toelichting prestatie-indicatoren 2008

6.1 Klantwaardering

Met ingang van 2007 zijn twee NPI's voor klanttevredenheid aan het ProRail-dashboard toegevoegd. Deze zijn gebaseerd op het jaarlijkse imago-onderzoek, dat is uitgebreid met diepte-interviews, en geven de waardering van de professionele relaties – vervoerders en overheden - weer in de vorm van een rapportcijfer

Tabel Prestatie-indicator klanttevredenheid

	<i>Realisatie</i>	<i>Prognose</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Ambitie</i>	
	2006	2007	2008	2009	2010 e.v.
Vervoerders	6,1	6,5	6,6	6,8	7,0
Overheden	6,3	6,5	6,6	6,8	7,0

Andere items die worden gemeten, zijn:

- voortgang bij het maken en actualiseren van relatieplannen,
- effectiviteit van communicatie (percentage positieve persberichten – regionaal)
- snelheid intake van verzoeken derdenwerken (60 dagen is norm).

6.2 De kwaliteit van bijsturing en informatievoorziening

De zorg voor de bijsturing en de informatievoorziening bestaat uit de volgende onderdelen:

- het leiden van verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur;
- het bij verstoringen zo snel mogelijk herstellen van het treinverkeer;
- informatievoorziening over de actuele situatie van het treinverkeer.

ProRail werkt hieraan door de verkeersleiding en de informatievoorziening in nauwe samenwerking met vervoerders in te richten.

Dat gebeurt op de volgende manier:

- de treindienstleiding geeft infracapaciteit vrij aan de gebruikers (vervoerders en beheerder) en zorgt ervoor dat de treinen zoveel mogelijk volgens plan kunnen rijden;
- de verkeersleiding stuurt de dienstregeling bij wijzigingen in het treinverkeer bij op basis van de afhandelingsscenario's die met vervoerders zijn afgesproken;
- om in geval van calamiteiten de treindienst van vervoerders zo snel mogelijk te kunnen hervatten is een calamiteitenorganisatie ingericht. Bij het goed en zorgvuldig afhandelen van een calamiteit, is er specifieke aandacht voor het verkorten van de hersteltijd en de opstarttijd van de treindienst na het opheffen van een calamiteit. Daarover maakt ProRail duidelijke afspraken met vervoerders, die door deze wijze van bijsturing punctuereleer kunnen zijn;
- ProRail levert informatie over de actuele situatie van de treindienst aan vervoerders en derden. Deze activiteit is onderdeel van de beheerconcessie en wordt daarom door het ministerie van V&W bekostigd. Personenvervoerders sluiten daarnaast contracten met ProRail af over het leveren van reisinformatie, zowel in verstoorde als in onverstoorde situaties. Het gaat bijvoorbeeld om omroep en informatie op CTA-bakken. Voor deze diensten brengt ProRail de werkelijke kosten in rekening.

6.2.1 Bijsturing conform afspraken

Definitie

Bijsturing conform afspraken: ProRail tracht de bijsturing zo veel mogelijk via afgesproken versperringsmaatregelen vorm te geven. Standaardisatie voorkomt dat tijdens het herstellen van het treinverkeer tijd verloren gaat door ad hoc besluitvorming. Deze werkwijze draagt bij aan de neutraliteit, de planmatigheid en de voorspelbaarheid van de capaciteitsverdeling in een verstoorde situatie en uiteindelijk ook aan punctualiteit.

Grenswaarde

Waar nodig en mogelijk worden nieuwe maatregelen ontwikkeld en bestaande maatregelen verbeterd, waardoor ze op een groot deel van de bijsturingssituaties toepasbaar zijn en blijven. Toch zullen er altijd situaties blijven bestaan waarin in beginsel een standaardversperringsmaatregel van toepassing is, maar waarbij door specifieke omstandigheden maatwerk in de bijsturing nodig blijkt te zijn, bijvoorbeeld door beperkte beschikbaarheid van infrastructuur, materieel of personeel. Dergelijke gevallen, waarin op initiatief van ProRail wordt afgeweken van de standaardmaatregel, tellen vanzelfsprekend mee bij de berekening van de indicator. Enerzijds moet die zich dus op een hoog niveau bevinden (anders is er geen sprake van een hoge mate van standaardisatie), anderzijds is het doel niet om altijd standaardversperringsmaatregelen toe te passen, vanwege de hierboven genoemde 'maatwerkoplossingen'. De grenswaarde van 97% blijft daarom ook in 2008 en latere jaren gehandhaafd.

Tabel Prestatie-indicator bijsturing conform afspraken (instemming)

Realisatie		Prognose	Grenswaarde	Ambitie	
2005	2006	2007	2008	2009	2010 e.v.
98%	97%	97%	97%	97%	97%

Evaluatie

De NPI-bijsturing conform afspraken komt in 2007 naar verwachting uit op 97%. Dit is in lijn met de richt- en grenswaarde, en geeft aan dat het proces goed wordt beheerst.

ProRail werkt in overleg met de vervoerders aan de ontwikkeling van prestatie-indicatoren die het proces van bijsturing nog transparanter en effectiever maken. Voor de onderstaande indicatoren worden gedurende 2007 technische randvoorwaarden ingevuld, praktische ervaring opgedaan en op basis daarvan normen ontwikkeld.

- NPI TAD (Treinafhandelingsdocument, toepassen *if then*-scenario's): met deze NPI wordt gemeten in hoeverre treindienstleiders de procedure bij vertraagde treinen vanaf een knooppunt afhandelen volgens het Treinafhandelingsdocument (TAD).
- NPI Infrabeperking (versperringsmaatregel gekozen binnen 20 minuten na melding van calamiteit): de melding van een calamiteit komt binnen bij de treindienstleiding die de melding doorgeeft aan de *backoffice* en de netwerkbestuurder. De prestatie-indicator geeft aan in welk deel van de gevallen de netwerkbestuurder binnen 20 minuten een versperringsmaatregel heeft gekozen.
- NPI Prognose hervatting treindienst (betrouwbaarheid prognose): de Algemeen Leider dient 30 minuten voor het einde van een calamiteit een zogeheten harde prognose af te geven over de eindtijd van de calamiteit. Op basis hiervan kunnen de spoorwegondernemingen een opstartplan maken.
- NPI Eerste trein na versperring: deze indicator geeft in een percentage aan hoe vaak de eerste trein op het eerst mogelijke moment na opheffing van de treinbeperking volgens plan rijdt.
- NPI Deelaspecten calamiteitenorganisatie: hierbij gaat het om diverse deelaspecten rond de calamiteitenorganisatie, zoals het moment van businzet/inzet alternatief vervoer, het moment van opvang reizigers in gestrande treinen, beschikbaarheid opvang personeel, moment van opkomst materieel monteur (en klaar melden).

Zoals uit het bovenstaande blijkt, beslaan deze NPI's niet alleen de delen van de keten waarvoor ProRail (Verkeersleiding) verantwoordelijk is, maar ook delen waarvoor de vervoerder de eerste verantwoordelijkheid draagt. Samenwerking moet leiden tot wederzijds gedeelde en gedragen ideeën over mogelijke verbeteringen. Overigens heeft de implementatie van enkele van de bovenstaande NPI's vertraging opgelopen als gevolg van softwareproblemen bij de ontwikkeling van de nieuw versie van ISVL. Vooralsnog lijkt dit de implementatie in 2008 niet in de weg te staan.

Consultatie gerechtigden

De NPI Bijsturing conform afspraken is afgestemd met de gerechtigden. Ook zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van nieuwe prestatie-indicatoren.

6.2.2 Onregelmatigheden in de rijweginstelling

Definitie

Het foutief en/of te laat instellen van een rijweg waarvoor de treindienstleiding van Verkeersleiding verantwoordelijk is. Hierbij treedt een vertraging op van minimaal drie minuten of is de veiligheid in het geding.

Tabel Prestatie-indicator aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling (ORI)

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
n.v.t.	n.v.t. ⁹	n.v.t. ¹	4900	4900	4900

Onregelmatigheden in de rijweginstelling (ORI):

- Foutieve of te late rijweginstelling
- Niet bijwerken van het plan
- Foutief toepassen van veiligheidsmaatregelen WBI

ProRail heeft, in samenwerking met haar partners in de spoorsector, in 2006 en 2007 een nieuw monitoringproces en –systeem ingevoerd. Doelstelling is dat dit nieuwe monitoringsysteem de verstoringen en hun oorzaken vastlegt, met ten minste 90% dekkingsgraad en 95% betrouwbaarheid, om te komen tot betere analyse en, samen met die partners, gerichtere maatregelen ter verbetering.

Door de structurele verhoging van de dekkingsgraad in het nieuwe monitoringsysteem in 2006 (fase 1) en 2007 (fase 2) zijn opeenvolgende trendbreuken opgetreden in de gemeten aantallen onregelmatigheden. Er is dus geen directe vergelijking mogelijk tussen de gemeten realisatie (gebaseerd op het nieuwe systeem) en de vastgestelde normen (gebaseerd op het oude proces). Ten behoeve van de normstelling 2008 voor de KPI-onregelmatigheden in de rijweginstelling (ORI) is op basis van het nieuwe monitoringsysteem een prognose gemaakt van het aantal ORI's in 2007. De langs deze weg geschatte realisatie voor 2007 vormt op haar beurt het referentieniveau voor het bepalen van de norm voor 2008.

ProRail neemt als referentieniveau voor de bepaling van de richtwaarde 2008 de (statistisch) berekende prestatie over 2007 (5001 ORI's, zie hieronder voor wijze van berekening). In 2008 is er ten opzichte van 2007 een toename van 3,2% te verwachten van het totale aantal treinkilometers. Aanname is dat dit ook een zelfde gemiddelde stijging zal veroorzaken in het aantal ORI's. Vervolgens heeft ProRail de ambitie om op dit te verwachten totaal een verbetering (reductie) van 5% te realiseren.

⁹ De implementatie van het nieuwe monitoringsysteem heeft geleid tot een trendbreuk. Er is daarom geen realisatie 2006 en geen prognose eindstand 2007 opgenomen.

De richtwaarde voor 2008 is hierdoor als volgt tot stand gekomen:

referentie (2007)	toename treinkm	verbetering	richtwaarde 2008 *
basis	+3,2%	-5%	-2%
5001	160	-258	4900

* afgerond

Hiermee komt het percentage juist uitgevoerde rijweginstellingen op > 99,9%.

Voor 2009 en 2010 wordt vooralsnog dezelfde richtwaarde als 2008 gehanteerd.

Meetsysteem

Voor de gebruikte methode om te komen tot een referentieniveau t.b.v. bepaling richtwaarde 2008 wordt verwezen naar het rapport "Onderzoek en stabilisatie Monitoring t.b.v. concept normstelling 2008 t/m oktober 2007.

Samengevat komt de gebruikte methode erop neer dat ten behoeve van de normstelling 2008 eerst het aantal ORI's in 2007 is geschat. Hiertoe is een referentieperiode in 2007 gekozen waarin de registratie van ORI's in het monitoringproces stabiel verliep. Vervolgens is de realisatie in deze periode geëxtrapoleerd naar het gehele jaar. Deze berekening steunt op de aanname dat de bijdrage van het aantal ORI's in de referentieperiode aan het totale aantal ORI's voor 2007 gelijk is aan die in de jaren 2002-2004 (vóór herinrichting van monitoringproces) en de constatering in het onderzoek dat er een significante correlatie bestaat en blijft bestaan tussen aantallen planmutaties en aantallen ORI's.

De langs deze weg geschatte realisatie voor 2007 vormt op haar beurt het referentieniveau voor het bepalen van de norm voor 2008.

Evaluatie

De NPI Onregelmatigheden in de rijweginstelling is afgestemd met gerechtigden. Gerechtigden geven aan graag corridorspecifieke afspraken te willen maken. ProRail zal hierover in overleg treden met gerechtigden.

6.2.3 Informatievoorziening

Definitie

Informatievoorziening: deze wordt gemeten op basis van de totale informatievoorziening, dus in verstoorde en onverstoorde situaties. De kwaliteit van de informatie legt ProRail vast in de contracten met de vervoerders. Voor de reizigersvervoerders is de juistheid van de informatie op de CTA-bakken bij een onverstoorde situatie van groot belang.

Grenswaarde

Tabel Prestatie-indicator informatievoorziening op CTA/CHA conform afspraken

Realisatie		Prognose	Grenswaarde	Ambitie	
2005	2006	2007	2008	2009	2010 e.v.
97%	96%	97%	98%	98%	98%

Een structurele stijging van de grenswaarde is pas haalbaar na implementatie van het programma InfoPlus, dat voorziet in een structurele verbetering van de héle reisinformatieketen. Voor de korte termijn hebben ProRail en vervoerders prestatieafspraken gemaakt over informatievoorziening in verstoorde situaties. Ook meet ProRail bij enkele vervoerders de klantentevredenheid tijdens ontregelingen.

ProRail heeft verder met NS voor 2007 stuurafspraken gemaakt over:

- de klanttevredenheid over de informatie bij ontregelingen;
- de klanttevredenheid over de tijdigheid van de informatieverstrekking tijdens ontregelingen;
- het feit dat de CTA's geen blanco teksten bevatten.

Meetsysteem

De NS meet de kwaliteit van de informatievoorziening via steekproeven. Het meetsysteem is volgens huidige maatstaven statistisch verantwoord en geeft op landelijk niveau betrouwbare resultaten. Dit meetsysteem is gekozen omdat het direct aansluit bij de afspraken in de contracten met vervoerders. Inzicht krijgen in de werking is mogelijk door navraag bij ProRail. De metingen zijn echter niet betrouwbaar genoeg om deze indicator op het niveau van een treindienstleiderspost te berekenen. NS en ProRail spannen zich daar wel voor in.

Evaluatie

In het tweede kwartaal van 2007 bedroeg het aantal juiste CTA/CHA-instellingen 96%, de prognose voor 2007 is 97%. Maatregelen in het kader van de verbetering van de reisinformatie moeten ertoe leiden dat deze NPI structureel op het gewenste niveau komt.

De NPI informatievoorziening conform afspraken is afgestemd met gerechtigden.

6.3 De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur

De beschikbaarheid wordt met name bepaald door de gewenste "openingstijden" van het spoorweginfrastructuur en de tijd die nodig is om de infrastructuur op een maatschappelijk verantwoorde, effectieve en efficiënte manier te onderhouden. Het aantal storingen van de infrastructuur bepaalt de betrouwbaarheid.

ProRail geeft in 2008 planmatig extra aandacht aan het optimaliseren van ruimte voor onderhoud. De beschikbaarheid kan daarnaast verbeteren doormeer *grip* te krijgen op de procesaannemers die de kwaliteit van de infra moeten kunnen garanderen. Op langere termijn zal ook de uitvoering van het project Mistral (vervanging van verouderde beveiliging) een terugval in betrouwbaarheid en/of beschikbaarheid voorkomen.

Om het gesprek met de vervoerders over de beschikbaarheid van voor hen relevante spoorlijnen aan te gaan, is de realisatie van de NPI beschikbaarheid per spoorlijn voor 2007 in dit Beheerplan 2008 opgenomen.

Tabel Prestatie-indicator beschikbaarheid

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Grenswaarde</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
Nvt	99,3%	99,4%	99,43%	99,43%	99,43%

Ontwikkelingen

In 2008 gaat ProRail door met acties die gericht zijn op het bereiken van een optimale verhouding tussen onderhoud en beschikbaarheid. De aandacht gaat daarbij zowel uit naar het scheppen van ruimte die noodzakelijk is voor het procesmatige onderhoud als voor het realiseren van de projecten. Wat betreft het eerste: de huidige wijze van het maken van onderhoudsroosters voldoet niet meer, dus er komt in 2008 een nieuwe aanpak. Met Scenario en Prestatieanalyse is een model gemaakt waarin de TVP-behoefte voor kleinschalige onttrekkingen in kaart is gebracht die vergeleken kan worden met de TVP-planning van verschillende scenario's. Hieruit blijkt dat in de meeste scenario's op sommige locaties en/of tijdstippen meer TVP's zijn gepland dan waar behoefte is en op andere locaties en/of tijdstippen juist te weinig. Deze analyse is gebruikt bij het maken van afspraken over het

Grenswaarde 2008

De grenswaarde is het resultaat van de verwachte prestatie in 2007, een uitgevoerde analyse en de geplande maatregelen. De bevindingen zijn in onderstaand figuur weergegeven.

	Beheerplan 2007	Prognose 2007/III	Voorgestelde grenswaarde 2008
KPI-beschikbaarheid	99,00	99,40	99,43
Geplande niet-beschikbaarheid	0,60	0,30	0,30
Ongeplande niet-beschikbaarheid	0,40	0,30	0,27

Stijging volume trein- en tonkilometers van onze klanten

Een verwachte stijging van het aantal trein- en tonkilometers in de komende jaren zal enerzijds meer onderhoud vergen terwijl anderzijds minder tijd beschikbaar is om noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden uit te voeren. Daarnaast zullen waarschijnlijk nieuwe functionaliteiten gerealiseerd worden. Dit betekent dat er nog onzekerheden zijn rond het mogelijke instelniveau van de beschikbaarheid.

Ontwikkeling m.b.t. geplande onttrekkingen

Infrawerkzaamheden vinden plaats in een bepaald tijdsvak op een bepaalde locatie. Ze leiden tot onttrekkingen en buitendienststellingen van de spoorinfracapaciteit. Omdat ProRail zich ten doel stelt om tegen zo laag mogelijke kosten een zo hoog mogelijke infrabeschikbaarheid te leveren, is het belangrijk om zorgvuldige afwegingen te maken over deze onttrekkingen. Zeker nu het spoor steeds intensiever gebruikt wordt.

Het uiteindelijke doel is om buitendienststellingen efficiënter in te richten en infrawerkzaamheden kosteneffectiever te maken. Bijvoorbeeld door verschillende infrawerkzaamheden, zoals slijpen, het vernieuwen van spoor en het vervangen van wissels, gecombineerd uit te voeren.

Daarnaast wordt door intensievere samenwerking binnen ProRail kennis van werkzaamheden en effecten van buitendienststellingen voor vervoerders samengebracht. Dit maakt een meer integrale afweging mogelijk.

Momenteel kan nog niet aangegeven worden welke gevolgen dit heeft voor de beschikbaarheid. In 2008 ontstaat hierin beter inzicht.

6.4 De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transfervoorzieningen

De kwaliteit van de transfervoorziening vormt een essentieel element in de beeldvorming over het openbaar vervoer. Transfercapaciteit is bovendien een belangrijk element in de (fysieke) mogelijkheden om groeiende reizigersaantallen te faciliteren. ProRail maakt met vervoerders en concessieverlenende overheden afspraken over deze zaken. De komende jaren zijn diverse projecten gepland om de kwaliteit van de transfervoorzieningen op peil te houden (o.a. implementatieplan toegankelijkheid, NSP's, stationsoutillage, Ruimte voor de Fiets) en aan te passen aan de invoering van nieuwe systemen (o.a. infoplus, OVCP). En wederom geldt: dit alles in samenspraak met vervoerders en concessieverleners.

ProRail verwacht dat de groei van het aantal reizigersvervoerders en concessieverleners op termijn ook gepaard gaat met een behoefte aan differentiatie in de te leveren prestaties voor de transfervoorzieningen. Op dit moment wordt er nog een functionele indeling in prestaties gemaakt op basis van het aantal reizigers per station. De prestaties voor 2008-2012 zijn uitgewerkt voor elk van de volgende categorieën stations: kathedralen, plus- en basisstations.

Tabel Prestaties naar categorieën stations

		<i>Aantal jaarlijkse in- en uitstappers 2005 (in mln)</i>	<i>Aantal haltingen 2006 (in mln)</i>	<i>Jaarlijkse kosten voor schoonmaak en onderhoud (in € mln)</i>
Klasse	1	170,4	0,84	5,73
“Kathedralen”				
klasse	2	280,9	3,52	11,6
“Plusstations”				
klasse	3	257,2	9,57	14,6
“Basisstations”				

Los van de voortdurende inspanningen om met NS Poort de kwaliteit van de transfervoorzieningen en elk van de afzonderlijke hoofdprocessen behorende bij de transfer te verbeteren, is een gezamenlijk streven het verhogen van de kostenefficiëntie. Dat gebeurt onder meer door het verbeteren van de efficiency van beheer en onderhoudscontracten en door het verfijnen van de informatie per station om gericht activiteiten uit te voeren en bij te sturen. In het verlengde hiervan worden in 2008 benchmarks uitgevoerd. Het gaat om vergelijkingen tussen stations, maar ook om vergelijkingen met organisaties die te maken hebben met vergelijkbare processen (b.v. Schiphol)

6.4.1 Reinheid en sociale veiligheid

Om de prestaties van stations te meten is een aantal prestatie-indicatoren vastgesteld die reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid betreffen. Op alle fronten is naar het oordeel van de klanten de afgelopen jaren een opwaartse lijn te zien geweest in de prestaties voor zowel reinheid als sociale veiligheid.

Tabel Doelstellingen voor klanttevredenheid op stations

<i>NPI</i>	Realisatie		Prognose	Grenswaarde		Ambitie
	2005	2006	2007	2008	2009	2010 e.v.
Klantoordeel Reinheid	52%>7	54%>7	52%> 7	53%> 7	53%> 7	53%> 7
Klantoordeel Sociale veiligheid overdag	86%>7	87%>7	85%> 7	86%> 7	86%> 7	86%> 7
Klantoordeel Sociale veiligheid 's avonds	50%>7	54%>7	52%> 7	55%> 7	55%> 7	56%> 7

Alle indicatoren geven het percentage reizigers aan dat een rapportcijfer van 7 of hoger geeft voor reinheid, sociale veiligheid overdag en 's avonds.

Voor reinheid wordt naast het klantoordeel ook een objectieve prestatie-indicator gehanteerd. Deze is opgebouwd uit onderliggende indicatoren voor dagelijkse schoonmaak, onderhoud, reinigen perronsporen, wintermaatregelen en graffiti. De objectieve prestatie-indicator reinheid geeft inzicht in het percentage stations met een gemiddelde score van (de vereiste) 7,5.

Tabel doelstellingen reinheid stations (objectieve meting) 2008 en verder

Reinheid stations: objectief (per regio)	Klasse 1 "Kathedralen"	klasse 2 "Plusstations"	klasse 3 "Basisstations"
Regio Noord Oost	n.v.t.	71%	67%
Regio Randstad Noord	100%	65%	66%
Regio Randstad Zuid	100%	65%	65%
Regio Zuid	n.v.t.	71%	68%

Voor alle bovengenoemde indicatoren geldt dat ze de basis vormde voor het afsluiten van de beheerovereenkomst met NS Poort voor het dagelijks beheer en onderhoud van de stations.

Meetsystemen

Meting van de subjectieve NPI vindt plaats door middel van klanttevredenheidsonderzoeken, waarbij de reizigers een oordeel geven over de reinheid. De meting van de objectieve NPI vindt plaats aan de hand van onderhoudsdocumenten, fotoreferentiekaders, meetmethodieken en meetformulieren. Beide meetsystemen betreffen alle stations van de hoofdspoorweg- infrastructuur die ProRail in beheer heeft. Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief. De meting van de prestatie komt tot stand op basis van gegevens over alle stations. Dit meetsysteem past ProRail ook in 2007 toe.

Ontwikkelingen

In het aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (SVOV) en het Nationaal Veiligheidsarrangement (NVA) zijn maatregelen voorzien om de sociale veiligheid te vergroten. Bij de vaststelling van de hogere grenswaarden 2007 is al rekening gehouden met deze stijging. Voor 2007 en verder zijn ook de effecten van de OV-chipkaart, de toegangspoortjes, het plaatsen van camera's, verbeteren van verlichting op de transfervoorzieningen en extra beveiligingsdiensten in de grenswaarde verwerkt.

Evaluatie

In overleg is besloten om binnen de Beheerovereenkomst met NS Poort geen objectieve NPI te introduceren voor Sociale Veiligheid. De instrumenten die NS Poort en ProRail binnen de beheerovereenkomst hebben om de klanttevredenheid ten aanzien hiervan te beïnvloeden, zijn beperkt. Daarom is samenwerking nodig met andere partijen. De database die was ontwikkeld ten behoeve van de objectieve NPI zal worden gebruikt om op stationsniveau een analyse van de veiligheidssituatie te maken en biedt tevens een "gereedheidskist" met bijsturingmogelijkheden.

6.4.2 Toegankelijkheid

Eind 2006 is het programma Toegankelijkheid gestart met het voorbereiden en uitvoeren van de maatregelen uit het Implementatieplan. Die zijn erop gericht de toegankelijkheid van de transfervoorzieningen voor doven, slechthorenden, blinden, slechtzienden en mensen met een motorische beperking te verbeteren.

Binnen ProRail is een herziene indicator voor toegankelijkheid ontwikkeld. Die geeft de status weer van de werkelijk toegankelijke stations tegenover het einddoel zoals vastgelegd in het Implementatieplan Toegankelijkheid.

De prestatie-indicator bestaat uit twee delen:

- percentage stations dat zelfstandig toegankelijk is -> Einddoel 220 stations in het jaar 2030;
- percentage maatregelen dat is gerealiseerd -> Einddoel 100% in het jaar 2030.

Het programma Toegankelijkheid bestaat uit meerdere maatregelenpakketten:

- aanpassen perrons; het op normhoogte brengen van de perrons (zowel in de contractsector, de NSP's als de overige stations), in totaal 220 conform deelvariant;
- kleine maatregelen, zoals verbeteren verlichting, dubbele buisleuning, invalidentoiletten, stationsinformatie in braille;
- aanbrengen van liften; in totaal beschikken in 2030 145 stations over liften.

Tabel Toegankelijkheid

	<i>Nul- meting 2005</i>	<i>Eind- Doel 2030</i>	<i>Nog te realiseren Tot 2030</i>	<i>Real- satie Q2 2007</i>	<i>Plan</i>					
					<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2015</i>	<i>2030</i>
Stations		100%		0%			20%	30%		100%
Maatregelen	1.535	3.623	100%	43%	45%	70%	80%	85%	95%	100%
- Aanpassen perronhoogte	0	220	220							
- Liften	67	145	78							
- Kleine maatregelen	1.468	3.258	1.792							

Ter verduidelijking:

- in 2011 zijn alle kleine maatregelen gerealiseerd;
- in combinatie met de afronding van Info-Plus zijn dan alle stations toegankelijk voor blinden/slechtzienden en doven/slechthorenden;
- wat overblijft, is het aanpassen van de stations voor mensen met een motorische beperking. Als ook voor deze doelgroep een station toegankelijk is, verdient het station het predicaat zelfstandig toegankelijk.

Evaluatie

De doorlooptijd van deze maatregelen verschilt sterk. Als voor stations alleen naar volledig zelfstandige toegankelijkheid gekeken wordt, ontstaat een vertekend beeld. Toegankelijkheid voor bijvoorbeeld mensen met een auditieve functiebeperking is veel sneller te bereiken dan voor mensen met een motorische functiebeperking. Pas als een station voor alle doelgroepen toegankelijk is, is het volledig zelfstandig toegankelijk. Op dit moment onderzoekt ProRail of de voortgang per doelgroep in beeld gebracht kan worden.

6.5 De kwaliteit van de capaciteitsverdeling

Tabel Prestatie-indicator voor benutting

<i>Realisatie</i>		<i>Afspraak</i>		<i>Voorstel prestaties</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>		<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
74	73	70		73	75	76

Tabel Ondersteunende parameters van benutting

<i>Prognoses</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>
Ondersteunende parameters van benutting						
Treinkilometers per jaar (mln)	134,3	136,2	141,8	146,3	150,3	151,8
Spoorlengte in kms ¹⁰	5.034	5.049	5.457	5.458	5.464	5.458

**op basis van gemiddeld aantal treinkilometers per dag*

Voor 2007 wordt nieuwe infrastructuur in gebruik genomen (HSL, Betuweroute, viersporigheid Utrecht-Amsterdam). De benuttingsgraad daalt daardoor zeer tijdelijk, maar neemt snel weer toe omdat de treindienst in de komende jaren sterk wordt geïntensiveerd.

Ontwikkelingen

In 2007 wordt gewerkt aan extra prestatie-indicatoren:

- De prestatie-indicator Capaciteitsverdeling Verkeer-Verkeer (de verdeling van capaciteit tussen spoorwegondernemingen).
- De prestatie-indicator Capaciteitsverdeling Verkeer-Beheer (de verdeling tussen Spoorwegondernemingen en de Inframanager).

6.6 Binnen de wettelijke kaders van veiligheid en milieu

ProRail hanteert prestatie-indicatoren voor systeemveiligheid en arbeidsveiligheid.

ProRail heeft (operationele) doelstellingen vastgesteld in de vorm van NPI's, gebaseerd op maatschappelijke eisen, normen van de overheid, wet- en regelgeving en de eigen veiligheidsvisie en -plannen. De veiligheidsprestaties en -projecten worden onder de loep gehouden en zonodig bijgestuurd.

Het Veiligheid- en Milieu Management Systeem (VMS en MMS) stelt ProRail in staat veiligheid- en milieurisico's als gevolg van haar bedrijfsvoering te identificeren, analyseren en beheersen. De beheersmaatregelen worden in de dagelijkse bedrijfsvoering geborgd en via de cyclus plan-do-check-act op effectiviteit bijgestuurd. ProRail houdt veiligheid en milieukritische delen van bedrijfsprocessen nauwlettend in de gaten. Incidenten worden geregistreerd in het systeem PROMISE en onderzocht om er van te leren. Het VMS en MMS worden jaarlijks intern doorgelicht om de effectiviteit vast te stellen.

Kortom, ProRail streeft naar continue verbetering van haar prestaties op de gebieden veiligheid en milieu. Tenslotte worden de maatregelen die ProRail treft in het kader van reguliere ontwikkelingen opgenomen. Onderstaand wordt eerst een aantal nieuwe of apart te benoemen

¹⁰ De spoorlengte die wordt gehanteerd bij de prestatie-indicator benutting telt alleen die kilometers spoor waarover reizigerstreinen rijden volgens de dienstregeling en goederentreinen rijden onder treinnummer. Dit betekent dat de kilometers spoor van emplacementen en de toeleidende baanvakken niet worden meegerekend. Dit leidt ertoe dat het aantal kms afwijkt van de definitie spoorlengte in tabel 2.3.

ontwikkelingen beschreven. Daarna volgt een toelichting op de ontwikkeling van de prestatie-indicatoren.

Veiligheid Verbeter Programma

Eind 2006 is door ProRail een Veiligheidsagenda opgesteld om de veiligheid op het spoor verder te verhogen. Hierin zijn vier speerpunten benoemd. Vervolgens zijn deze speerpunten in de eerste helft van 2007 projectmatig uitgewerkt, resulterend in het Veiligheid Verbeter Programma 2007 – 2008 (VVP). Dit VVP vormt een belangrijke focus voor de jaren 2007 en 2008.

De speerpunten zijn:

- veiligheid in de keten;
- intensiever risicomanagement;
- betere handhaving;
- werkzaamheden de tijd geven.

Het VVP heeft als doel de veiligheid op en rond het spoor op een hoger niveau te brengen dan zoals die in de jaren 2005 en 2006, met relatief veel in het oog springende incidenten, werd ervaren.

Andere acties beogen de effectiviteit van de huidige primaire processen te verbeteren, zoals: in beginsel geen gedoogsituaties meer, effectief incident-management en onderhoud, beter inschakelen van de keten (intern en extern) en meer duidelijkheid in de aansturing van proces-contractaannemers en andere opdrachtnemers. Kort samengevat: *“Doe wat je nu doet beter en volgens de afgesproken regels”*.

Door hetzelfde belang te hechten aan Veiligheid en Kwaliteit, verbeteren beide structureel en zal het aantal incidenten afnemen en de kwaliteit van het onderhoud verder verbeteren. Gevolg van dit alles: de capaciteitsbenutting van het spoor zal toenemen. De acties uit het VVP werken aanvullend en/of versterkend op de reguliere werkzaamheden van ProRail op veiligheidsgebied. De voortgang van het Veiligheid Verbeter Programma wordt opgenomen in de reguliere kwartaalrapportage van ProRail.

Een aantal acties uit het VVP is in 2007 afgerond, andere lopen in 2008 door. Het VVP is half 2007 ter kennisname het ministerie toegestuurd.

VMS

Directiebeoordeling en Audit VMS

In 2007 is voor het eerst een bedrijfsbrede Directiebeoordeling in het kader van het VMS opgesteld. Die beoordeling leidt tot aanpassingen van het VMS, waarvan sommige onderdelen in 2008 operationeel worden. De focus ligt daarbij op het beheersen van risico's bij veranderingen die niet hun grondslag vinden in nieuwe of gewijzigde railinfrastructuur, het herbezielen van de samenstelling van de (interne en externe) NPI's teneinde ze ProRail-breed te maken en dus beter pro-actief te kunnen sturen en, tenslotte, het opzetten van een gestructureerd meerjaren auditprogramma.

Naast dit alles kan de in 2007 in opdracht van ProRail gehouden audit op het VMS door Llyod's Register leiden tot aanpassingen in het VMS.

MMS

In 2007 wordt de planningscyclus voor het Milieu Management Systeem voor het eerst in zijn geheel doorlopen. Eind 2007- begin 2008 volgt een directiebeoordeling. De aanpassingen die daar gevolg van zijn, worden in 2008 geoperationaliseerd.

Europese regelgeving

De Europese Veiligheidsrichtlijn vereist dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat in 2007 het VMS toetst aan de in deze richtlijn vervatte criteria. Dit kan mogelijkwijs leiden tot in 2008 te operationaliseren aanpassingen.

In dit kader stelt het Europese Agentschap ERA uitwerkingen op voor onder meer veiligheidsindicatoren, doelen en methodieken. Via de belangenorganisatie voor infrabeheerders, de EIM, draagt ProRail bij aan deze ontwikkelingen.

Daarnaast is de Europese Commissie bezig zich te oriënteren op de wijze waarop de Europese Unie kan bijdragen aan geluidsreductie via stimulering van de ombouw van goederenwagens. Dit kan mogelijk leiden tot een nog actievere rol van de Infrabeheerder. ProRail vult die rol in door middel van kennisoverdracht en participatie aan overleggen.

Vervoersgroei

Gezien de omvang van de verwachte c.q. door het ministerie gewenste vervoersgroei van het treinverkeer, is het van belang tijdig de veiligheids- en milieu-implicaties te analyseren . In 2008 worden de benodigde onderzoeksstappen gedaan.

Duurzaam ondernemen

ProRail wil zich verder ontwikkelen als maatschappelijke onderneming, daarom wordt in 2008 een visie ontwikkeld op het aspect Duurzaam ondernemen.

6.6.1 Prestatie-indicator systeemveiligheidsindex

Systeemveiligheid is de veiligheid van degenen die aanwezig zijn in het railverkeer, zoals reizigers en rijdende personeel, baanwerkers, overweggebruikers en derden.).

Prestatie-indicator Systeemveiligheid botsingen trein-trein

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
19	25	n.v.t. ¹¹	20	18	15

Prestatie-indicator Systeemveiligheid ontsporingen

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
80	75	n.v.t. ²	60	55	50

Meetsysteem

Door de introductie van het nieuwe systeem was het niet mogelijk eerder normwaarden voor veiligheid vast te stellen. Het in werking treden van het nieuwe monitoringssysteem heeft verder geleid tot een vereenvoudiging (gebruikersvriendelijker) van de registratie van de meldingen voor de treindienstleiders. Daarom is dit moment aangegrepen om beter inzicht te verschaffen in de prestaties ten aanzien van veiligheid door de bestaande KPI's uit te breiden en aan te scherpen.

¹¹ Prorail krijgt geen meldingen binnen over trein-trein botsingen en ontsporingen als deze geen impact op de infra hebben. Voor de betrouwbaarheid van de cijfers vindt afstemming met IVW plaats. In Q1 2008 zal afstemming met IVW plaatsvinden over de cijfers 2007. Prorail zal in 2008 periodiek af stemmen met IVW over deze cijfers.

Consultatie gerechtigden

Gerechtigden zijn geraadpleegd over de oude prestatie-indicator systeemveiligheid. Zij vinden de doelstelling niet ambitieus genoeg en zouden de grenswaarden graag op 75% gesteld zien voor 2008 en op 50% voor 2010.

6.6.2 Prestatie indicator Arbeidsveiligheidsindex

Tabel Prestatie-indicator arbeidveiligheidsindex

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
5	4	3	3 ¹²	2	1

Meetsysteem

Door de introductie van het nieuwe systeem was het niet mogelijk eerder normwaarden voor veiligheid vast te stellen. Het in werking treden van het nieuwe monitoringssysteem heeft verder geleid tot een vereenvoudiging (gebruikersvriendelijker) van de registratie van de meldingen voor de treindienstleiders. Daarom is dit moment aangegrepen om beter inzicht te verschaffen in de prestaties ten aanzien van veiligheid door de bestaande KPI's uit te breiden en aan te scherpen.

Consultatie gerechtigden

De oude prestatie-indicator arbeidsveiligheid is afgestemd met gerechtigden. Zij zouden de prestatie-indicator graag ook van toepassing zien op diegenen die rondom het spoor aan materieel werken. Verder zouden ze een indicator die de fysieke belasting weergeeft een nuttige aanvulling vinden.

Tenslotte vinden ze de grenswaarde niet ambitieus genoeg, men zou deze graag op 75% gesteld zien voor 2008 en op 50% voor 2010.

6.7 Op een zo efficiënt mogelijke wijze

De doelstelling van ProRail is het leveren van optimale prestaties tegen zo laag mogelijke kosten. Om dit meetbaar te maken heeft ProRail twee financiële NPI's ontwikkeld, te weten de kosten per treinkilometer en het percentage overheadkosten. Doel van beide NPI's is inzicht geven in de mate van efficiency. Deze NPI's zijn toegevoegd als informatie-item en behoeven geen instemming van de minister.

6.7.1 Kosten per treinkilometer

Definitie

De totale kosten van ProRail worden in deze NPI gedeeld door de gereden treinkilometers. De kosten voor HSL-Zuid en Betuweroute en de treinkilometers over deze nieuwe infrastructuur zijn niet meegerekend. Deze NPI wordt veel gebruikt in internationale benchmarkstudies.

De eenheid treinkilometer is gekozen omdat deze recht doet aan de omvang van het totale treinverkeer en aan de intensiteit.

Richtwaarde

De gepresenteerde cijferreeks volgt uit de formules die beschreven zijn onder "Meetsysteem" en uit de prognoses die in hoofdstuk 3 (aantal treinkilometers) en hoofdstuk 5 (Financiële randvoorwaarden) zijn beschreven

¹² De realisatie en prognose cijfers zijn exclusief het onderdeel Overige ongevallen. ProRail is voornemens om hiervoor in de toekomst de IF-rate methodiek te gaan hanteren, welke reeds door de branche wordt toegepast.

In de reeks kosten per treinkilometer is een stijging zichtbaar in 2007 ten opzichte de reeks die opgenomen was in het Beheerplan 2006. Die wordt veroorzaakt door een stijging van de afschrijvingskosten en daarmee ook van de netto exploitatielasten. In het Beheerplan 2007 zijn de werkelijke afschrijvingskosten meegenomen, terwijl in 2006 alleen de geplande vervangingsinvesteringen (uitgaven) werden meegenomen. Daarnaast nemen de afschrijvingskosten licht toe door ingebruikname van nieuwe infrastructuur. Gecorrigeerd voor afschrijvingen is wel sprake van een dalende trend.

Tabel Prestatie-indicator kosten per treinkilometer

<i>Realisatie</i>		<i>Prognose</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
€ 8,14	€ 8,17	€ 8,72	€ 9,37	€ 9,33	€ 9,50

De prestatie-indicator drukt de kosten van ProRail (zie tabel 5.1) uit per treinkilometer (zie tabel 2-1). HSL en BR worden buiten de berekening gelaten

Meetsysteem

De netto exploitatielasten zijn de gezamenlijke kosten van uitbesteed werk, personeelskosten, afschrijvingskosten, interestlasten en mutanten infra en intensiteit. De treinkilometers worden gemeten met het verkeersleidingssysteem. Voor het berekenen van de NPI worden de treinkilometers voor personenvervoer, goederenvervoer en overig vervoer op het door ProRail beheerde spoorwagennet bij elkaar opgeteld.

De Betuweroute en de HSL-Zuid vallen buiten de NPI kosten per treinkilometer

6.7.2 Percentage overheadkosten

Definitie

Overheadkosten zijn de indirecte kosten gedeeld door de directe kosten. De NPI geeft onder meer inzicht in de manier waarop de overhead die ProRail direct kan beïnvloeden zich in de loop der jaren ontwikkelt. Het doel is het aandeel overhead te minimaliseren. Een internationale vergelijking van de NPI is nu nog moeilijk omdat de definitie van indirecte en directe kosten niet eenduidig is. ProRail buigt zich over de formulering van de definitie en implementeert de verbeterde versie in 2008.

Richtwaarde

In het Q4 rapport wordt nader ingegaan op de ontwikkeling

Tabel Prestatie-indicator overheadpercentage

<i>Realisatie</i>		<i>Norm</i>	<i>Doelstelling</i>	<i>Ambitie</i>	
<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010 e.v.</i>
-	6,3	5,9	Op de verdere ontwikkeling wordt in het Q4 rapport teruggekomen		

Meetsysteem

De NPI overhead wordt berekend door de indirecte kosten van ProRail te delen door de netto exploitatielasten minus de kapitaallasten. Hierbij gelden de volgende definities:

- Indirecte kosten ProRail: personeelskosten plus overige bedrijfslasten min geactiveerde productie, directe kosten van de afdelingen Capaciteitsmanagement, Verkeersleiding en Spoorontwikkeling.
- Netto kosten: kosten uitbesteed werk, afschrijvingskosten, personeelskosten plus overige bedrijfslasten min geactiveerde productie min overige bedrijfsopbrengsten.

De Betuweroute en de HSL-Zuid vallen buiten de NPI overhead.

6.8 Aanvullende maatregelen punctualiteit

ProRail wil een bijdrage leveren aan het verbeteren van de punctualiteit van de treindienst van de vervoerders door verbeteringen in processen, logistiek en de betrouwbaarheid van de infrastructuur door te voeren. ProRail voert in overleg met gerechtigden een aantal maatregelen en projecten uit:

- analyse van de bijsturing in situaties waarbij meerdere verstoringen tegelijkertijd optreden om inzicht te krijgen in de meest effectieve bijsturingsmaatregelen;
- verbetering van de samenwerking tussen machinist en treindienstleiding met als doel het verkorten van kleine vertragingen in het project “Het Spoor Meester”;
- projecten voor het verminderen van sein- en wisselstoringen bij warm weer en het verminderen van de uitloop van buitendienststellingen;
- plan voor het vergroten van de betrouwbaarheid van besturingssystemen en de onderliggende ICT-infrastructuur om het aantal storingen en de treinhinder te verminderen;
- internationale maatregelen zoals
 - -Continuering en verdieping van capaciteitstoewijzende instanties in RailNetEurope;
 - -Uitvoering actieplan Rotterdam-Genua (2006-2010) zoals vastgesteld per juli 2006 en gecommuniceerd aan de Tweede Kamer op 3 juli 2007;
 - -Invoering van ERTMS op Rotterdam-Genua zoals aangegeven in de Letter of Intent, getekend door de Ministers op 3 maart 2006 en geconcretiseerd in de TEN aanvraag van 20 juli 2007;
 - -Uitvoering van het actieplan Rotterdam-Lyon zoals gecommuniceerd aan de Tweede Kamer op 3 juli 2007;
 - -Betrokken bij onderzoek spoorcorridor met Tsjechië en mogelijk Polen, zoals gemeld aan de Tweede Kamer op 3 juli 2007.

ProRail heeft een prestatieanalysebureau opgericht dat één loket zal vormen voor alle prestatieanalyses en de gehele spoorsector. In eerste instantie krijgt het voortzetten en uitbreiden van het gezamenlijk onderzoek met NS naar het punctualiteitsmodel voorrang. Maar ook de punctualiteit van het goederenvervoer is van belang voor het verbeteren van de prestatie in de gehele spoorsector. ProRail heeft overlegd met de gerechtigden over de mogelijke maatregelen. Verschillende reizigers- en goederenvervoerders hebben aangegeven dat zij betrokken willen worden bij het analysebureau. ProRail zal samen met hen de juiste analysevragen opstellen.

6.9 Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

Binnen de tweede fase van het Herstelplan zijn - in samenhang met de voorstellen voor de dienstregeling na 2006 - de knelpunten geselecteerd waarvan de oplossing het meest bijdraagt aan de doelen van de Nota Mobiliteit. Met behulp van een MKBA worden de best scorende oplossingen gezocht voor de knelpunten zoals opgenomen in bijgevoegde tabel.

Tabel projecten 2^e fase Herstelplan Spoor

knelpunt	Investerings- raming (€ mln)	MKBA	Jaar gereed (indicatie)
<i>gereed/in aanleg/aanleg in voorbereiding (startpakket)</i>			
Schiphol DVM	7	ca. 20,0	2006
Het Spoor Meester	7	ca. 2,0	impl. loopt
Schiphol tunnelveiligheid	13	n.v.t.	2007
Breda derde perron (sporen lay out)	15	1,6	medio 2008
<i>Sub totaal startpakket</i>	<i>42</i>		
<i>capaciteitsvergrotingsplan (Nota Voorkeursvariant) gereed, planuitwerking start binnenkort</i>			
Amsterdam Transformatorweg	38	2,7	2011
<i>capaciteitsvergrotingsplan in uitvoering</i>			
Kijfhoek zuidzijde (kleine aanpassingen)	3	4,3	2008
Amsterdam Centraal – Bijlmer (seinverdichting)	10	2,3	2009
Zwolle transfer	20	1,4	2010
Amersfoort westzijde (vrije kruising)	60	1,1	2013
's-Hertogenbosch vrije kruising(en)	60 à 175	2,3 à 1,1	2013
<i>capaciteitsanalyse gereed, capaciteitsvergrotingsplan start binnenkort</i>			
Zwolle vierde perron	80	1,2	2012
Weesp Vechtbrug (scheepslift of nieuwe brug)	50 à 100	4,8 à 1,8	2012
Almere Poort inhaling	52	1,7	2012
<i>capaciteitsanalyse in uitvoering</i>			
Eindhoven transfer	p.m.	p.m.	p.m.
Traffic Management Systeem	p.m.	p.m.	p.m.
totaal	415 à 580		
beschikbaar	497,6		

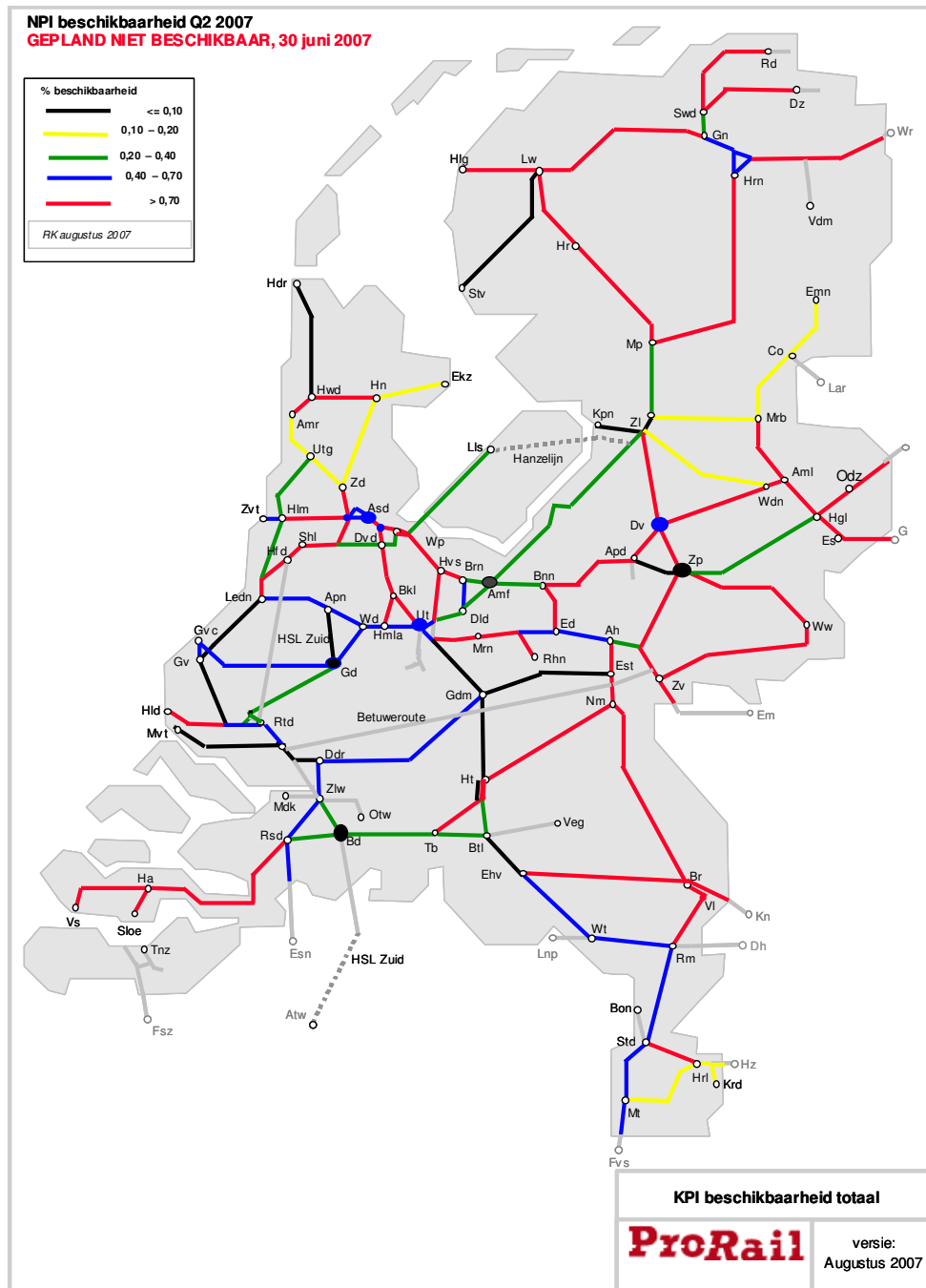
De knelpunten Weesp Vechtbrug en Almere Poort inhaling liggen op de corridor van de planstudie SAAL. De afstemming hiermee wordt zorgvuldig bewaakt.

Het budget lijkt redelijk in evenwicht met de behoefte. De aanvankelijke vrees, vooral bij de vervoerders, dat de strikte hantering van de MKBA zou leiden tot onderuitputting, lijkt niet te worden bewaarheid. Afhankelijk van de uitkomsten van de p.m. projecten en de projecten die nog een grote bandbreedte kennen ('s-Hertogenbosch en Weesp) is het anderzijds denkbaar dat nog een prioriteringsslag zal moeten worden gemaakt.

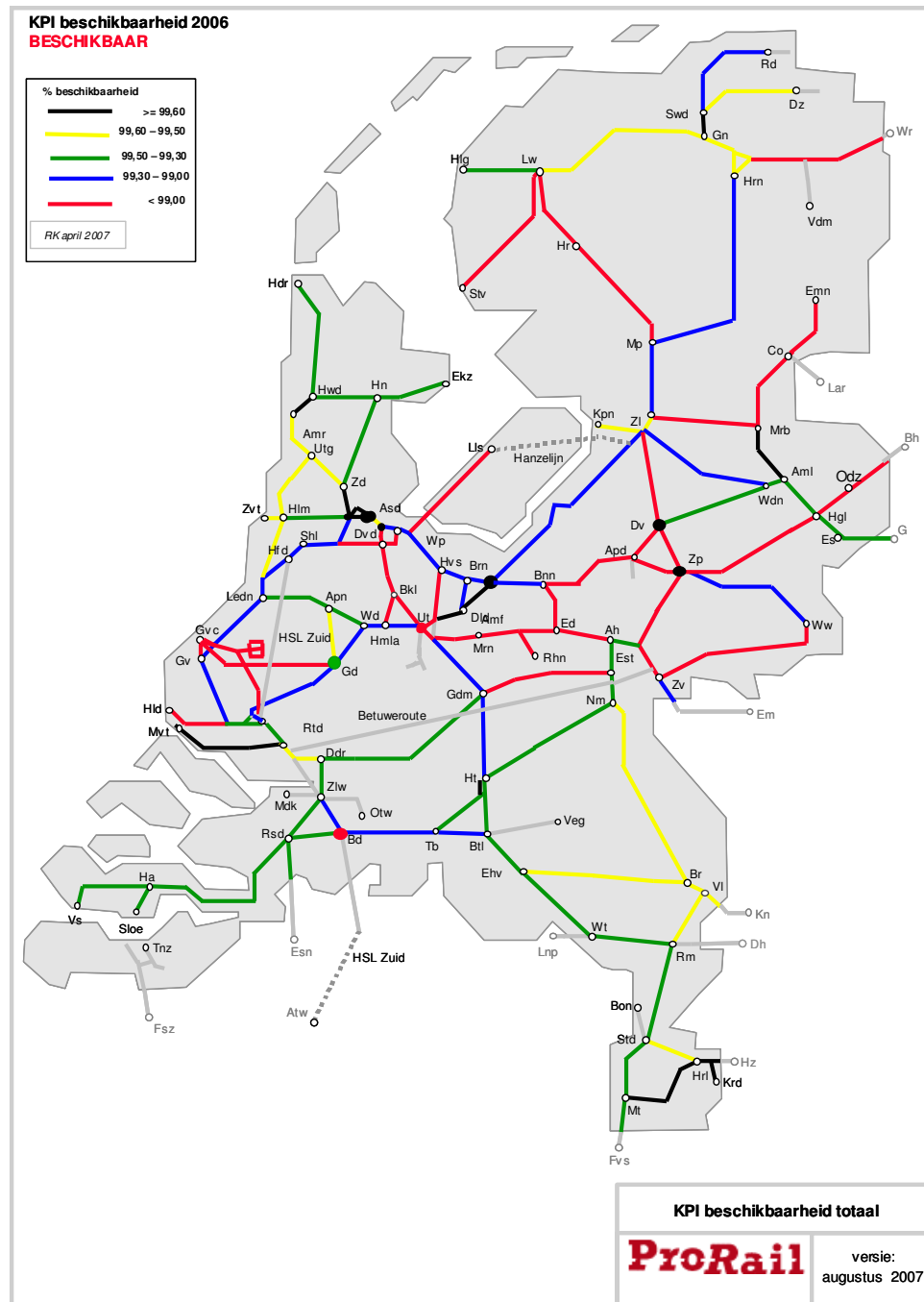
Voor een aantal knelpunten waar een volledige fysieke oplossing niet kosteneffectief is gebleken, wordt samen met SpO Innovatie gekeken naar kleinschalige deeloplossingen. Dit speelt momenteel vooral in de driehoek 's-Hertogenbosch – Tilburg – Eindhoven.

7 Bijlage: realisatie prestaties per spoorlijn

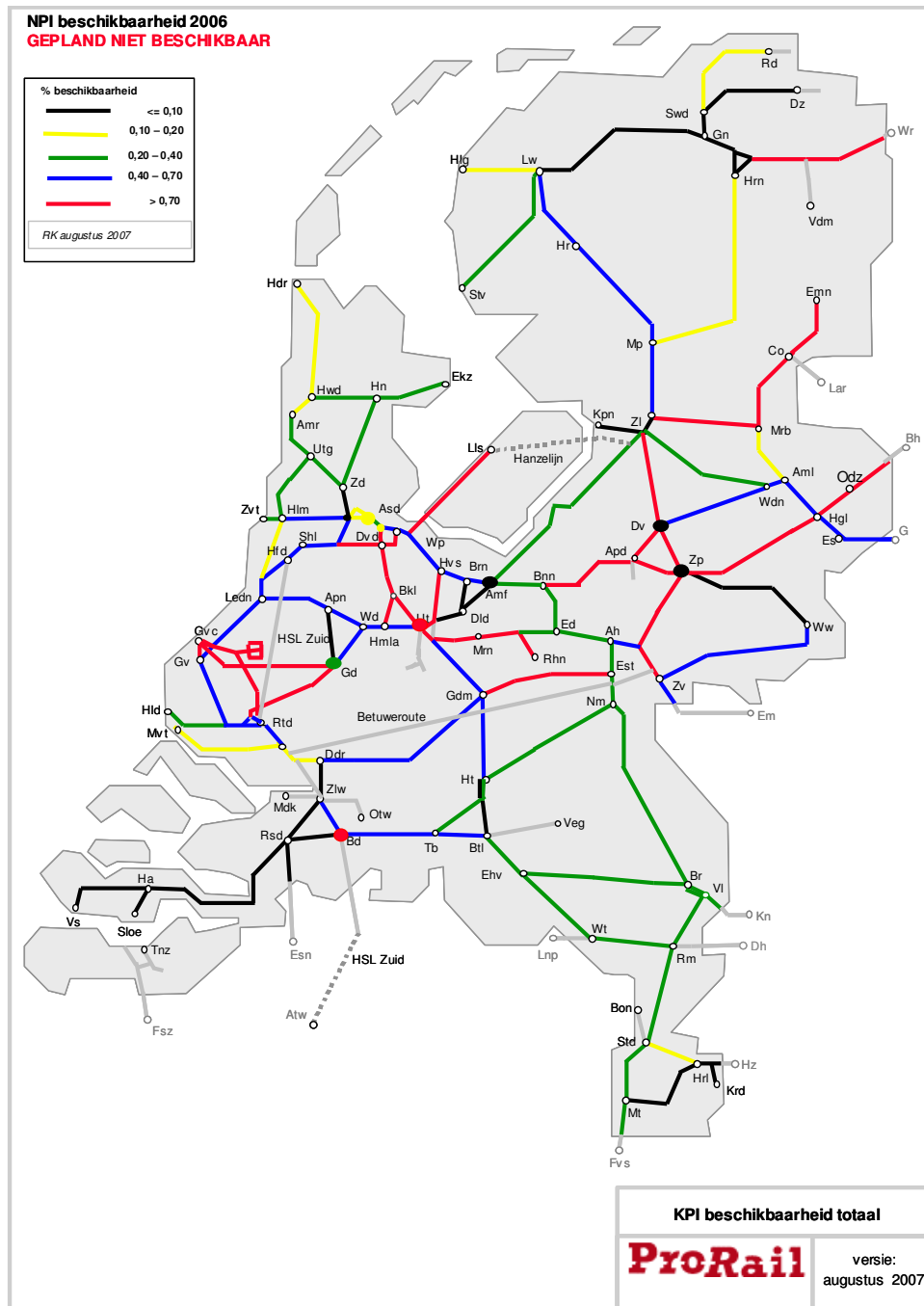
Beschikbaarheid – realisatie van de geplande niet- beschikbaarheid per spoorlijn in eerste helft 2007



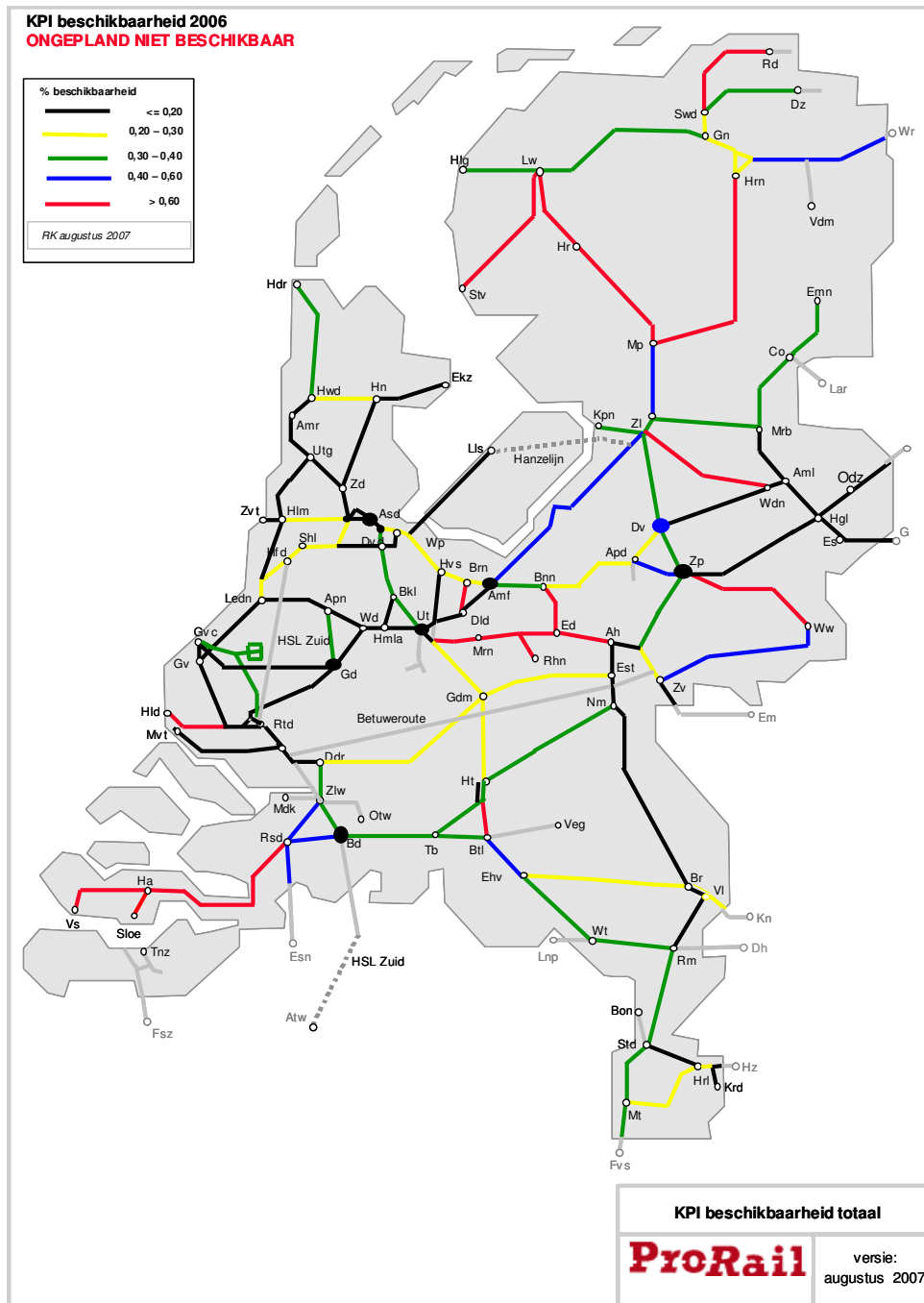
Beschikbaarheid – realisatie van de totale beschikbaarheid per spoorlijn in 2006



Beschikbaarheid – realisatie van geplande niet-beschikbaarheid per spoorlijn 2006

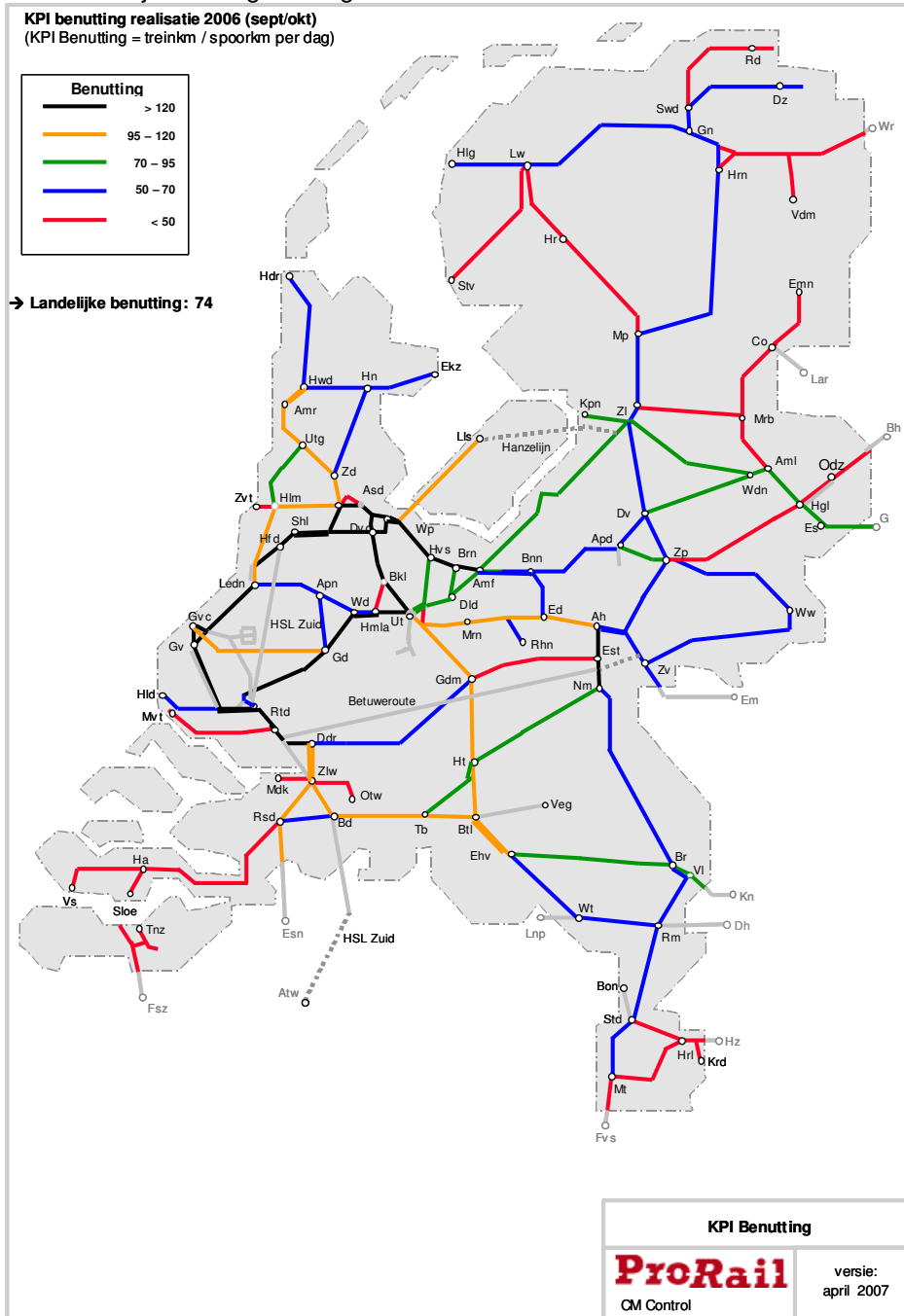


Beschikbaarheid – realisatie van ongeplande niet-beschikbaarheid per spoorlijn 2006



Benutting – realisatie van benutting per spoorlijn in 2006

Realisatie cijfers reizigers en goederen verkeer



8 Bijlage: definities en afkortingen

Ahob	Automatische halve overwegbomen
AKI	Automatische knipperlichtinstallatie
AO/IC	Administratieve Organisatie / Interne Controle
Baanvak	Verbinding tussen twee knooppuntstations. Vaak telt een baanvak twee parallelle sporen
BBV	Bovenbouwvernieuwing
Beheerconcessie	Concessie voor het beheer van de spoorweginfrastructuur zoals te verlenen door de minister aan ProRail.
BEPAC	Bediening Paletten Centraal Bediende Treinaanwijzers
BGS	Besluit Geluidhinder Spoorwegen
Corridor	Een opeenvolging van baanvakken, waarover één of meer treinseries rijden
CTA	Centraal bediende treinaanwijzers
EF	Eigen financiering (ook wel bekend als "leenfaciliteit")
EF-financiering	Eigen financiering
EPO	Energievoorziening, Perronverlengingen en Opstel terreinen, één van de FENS-programma's
ERTMS	European Rail Traffic Management System
FENS	Fonds Eenmalige bijdrage NS
FHT	Functiehersteltijd
Gerechtigde	Gerechtigde als bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet
GO	Grootschalig Onderhoud
Grenswaarde	Grenswaarden zijn waarden voor een door ProRail te realiseren niveau van een onderdeel van de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur of van het beheer daarvan.
Hoofdproces	Een als zodanig in de Beheerovereenkomst aangeduid voorwerp van Beheer.
Spoorweginfrastructuur	Spoorwegen en daarbij behorende spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 1 sub c van de Spoorwegwet, voorzover deze spoorwegen ingevolge artikel 2 lid 1 en artikel 124 van de Spoorwegwet bij koninklijk besluit zijn aangewezen als hoofdspoorwegen.
ICM	Integraal Capaciteits Management
IFRS	International Financial Reporting Standards
IPG	Innovatieprogramma Geluid voor weg- en spoorverkeer
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
Kernprestatie	'Prestatie-indicator' zoals bedoeld in artikel 6 van de Beheerconcessie en artikel 17 van de Spoorwegwet.
Knooppunt(station)	Een halteringsplaats, waar meerdere treinstromen samenkomen en waar (vrijwel) alle passerende treinen halteren
KO	Kleinschalig Onderhoud
Koninklijk Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen	Besluit van <i>dag maand jaar</i> houdende aanwijzing van hoofdspoorwegen
NPI	Kern NPI
LCC	Life Cycle Costs
Minister	De minister van Verkeer en Waterstaat
MIT	Meerjarenplan Infrastructuur & Transport
MMS	Milieu Management Systeem
MoU	'Memorandum of Understanding inzake het

NCBG	prestatiecontract tussen NS Reizigers en de taakorganisaties Railinfrabeheer, Railverkeersleiding en Railed' van augustus 2001.
Netverklaring	Niet Centraal Bediend Gebied De Netverklaring is een door de beheerder jaarlijks uitgegeven document dat alle informatie bevat die een spoorwegonderneming nodig heeft voor toegang tot de Nederlandse spoorweginfrastructuur: praktische informatie over hoe de Nederlandse spoorweginfrastructuur eruit ziet, toegangsvoorwaarden met een standaard toegangsovereenkomst en de weg van aanvraag van capaciteit tot het gebruik van capaciteit. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de verschillende dienstenpakketten die ProRail aanbiedt, en wordt het stelsel van gebruiksvergoedingen beschreven.
NMa	Nederlandse Mededingingsautoriteit
OF	Overheidsfinanciering (ook wel bekend als à fonds perdu financiering). Dit zijn de middelen aparte projectbeschikkingen gefinancierde projecten (MIT)
OF-financiering	Financiering à fonds perdu of door derden
Onderhoudsdocument	Het kwalitatieve normenkader voor een Hoofdproces, bedoeld voor het opstellen van de vraagspecificatie van ProRail aan NS Stations én voor het controleren op de naleving van de contractafspraken tussen eerdergenoemde partijen
PCA	Proces Contract Aannemer
Prestatie-indicator	'Kernprestatie' zoals omschreven in artikel 6 van de Beheerconcessie, wordt in het Beheerplan uitgewerkt in één of meer nadere NPI's
RAMSHE	Reliability Availability Maintainability Safety Health Environment
RBV	Registratie Bijzondere Voorvallen, het nieuwe monitoringssysteem.
RCF	Rolling Contact Fatigue
Richtwaarde	Waarde voor een door ProRail na te streven niveau van een onderdeel van de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur of van het beheer daarvan.
RINGS	Rail Infra Noise Gis Software is een landelijke GIS systeem voor railinfrastructuur. Met RINGS is ProRail voorbereid op de EU richtlijn omgevingsgeluid waarvan geluidkartering en het maken van actieplannen onderdeel uitmaken.
Spoorwegonderneming	Spoorwegonderneming als bedoeld in richtlijn 95/18/EG alsmede iedere andere onderneming die gebruik maakt of beoogt te maken van de spoorweg en daarvoor de beschikking heeft over tractie
Subsidieperiode	Periode waarvoor de minister subsidie verstrekt voor de uitvoering van de Beheerconcessie
TAO	Treindienst Aantastende Onregelmatigheid
Toegangsovereenkomst	Toegangsovereenkomst: een overeenkomst tussen een spoorwegonderneming en ProRail met betrekking tot de toegang tot en het gebruik van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur en de in dat kader door ProRail te leveren diensten. De toegangsovereenkomst moet o.a. regelingen omvatten over de kwaliteit van de infrastructuur en over de gebruiksvergoedingen.

Tracé	Afgetekende, uitgezette aslijn van een ontworpen weg, spoorweg of kanaal
Traject	Een gedeelte van een weg of spoorweg
TVP	Trein Vrije Periode
TVP Hindervrij	Treinvrije periode past volledig binnen een treinvrij venster in de dienstregeling en veroorzaakt geen hinder of een geringe hinder in de vorm van afwijkend spoorgebruik en/of een vertraging van hooguit enkele minuten voor zowel het reizigers- als het goederentreinverkeer.
TVP Hinderarm	De treinvrije periode past grotendeels binnen een treinvrij venster in de dienstregeling en veroorzaakt geringe hinder vanwege het feit dat er een beperkt aantal (late avond of vroege ochtend, niet zijnde ochtend-, avond- of weekendspits) reizigerstreinen opgeheven, verbust of omgeleid moet worden. Nachtnet kan worden omgeleid. Goederenvervoer kan worden afgewikkeld met <i>minder</i> dan 20 min eerder vertrekken en/of <i>minder</i> dan 30 minuten later aankomen.
TVP Hinderrijk	De treinvrije periode veroorzaakt grote hinder voor het vervoer vanwege het feit dat er een groot aantal reizigerstreinen opgeheven, verbust of omgeleid moet worden, wat zich in het algemeen beperkt tot maximaal het weekend. Nachtnet kan niet worden omgeleid. Goederenvervoer moet worden afgewikkeld met <i>meer</i> dan 20 min eerder vertrekken en/of <i>meer</i> dan 30 minuten later aankomen.
TVP Uitzonderlijk hinderrijk	De treinvrije periode veroorzaakt gedurende meerdere dagen uitzonderlijk grote hinder voor het vervoer. Hiervoor zal soms een tijdelijke aanpassing in de dienstregeling nodig zijn. Veel goederentreinen moeten worden omgeleid of opgeheven, en er is sprake van een grootschalige busdienst.
VIS	Veiligheidsinformatiesysteem
VKL	Verkeersleiding
VMS	Veiligheid Management Systeem
VPT	Vervoer Per Trein

9 Bijlage: Financieel hoofdstuk

9.1 Definitie uitbesteed werk

Uitbesteed werk

Verkenningen en Innovatie

Onder verkenningen en innovatie vallen projecten en programma's voor onderzoek naar verbetering van het spoorstelsel. Dit vindt plaats door verkenningen van uitbreidingen en optimalisaties van de infrastructuur.

Beheer en calamiteitenorganisatie

Onder beheer zijn de volgende kosten opgenomen:

- vergoeding beschikbaar stellen transportcapaciteit (Tennet);
- beheer regulier: kosten voor onder meer gas, water, elektra, belasting (OZB), huurkosten en beleidsontwikkeling voor het primaire proces (onder andere productmanagement, studies en onderzoek);
- verzekeringen: verzekeringspolissen voor bedrijfsaansprakelijkheid, brand en bestuursaansprakelijkheid;
- Beheer Post 21: het jaarlijkse budget voor het softwareonderhoud van het systeem Verkeersleiding (VKL) en van de Procesleidings- en Treinbeheersingssystemen (PRL/TBS);
- beheer overig: de beheerkosten voor verschillende netwerken, camera's op stations en de huur van verbindingen;
- calamiteitenorganisatie: kosten voor het zo snel mogelijk verhelpen van calamiteiten.

Kleinschalig Onderhoud (KO)

Klein onderhoud bestaat uit de procescontracten en uit projectmatige activiteiten. Daarnaast wordt rekening gehouden met onderhoudskosten voor bestrijding van RCF/ Ultrasoon en sanering schermen.

Grootschalig onderhoud (GO)

Grootschalig onderhoud bestaat uit projectmatige activiteiten.

Onderhoud Transfer

Transfer betreft de onderhoudsactiviteiten aan de stationsinfra. Dit bestaat op hoofdlijnen uit schoonmaken (graffiti, vandalisme), onderhoud (dagelijks en constructief onderhoud en storingen) en centrale posten zoals OZB, energie en verzekeringen.

9.2 Investerings (prijspeil 2008, in mln.)

MIT Betrouwbaar benutten	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vervolg Betrouwbaar Benutten	-	1	2	5	50	75	100	100	100	100	100	100	100	100
Eindtotaal	-	1	2	5	50	75	100	100	100	100	100	100	100	100
MIT Goederen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
betreft financiële verschuivingen	5-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D4-aslasten cluster II, 1e tranche	7	2	2	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D4-aslasten cluster III	-	3	8	8	5	5	3	-	-	-	-	-	-	-
Geluidpilot LL-blokken autotrein	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geluidpilot LL-blokken verzamelproject	1	1	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Goederen Rotterdam-Noord Nederland	-	-	8	15	15	15	9	-	-	-	-	-	-	-
IJzeren Rijn	-	-	-	-	-	-	10	20	50	100	100	100	40	20
Na-NOV goederenvervoer Elst-Deventer-Oldenzaal	-	-	-	14	20	25	25	20	15	-	-	-	-	-
Optimalisering goederencorridor Rotterdam-Genoa (zie PAGE risico reductie (zie bijlage A)	1	2	23	32	44	16	3	-	-	-	-	-	-	-
Plan van aanpak LL-pilot Cobelfret	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prefab raildempers te Kapelle	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Railontsluiting Noordwesthoek; fase 2	9	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Railservice centra Waalhaven en Maasvlakte (verkenning)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sloe, geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn (incl. voorbereiding)	4	7	6	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sloe, optimalisatie Railontsluiting	13	13	13	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VERA, Verbinding Roosendaal-Antwerpen	-	-	-	-	-	-	-	10	25	35	35	35	30	17
Verbindingsspooren ECT (Maasvlakte Rotterdam)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Voorbereidingskosten IJzeren Rijn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eindtotaal	31	33	67	79	87	61	50	50	90	135	135	135	70	37
MIT GSM-R	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Programma ontwikkeling BB21 (bijlage H)	22	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eindtotaal	22	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MIT Personen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Afloop/slotbetalingen diverse projecten (bijlage K)	11	5	5	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AKI-plan + veiligheidsknelpunten; afgesloten onderdelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AKI-plan + veiligheidsknelpunten; lopende onderdelen	25	40	35	35	20	10	4	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam Zuidas: 4 sporigheid Zuid/WTC-Utrechtboog	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam-Utrecht (bijlage B)	33	21	6	4	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
betreft financiële verschuivingen	23-	20	9-	30-	30-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Den Haag Centraal terugbouwen spoor 11/12	-	0	1	4	8	4	2	-	-	-	-	-	-	-
Den Haag Centraal, aanpassen emplacement	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dordrecht- R'dam Zuid, 4/6 sporig (bijlage A)	0-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geluidmaatregelen (bijlage G)	6	7	12	8	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Hanzelijn	61	114	170	169	165	96	72	18	9	-	-	-	-	-
Harmelen - Woerden, 2e fase (naar afloop/slotbetaling)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intensivering spoor in steden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nootdorpboog (naar afloop/slotbetalingen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Zuidas (V&W deel referentiestation)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overweg Uitgeest de Kleis (naar afloop/slotbetalingen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Programma ontsnippering	2	7	7	7	7	7	7	7	7	7	6	1	-	-
Regionet (bijlage J)	20	40	35	26	19	9	4	-	-	-	-	-	-	-
Sporen in Arnhem (bijlage D)	11	28	48	45	30	10	2	-	-	-	-	-	-	-
Totaal kleine projecten (bijlage I)	15	24	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vleuten-Geldermalsen (bijlage C)	58	62	84	91	96	83	73	68	32	32	26	20	15	9
Eindtotaal	218	367	407	385	322	191	163	93	48	39	32	21	15	9
MIT Stations	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Amsterdam Centraal, empl. wijziging sp. 10 t/m 15 west	3	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam Centraal, fietsenstalling (bijlage E)	1	5	9	7	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam Zuidas; deel stationsstalling (t.b.v. NSP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Extra peroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eiland perron)	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP Den Haag (V&W deel referentiestation)	7	15	34	25	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Arnhem (V&W deel referentiestation) (bijlage D)	11	19	18	8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Breda: bijdrage V&W	4	13	4	4	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Rotterdam (V&W deel referentiestation)	20	32	43	35	20	3	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Utrecht (basisterminal)	23	57	59	58	34	23	10	2	-	-	-	-	-	-
Programma fietsenstallingen (Ruimte voor de Fiets)	-	16	25	28	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schiedam-Rijswijk incl. spoortunnel Delft (betreft alleen stations)	35	24	50	54	59	40	10	-	-	-	-	-	-	-
Totaal kleine stations (bijlage F)	4	9	9	10	10	10	10	-	-	-	-	-	-	-
Eindtotaal	113	191	251	229	159	77	30	2	-	-	-	-	-	-
MIT Traject oost	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Traject Oost fase 1 (kopgroep)	1	3	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Traject Oost peloton (bijlage 1L)	2	4	17	24	48	80	80	75	60	35	21	15	4	-
Eindtotaal	3	6	17	24	48	80	80	75	60	35	21	15	4	-

9.3 BijlageEffecten investeringen op exploitatie

MIT Betrouwbaar benutten	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vervolg Betrouwbaar Benutten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2e fase Betrouwbaar Benutten	1,3	2,1	2,6	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1
Kleine uitbreidingsinvesteringen	0,3	0,5	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Indictotaal	1,5	2,6	3,4	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
MIT Goederen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
D4-aslasten cluster II, 1e tranche	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
D4-aslasten cluster III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Getuidpilot LL-blokken autotrein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Getuidpilot LL-blokken verzamelproject	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Goederen Rotterdam-Noord Nederland	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
IJzeren Rijn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,8	0,8	0,8	0,4
Na-NOV goederenvervoer Elst-Deventer-Oldenzaal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Optimalisering goederencorridor Rotterdam-Genua (zie bijlage B)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PAGE risico reductie (zie bijlage A)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Plan van aanpak LL-pilot Cobelfret	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prefab raildempers te Kapelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Railontsluiting Noordwesthoek; fase 2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Railservice centra Waalhaven en Maasvlakte (verkenning; vervolgfase)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sloe, geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn (incl. voorbereidingskosten)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sloe, optimalisatie Railontsluiting	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
VERA, Verbinding Roosendaal-Antwerpen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verbindingssporen ECT (Maasvlakte Rotterdam)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Voorbereidingskosten IJzeren Rijn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Indictotaal	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,8	1,2	1,2	2,0	2,0	2,0	2,0	1,6
MIT GSM-R	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Programma ontwikkeling BB21 (bijlage H)	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8
Indictotaal	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8
MIT Personen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Afloop/slotbetalingen diverse projecten (bijlage K)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AKI-plan + veiligheidsknelpunten; afgesloten onderdelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AKI-plan + veiligheidsknelpunten; lopende onderdelen	0,2	0,3	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Amsterdam Zuidas: 4 spoorigheid ZuidAVTC-Utrechtboog incl. Keerspoeren	-	-	-	-	-	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1
Amsterdam-Utrecht (bijlage B)	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
Den Haag Centraal terugbouwen spoor 11/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Den Haag Centraal, aanpassen emplacement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dordrecht- R'dam Zuid, 4/6 sporig (bijlage A)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geluidsmaatregelen (bijlage G)	-	-	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Hanzelijn	-	-	-	-	-	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Harmelen - Woerden, 2e fase (naar afloop/slotbetalingen)	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Intensivering spoor in steden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Noodtoerboog (naar afloop/slotbetalingen)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eiland perron)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Flevolijn Gooiboog	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Groningen-Sauwerd (incl. brak Starckenborgkanaal)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Hemboog (excl halte)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Rondje Randstad Brabant	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transervoorzieningen Amsterdam Centraal; terugbetaling FENS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Zuidas (V&W deel referentiestation)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overweg Urtheest de Kleis (naar afloop/slotbetalingen)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Programma ontspanning	-	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Regionet (bijlage J)	0,8	2,1	2,1	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Sporen in Arnhem (bijlage D)	0,0	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Totaal kleine projecten (bijlage I)	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Vleuten-Geldermaisen (bijlage C)	1,2	1,2	1,3	3,0	5,7	5,7	9,4	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9
Indictotaal	8,1	9,6	10,0	12,2	15,2	24,9	28,6	29,1	29,1	29,1	29,1	29,1	29,1	29,1
MIT stations	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Amsterdam Centraal, empl. wijziging sp. 10 t/m 15 westzijde	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam Centraal, fietsenstalling (bijlage E)	0,1	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Amsterdam Zuidas; deel stationsstalling (t.b.v. NSP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arnhem 4e perron	0,0	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
NSP-Zuidas (V&W deel)	-	-	-	-	-	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Programma fietsenstallingen (Ruimte voor de Fiets)	1,4	1,6	1,8	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
Totaal kleine stations	0,4	0,4	0,5	0,7	0,8	1,0	1,1	1,3	1,4	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eiland perron)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP Den Haag (V&W deel referentiestation)	-	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
NSP-Arnhem (V&W deel referentiestation) (bijlage D)	-	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
NSP-Breda: bijdrage V&W	0,1	0,1	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
NSP-Rotterdam (V&W deel referentiestation)	-	-	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
NSP-Utrecht (basisterminal)	-	-	-	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Schiedam-Rijswijk incl. spoortunnel Delft (betreft alleen het V&W aandeel)	-	-	-	-	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Totaal kleine stations (bijlage F)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Indictotaal	2,0	3,2	5,8	6,2	9,6	10,7	10,8	11,0	11,1	11,3	11,3	11,3	11,3	11,3
MIT Traject oost	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Traject Oost fase 1 (kopgroep)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Traject Oost peloton (bijlage 1L)	-	-	-	-	-	1,0	1,0	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Indictotaal	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,3	1,3	1,6	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Overige infra	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
GO UPGE	1,6	2,2	2,7	3,2	3,2	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Toegankelijkheid	-	0,1	0,4	0,7	1,0	1,3	2,5	4,2	5,0	5,6	6,0	6,3	6,6	6,9
EF kleine projecten	-	0,8	0,9	1,1	1,4	1,7	2,0	2,3	2,6	2,9	3,2	3,5	3,8	4,1
Mutant UPGE na 2012	-	-	-	-	-	-	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2
Indictotaal	1,6	3,1	4,0	5,0	5,6	6,2	7,7	9,7	10,8	11,7	12,4	13,0	13,6	14,2

De exploitatiekosten van GSM-R en Stations zijn reeds opgenomen in de bestaande reeksen.

9.4 Niet-concessieactiviteiten

ProRail voert een aantal activiteiten in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat uit, die geen onderdeel vormen van de Beheerconcessie. Toonbankvragen, het beheer van tankplaten, fietsenstallingen en transferruimtes en het beheer van niet-concessielijnen die niet in het Koninklijk Besluit Hoofdspoorweginfrastructuur zijn opgenomen. De kosten zijn in hoofdstuk 4 onder de reeks niet-concessie activiteiten expliciet weergegeven.

Niet-concessieactiviteiten (prijspeil 2008)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Tankplaten	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Fietsenstalling	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Transferruimte	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Toonbankvragen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Niet Concessie lijn	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Totaal	18	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12

Tankplaten

In de uitplaatsingovereenkomst (waarin ProRail onafhankelijk werd van NS) zijn afspraken gemaakt over de tankinstallaties. Het eigendom van de tankinstallaties ligt bij ProRail. Vivens, de inkoopcoöperatie van spoorwegondernemingen, verzorgt de exploitatie van de tankinstallaties. Met Vivens zijn principeafspraken gemaakt over de exploitatie en het dagelijks beheer.

ProRail is belast met het beheer van tankplaten inclusief de onderhoudscontracten. Deze beheertaak valt buiten de Beheerconcessie en wordt hier daarom apart behandeld. Tot deze taak behoort het groot onderhoud aan tankinstallaties op emplacementen, het vervangen van olieafscheider en pompen en het verwijderen, saneren of renoveren van kleine tankinstallaties onder- en bovengronds.

Fietsenstallingen

NS Stations verzorgt het dagelijks beheer van alle rijwielstallingen: oud en nieuw, rekken en kluisen, bewaakt en onbewaakt, inclusief de geautomatiseerde stallingen. De bewaakte stallingen worden door de beheerder schoongehouden. ProRail verzorgt daar alleen het onderhoud aan het casco en aan een eventueel aanwezig camerasysteem.

Voor de overige rijwielstallingen bestaat het beheer uit:

- technisch onderhoud: onder meer wettelijke keuringen van elektrische installaties, vervanging van lampen, herstel van bestrating en het storingsherstel (bijvoorbeeld bij ruitbreuk);
- schoonmaak: onder meer glasbewassing, reinigen van goten, frames, klemmen, hemelwaterafvoer en straatkolken, verwijderen van zwerfvuil en graffiti en gladheidbestrijding.

Transferruimtes

NS Stations verzorgt het dagelijks beheer van de stationshallen. Het beheer bestaat uit technisch onderhoud, veiligheid en schoonmaak. Technisch onderhoud bestaat onder meer uit werkzaamheden die alleen de hal betreffen (bijvoorbeeld vervangen tegelvloer) en werkzaamheden aan het gebouw die naar rato worden doorbelast aan de hal (bijvoorbeeld groepsremplace). Storingen worden per object geregistreerd en niet per ruimte. De kosten voor het verhelpen van storingen in de hal zijn daarom ingeschat. Veiligheid bestaat uit surveillance en sluitrondes, camerabewaking en BHV. Ook deze kosten worden per object in het gehele station geregistreerd en niet per ruimte. De kosten voor veiligheid in de hal zijn daarom eveneens ingeschat. Schoonmaak bestaat vooral uit het reinigen van de vloer en glasbewassing, daarnaast kan het verwijderen van graffiti van toepassing zijn.

Toonbankvragen

Om zicht te krijgen op de infrastructuurcapaciteit die op lange termijn nodig is, voert ProRail op verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, maar ook van derden, studies uit naar de (gewenste) toekomstige functionaliteit van het spoorstelsel. Indien dit studies betreft naar uitbreidingen van de railinfrastructuur die geen nauwe samenhang hebben met de bestaande spoorweginfrastructuur, dan worden voor deze studies separate beschikkingen afgegeven. Deze activiteiten en beschikkingen vallen niet binnen de activiteiten die ProRail in het kader van de Beheerconcessie voor de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur uitvoert.

Niet-concessielijnen

In het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen (Stb. 2004, 722) is bepaald welke spoorwegen als hoofdspoorwegen zijn gekwalificeerd en welke niet. ProRail heeft een aantal spoorwegen in beheer die in het genoemde Besluit niet als hoofdspoorweg zijn aangewezen, de zogeheten niet-concessielijnen. ProRail heeft elk jaar de kosten van het beheer en onderhoud van de niet-concessielijnen verwerkt in de algemene subsidieaanvraag Kapitaallasten en onderhoud. ProRail is rechthebbende ten aanzien van deze spoorwegen aangezien zij het beheer en onderhoud verzorgt sinds 1995. De subsidie voor de kosten voor deze niet-concessielijnen zijn onderdeel van de subsidieaanvraag. De kosten voor eventuele sanering zullen afzonderlijk worden gefinancierd. De in dit beheerplan gespecificeerde kosten betreffen de niet-hoofdspoorwegen uit de Netverklaring 2008.

9.5 Punctualiteit- en capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

Binnen de tweede fase van het Herstelplan zijn - in samenhang met de voorstellen voor de dienstregeling na 2006 - de knelpunten geselecteerd waarvan de oplossing het meest bijdraagt aan de doelen van de Nota Mobiliteit. Met behulp van een MKBA worden de best scorende oplossingen gezocht voor de knelpunten zoals opgenomen in bijgevoegde tabel.

Realisatie

- Schipholtunnel betrouwbaarheid; DVM
- Schipholtunnel veiligheid; maatregelen tunnelveiligheid
- Betrouwbaarheid op hele net; DVM/spoor meester
- Breda derde perron; aanpassen sporenlay-out (fase 2)

Capaciteitsvergrotingsplannen

- Amsterdam Centraal - Bijlmer; seinverdichting
- Zwolle transfercapaciteit; verbreden perrontunnel en verbeteren stijgpunten
- Amsterdam Transformatorweg; vrije kruising
- Amersfoort Westzijde; vrije kruising
- 's-Hertogenbosch noordzijde; vrije kruising en 4-sporige Diezebrug
- 's-Hertogenbosch zuidzijde

Capaciteitsanalyses

- Kijfhoek
- Zwolle perroncapaciteit
- Vechtbrug Weesp
- Almere poort - inhaling
- Eindhoven transfercapaciteit
- Betrouwbaarheid op hele net (2) Traffic Management System

Knelpunten niet verder bestuderen

- Amsterdam Centraal spoorcapaciteit
- Geldermalsen
- Den Haag HS noordzijde

- Schiedam - Rijswijk;
- Dordrecht - Lage Zwaluwe
- Tilburg
- Eindhoven zuidzijde
- Rotterdam Lombardijen
- Amsterdam Muiderpoort - Watergraafsmeer

10 Bijlage: bijdrage Keyrail

OVER KEYRAIL

Missie

Keyrail B.V. exploiteert de railverbinding voor goederen die van de Rotterdamse haven tot de grens met Duitsland voert. Onze missie is het voortdurend stroomlijnen en bieden van doorgaande paden met het Europese achterland voor vervoerders, verladers en operators. Wij voeren regie over deze verbinding vanuit het perspectief van de klant.

Ambitie

Keyrail heeft als doel zich te ontwikkelen tot hét loket voor goederenvervoer per rail voor vervoerders, verladers en operators. We willen onze klanten betrouwbare service en gemak bieden, met maatwerk in logistieke oplossingen voor railgoederenvervoer vanuit heel Nederland naar het Europese achterland. De Betuweroute moet zo een onmisbare schakel worden in de internationale vervoersketen, waarbij Keyrail de natuurlijke partij voor het faciliteren van railgoederenvervoer is.

Positionering

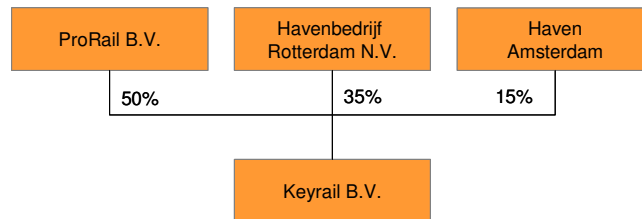
Keyrail levert maatwerk in verbindingen voor goederen per rail. Onderscheidend aan Keyrail is de volledige focus op goederenvervoer. We ontwikkelen op maat gesneden diensten en voeren regie op railverbindingen vanuit een eigen kijk. Vanuit het perspectief van vervoerders, verladers en operators van vracht bepalen we onze processen en werkwijzen. De infrastructuur die we exploiteren, zien we als een belangrijk onderdeel in het logistieke proces tussen de Nederlandse zeehavens en de belangrijke Europese industriële centra.

De positie van Keyrail, als leverancier van maatwerk in het railgoederenvervoer, kan vertaald worden naar vier groepen stakeholders. Deze positionering is in onderstaand figuur op hoofdlijnen weergegeven.



Aandeelhouders

Keyrail B.V. is een joint venture van drie aandeelhouders. In de onderstaande figuur zijn de aandeelhoudersstructuur geschetst.



Keyrail is ontstaan met een opdracht en een ambitie. Bondig geformuleerd hebben de aandeelhouders van Keyrail aan de directie van Keyrail de opdracht verstrekt om te komen tot een commerciële exploitatie van de Betuweroute die op termijn moet leiden tot zicht op een rendabele exploitatie.

De aandeelhouders van Keyrail hebben een overeenkomst met de Staat der Nederlanden gesloten waarin zij hun afspraken met betrekking tot de exploitatie van de Betuweroute hebben vastgelegd. Keyrail B.V. exploiteert de Betuweroute binnen de kaders van de Spoorwegwet en de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur, waarvan ProRail B.V. de houder is. De plichten die daarbij horen hebben dan betrekking op de zorg voor:

- de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur;
- de eerlijke, niet-discriminerende verdeling van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur;
- het leiden van verkeer over de spoorweginfrastructuur.

Scope

De scope (organisatorisch en geografisch) van de activiteiten van Keyrail is vastgelegd in de overeenkomst tussen de aandeelhouders van Keyrail en de Staat en is ook af te leiden uit de Horvat audit¹³. De scope omvat onder andere:

- Het managen van de capaciteit, verkeersleiding en beheer en instandhouding (exclusief vernieuwing) van de Betuweroute (Havenspoorlijn en A15-tracé);
 - Het managen van de capaciteit, verkeersleiding en beheer en instandhouding (exclusief vernieuwing) van de emplacementen IJsselmonde en Feijenoord;
 - Het beheren van een calamiteitenorganisatie voor de Betuweroute (Havenspoorlijn en A15-tracé);
 - Het managen van de capaciteit en verkeersleiding van emplacement Kijfhoek.
- ProRail en Keyrail maken gezamenlijk aanvullende afspraken over eventuele scope-uitbreidingen, zoals bijvoorbeeld het beheer over het tracé Zevenaar – Zevenaar Grens.

¹³ "Rapportage audit naar volledigheid, juistheid en samenhangend risicoprofiel van posten in de kostenraming voor de exploitatie van de Betuweroute 2007-2011/2012", LREH Infraproject Services, 16 maart 2006.

PRESTATIES KEYRAIL

Inleiding

Keyrail streeft naar het bieden van een zo hoog mogelijke kwaliteit zodat een hoge klanttevredenheid ontstaat. Een hoge klanttevredenheid zal leiden tot hogere vervoervolumes op de Betuweroute. Alle productkenmerken, planningsafspraken en overeengekomen regelingen met vervoerders zijn gericht op het optimaliseren van de kwaliteit van het basisproduct.

Uitgangspunt voor de kwaliteitsverbetering vormt het primaire proces dat start met het plannen van een treinpad tot en met het daadwerkelijk realiseren van de aansluiting op het netwerk van ProRail of DB Netz. In de onderstaande tabel is aangegeven waar deze kwaliteit zich door kenmerkt en hoe deze wordt geborgd.

Proces van planning t/m aansluiting	Kenmerk kwaliteit	Borgen kwaliteit door
Planning treinpad	<i>Stabiele en voorspelbare planning met zo min mogelijk wijzigingen en annuleringen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Helder proces voor capaciteitsverdeling en responstijden • Afspraken over wijzigen en annuleren
Levering treinpad	<i>Trein vertrekt conform planning</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Helder proces voor vertrek • Actieve sturing op gedisciplineerd vertrekproces; inclusief consequenties bij non-performance
Halen aansluiting	<i>Trein haalt conform planning aansluiting</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Actieve sturing op halen aansluiting; inclusief consequenties bij non-performance

Om de gewenste kwaliteit te borgen heeft Keyrail met haar klanten, de vervoerders, concrete prestatieregelingen opgesteld en ook procesafspraken gemaakt. De prestatieregelingen bevatten afspraken over de wederzijds te leveren prestaties en zijn gericht op verbetering van de prestatie van het spoorwegnet.

Voor 2008 geldt een vijftal prestatieregelingen, gericht op:

1. het naleven van de overeengekomen responstijd op aanvragen;
2. het terugdringen van het aantal wijzigingen van ingelegde treinpaden;
3. een meer gedisciplineerd vertrekproces;
4. het vaker halen van de aansluiting;
5. het terugdringen van het aantal annuleringen en het stimuleren om een gereserveerd treinpad te annuleren.

De overeengekomen prestatieregelingen zijn niet gedefinieerd op basis van grenswaarden maar op basis van absolute prestaties. De prestatieregelingen met betrekking tot "wijzigen", "halen aansluiting" en "annuleren" zullen vanaf medio 2008 worden gemonitiseerd, hetgeen betekent dat bij non-performance door Keyrail en/of vervoerders vergoedingen ("malussen") zullen worden betaald.

Keyrail verzoekt instemming van de minister van Verkeer en Waterstaat met de KPI's, conform de Beheerconcessie Hoofdwegeninfrastructuur.

Prestatieregeling "wijzigen"

Fase waarin wordt gewijzigd	Te betalen wijzigingskosten
In wijzigingsbladfase	Niet van toepassing
In dagplanfase tot 30 dagen voor vertrek	€ 20 per wijziging
In dagplanfase vanaf 30 dagen voor vertrek tot levering aan Verkeersleiding	€ 40 per wijziging
In verkeersleidingfase (n.b. alleen van toepassing bij wijziging van aankomst- of vertrekstation binnen de haven van Rotterdam)	€ 40 per wijziging

Prestatieregeling "halen aansluiting"

Aansluiting niet op tijd gehaald	Te betalen boete (aan wederpartij)
Verwijtbaar Keyrail	€ 50 per niet gehaalde grensovergang
Verwijtbaar spoorwegonderneming	€ 50 per niet gehaalde grensovergang

Annuleringregeling

Fase waarin wordt geannuleerd	Te betalen annuleringskosten
Wijzigingsbladfase – voor de rest van het dienstregelingjaar	0% van geplande ritprijs
Wijzigingsbladfase – gedurende 1 wijzigingsbladperiode	10% van geplande ritprijs
Dagplanfase > 30 dagen voor vertrek	25% van geplande ritprijs
Dagplanfase < 30 dagen voor vertrek	50% van geplande ritprijs
Verkeersleidingsfase (VL) > 4 uur voor vertrek	90% van geplande ritprijs
Verkeersleidingsfase (VL) < 4 uur voor vertrek	100% van geplande ritprijs

Het totale financiële effect van bovengenoemde regelingen wordt in 2008 begrensd op 5% van het totale factuurbedrag dat vervoerders in rekening gebracht krijgen.

Keyrail is met haar klanten overeengekomen dat de te leveren prestaties, zoals gedefinieerd in de prestatieregelingen zullen worden gemeten, gemonitord en geëvalueerd aan de hand van een monitoringscockpit. Om de monitoringsrapportage te kunnen opstellen wordt een monitoringscockpit ingericht. Het streven is om deze monitoringscockpit begin 2008 op te stellen. Hiertoe zal zoveel mogelijk worden aangesloten bij bestaande systemen, met name:

- Informatie Systeem Verkeersleiding (ISVL);
- Treindienst Overzicht Punctualiteit (TOP);
- Registratie Bijzondere Voorvallen (RBV), ook wel 'het monitoringssysteem'.

Per KPI zal kort worden aangegeven hoe het daar genoemde percentage is opgebouwd (definitie: teller en noemer, afgezet tegen wat) en de bron van de gegevens.

Consultatie

Keyrail heeft in 2007 concrete afspraken voor 2008 (en verder) gemaakt over de te leveren prestaties, tarieven en kwaliteit, welke zijn vastgelegd in de met vervoerders afgesloten toegangsovereenkomsten. Deze afspraken zijn het gevolg van intensief overleg tussen Keyrail en vervoerders waarbij vanuit een gezamenlijk belang, gericht op verhoging van de basiskwaliteit, een set aan afspraken tot stand is gekomen. De navolgende onderwerpen zullen in 2008 en verder, in samenspraak met vervoerders, nader worden uitgewerkt:

- hoe om te gaan met secundaire vertragingen;
- nadere uitwerking eisen aan materieel;
- een parkeerregeling voor het Rotterdamse havengebied.

Speerpunten 2008

2008 zal het eerste volledige exploitatiejaar van de Betuweroute zijn en zal voor Keyrail in het teken staan van het zo snel mogelijk op niveau krijgen van de beschikbaarheid. Keyrail houdt daarbij rekening met het feit dat sprake is van een ingroeijaar waarbij kinderziektes zeker zullen opspelen.

Belangrijke speerpunten hebben in 2008 ondermeer betrekking op:

- Beschikbaarheid A15-tracé op orde brengen, gericht op 4 treinen per uur per richting.
- Ketenregie Havenspoorlijn, gericht op het vergroten van de operationele efficiëntie in de Rotterdamse haven (gezamenlijk met terminals, vervoerders, operators en havenbedrijf).
- Ombouw Havenspoorlijn (25kV en ERMTS), met minimale risico's voor de doorgang van logistieke processen.

Kernprestaties Keyrail

Ten behoeve van het beheerplan formuleert Keyrail kernprestaties met daarbij behorende grenswaarden. Keyrail heeft hiertoe op basis van expert opinions een eerste inschatting gemaakt van de mate waarin prestaties worden geleverd, gebaseerd op de overeengekomen prestatieregelingen uit de toegangsovereenkomsten en rekening houdend dat 2008 een ingroeijaar zal zijn waarbij de stabiliteit van de infrastructuur nog met veel risico's omkleed zal zijn.

Vervoerders hebben met Keyrail prestatieafspraken gemaakt die met name betrekking hebben op het dienstenniveau, waarbij niet wordt uitgegaan van grenswaarden maar van een malussystematiek. Keyrail is een nieuw bedrijf dat het komende jaar haar verwachtingen tegen feitelijke ervaringen gaat afzetten. In de praktijk zal moeten blijken of de huidige inschattingen juist zijn.

In de onderstaande paragrafen worden de belangrijkste kernprestaties (uitgedrukt in KPI's¹⁴) weergegeven, waarbij echter wordt aangetekend dat daarbij wordt uitgegaan van een goed werkende infrastructuur met voldoende capaciteit.

¹⁴ Keyrail gaat uit van de haalbaarheid van deze indicatoren. Omdat geen exact inzicht bestaat in de huidige prestaties, zal in de eerste helft van 2008 een nulmeting worden uitgevoerd. De uitkomsten hiervan kunnen leiden tot het bijstellen van grenswaarden.

Beschikbaarheid en betrouwbaarheid hoofdspoorweginfrastructuur

Deze indicator geeft aan in welke mate Keyrail levert (beschikbaar is) binnen het tijdvenster van de laatst overeengekomen dienstregeling (actuele plantijd). De levering vindt alleen plaats indien is voldaan aan de voorwaarden voor gebruik. Deze KPI is gebaseerd op de met vervoerders overeengekomen prestatieregeling "proces voor vertrek".

KPI: Leveren treinpad	2008	2009	2010	2011	2012
Grenswaarde	75%	80%	85%	90%	95%
Definitie	percentage vrijgegeven rijwegen binnen het afgesproken tijdvenster (15 min.) waarbij is voldaan aan: tijdige herbevestiging door vervoerder tijdige levering wagenlijst door vervoerder tijdige gereedmelding door vervoerder				
Meetsystemen	TOP, RBV monitoring				

Kwaliteit van de bijsturing

Deze indicator geeft aan in hoeverre de spoorwegonderneming de aansluiting (gemengd net / DB Netz) haalt, bij vertrek binnen het overeengekomen tijdvenster. Deze KPI is gebaseerd op de met vervoerders overeengekomen prestatieregeling "halen van de aansluiting". Voor vervoerders geldt dat met name de aansluiting op aangrenzende netwerken cruciaal is voor hun procesuitvoering. De verwijtbaarheid van het niet halen van een aansluiting ligt zowel bij vervoerders als bij Keyrail. Deze verwijtbaarheid wordt geregistreerd in het systeem RBV monitoring en wordt na afstemming van de vervoerder geregistreerd.

KPI: Halen van de aansluiting	2008	2009	2010	2011	2012
Grenswaarde	75%	80%	85%	90%	90%
Definitie	Percentage treinen dat is vertrokken conform de laatst overeengekomen dienstregeling en op tijd inschiet op het gemengde net (ProRail) of het Duitse Net (DB Netz) binnen de overeengekomen marge van 3 minuten ten opzichte van alle treinen die zijn vertrokken conform de laatst overeengekomen dienstregeling.				
Meetsystemen	TOP, RBV monitoring				

Kwaliteit van de capaciteitsverdeling

Deze indicator geeft aan in welke mate er daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van een oorspronkelijk toebedeeld treinpad. De kwaliteit van de capaciteitsverdeling wordt in belangrijke mate beïnvloed door het aantal wijzigingen en annuleringen. Deze KPI is gebaseerd op de met vervoerders overeengekomen prestatieregelingen "terugdringen aantal wijzigingen" en "terugdringen aantal annuleringen" van ingelegde treinpaden.

KPI: gebruik toebedeelde capaciteit	2008	2009	2010	2011	2012
Grenswaarde	60%	65%	70%	75%	80%
Definitie	Percentage werkelijk gereden treinen conform de laatst overeengekomen dienstregeling ten opzichte van alle oorspronkelijk geplande en overeengekomen treinpaden.				
Meetsystemen	Vervoer Per Trein (VPT), Informatiesysteem Verkeersleiding (ISVL), handmatige registratie				

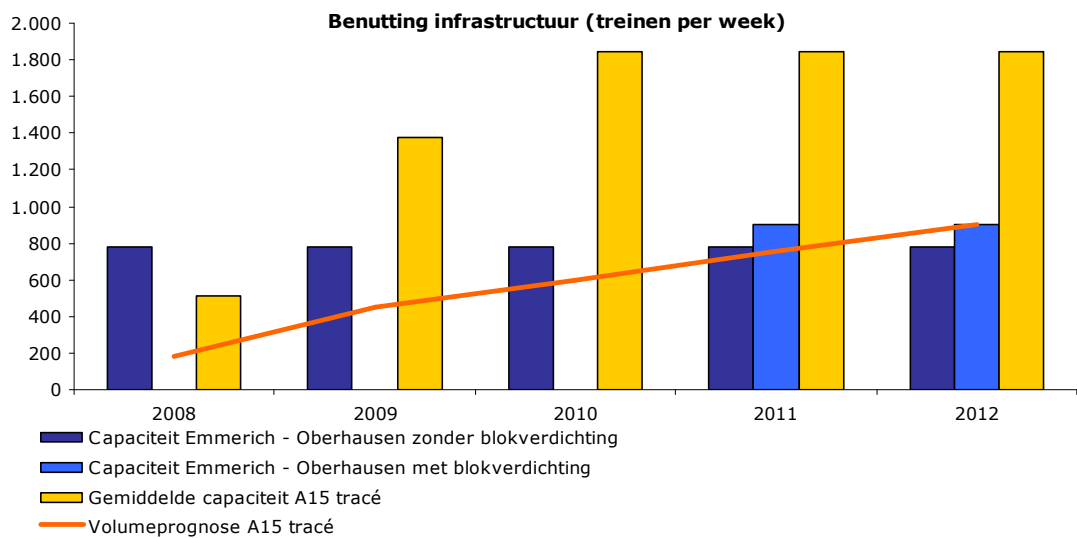
Kwaliteit van de informatievoorziening

Deze indicator geeft aan in hoeverre Keyrail haar klanten tijdig informeert. Keyrail heeft hiertoe expliciete afspraken gemaakt over responstijden met betrekking tot capaciteitsaanvragen. Deze KPI is gebaseerd op de met vervoerders overeengekomen prestatieregeling "het naleven van de overeengekomen responstijd op aanvragen".

KPI: responstijd aanvragen binnen	2008	2009	2010	2011	2012
Grenswaarde	85%	85%	90%	90%	95%
Definitie	Percentage responstijden binnen de met vervoerders overeengekomen normen.				
Meetsystemen	Meting tijdigheid op basis van aanvragen per e-mail en bevestiging per e-mail				

Capaciteit en benutting

De belangrijkste bottleneck voor het realiseren van de voorspelde volumes op de Betuweroute (A15-tracé) is de capaciteit aan de grens bij Emmerich. Keyrail verwacht dat op basis van de huidige prognoses, rond 2011 de maximale capaciteit op het baanvak Emmerich-Oberhausen wordt bereikt. In de periode direct hieraan voorafgaand kunnen al situaties optreden dat nog wel capaciteit voorhanden is maar dat deze voor vervoerders commercieel minder interessant is.



Nb: bovenstaande grafiek is gebaseerd op gemiddelden en op basis van een vereenvoudigde en grove inschatting van de capaciteit op het gehele A15 tracé. In de praktijk zal met name de capaciteit op piekmomenten gaan knellen.

Zorg voor veiligheid en milieu

Keyrail richt een geïntegreerd veiligheids- en milieuzorgsysteem (V/MZS) in dat certificeerbaar is naar zowel het 'Toetsingskader veiligheidszorgsysteem infrastructuurbeheerder' van IVW als naar de internationale ISO-14001 norm. De structuur van dit Keyrail V/MZS zal geënt zijn op het VMS/MMS van ProRail. De belangrijkste randvoorwaarde voor inrichting van het Keyrail V/MZS is dat de randvoorwaarden zoals gedefinieerd in het Integrale VeiligheidsDossier (IVD), vastgesteld bij oplevering van de Betuweroute, integraal geborgd zullen zijn en blijven.

Keyrail verzoekt instemming van de minister van Verkeer en Waterstaat met de maatregelen veiligheid en milieu, conform de Beheerconcessie Hoofdwegeninfrastructuur.

Het vigerend veiligheids- en milieubeleid (Kadernota Railveiligheid, NVW, diverse beleidsontwikkelingen op gebied van milieu, regelgeving met betrekking tot terrorismebestrijding) leidt tot de volgende maatregelen in 2008:

- Veiligheid en security
 - Uitwerken, in goed overleg met de vervoerders en verladers, van de Generieke Operationele Regeling "Alerteren" naar een op goederenvervoer toegespitst maatregelenpakket (in de context van terrorismebestrijding) voor de aspecten crisisbeheersing, personeel, informatie en analyse, bewaking, effectreductie en ketenmanagement;
 - Bepalen van de 'nulsituatie' voor wat betreft vandalisme, suicide en storingen door onbevoegde toegang door derden voor wat betreft het A15-tracé, met als oogmerk hiermee de basis te leggen voor een doelgerichte aanpak in 2009 en later;
 - Implementeren van de consequenties van de invoering van de Havenbeveiligingswet, met name de aanwijzing van emplacement Botlek als risicovol object in het Havenbeveiligingsplan Rotterdam, waarvoor onder meer maatregelen noodzakelijk zullen zijn voor afscherming, toegangscontrole en bewaking;
 - Implementeren van de consequenties van de (definitieve) uitspraak van de Raad van State inzake de aanwijzing van de Havenspoorlijn-emplacementen als bedrijfsbrandweerplichtige inrichtingen.

Met name de laatste twee genoemde maatregelen zullen leiden tot investeringen in infrastructurele maatregelen respectievelijk hogere operationele jaarkosten, waarvoor nader overleg met ProRail respectievelijk V&W noodzakelijk zal zijn.

- Milieu
 - Als onderdeel van de maatschappelijk duurzame bedrijfsvoering door Keyrail zal een kosten/baten vergelijking tussen traditioneel en ecologisch bermbeheer uitgewerkt worden, met name voor wat betreft de aspecten beheerskosten en natuurwaarden;
 - Integraal CapaciteitsManagement (ICM) zal ontwikkeld worden voor toepassing op de totale bedrijfsvoering van de emplacementen van de Betuweroute opdat de vergunde milieuruimte aantoonbaar optimaal benut en niet overschreden wordt;
 - Nieuwe milieuvergunningen voor de Havenspooremlacements zullen aangevraagd worden met de doelstellingen 1) de milieucapaciteit en fysieke capaciteit overeen te laten komen, en 2) de milieuvergunningvoorschriften te standaardiseren, beide doelstellingen gericht op maximale transparantie naar zowel vervoerders als bevoegd gezag;
 - Een productportfolio op gebied van elektrische tractieenergie (inkoop, distributie, programmamanagement) zal ontwikkeld worden, mede gericht op de bevordering van het gebruik van elektrische tractie ten faveure van diesel.

In volgende jaren zal het Keyrail 'Jaarplan veiligheid en milieu' integraal onderdeel vormen van het Beheerplan, omdat dit jaarplan de neerslag is van het voortschrijdend inzicht in risico-evaluaties, resultaten van inspecties, audits en incidentonderzoeken en de voortdurende borging van veiligheids- en milieukritische processen.

11 Bijlage: consultatie

Inhoud commentaar

Van veel onderwerpen is geen uitsplitsing over de vier ProRail-regio's of over de afzonderlijke spoorlijnen beschikbaar. Ook is van veel onderwerpen niet de realisatie in de jaren 2004 en 2005 beschikbaar. Dat maakt het moeilijk om te bepalen hoe de spoorlijnen per provincie ten opzichte van het gemiddelde scoren en de ambities naar waarde in te schatten. Voor enkele onderwerpen zijn wel regionale uitsplitsingen beschikbaar, zoals in het bijzonder in de kaartbeelden op de bladzijden 2-11 t/m 2-14 te zien is.

De richtwaarde ongeplande niet-beschikbaarheid voor komend jaar is weinig ambitieus. Volgens de kaart op blz. 2-13 voldoet vrijwel het hele land nu al aan de norm. De waarde van 0,4% zou als grenswaarde kunnen worden gehanteerd in plaats van als richtwaarde en een lagere richtwaarde zou kunnen worden gedefinieerd. Daarnaast graag een uitsplitsing van niet-beschikbaarheid en FHT per lijn. En welke maatregelen treft om de niet-beschikbaarheid te verminderen.

De rekenmethode bij de KPI beschikbaarheid wordt niet gerelateerd aan de functie van infra. Uitval zou gerelateerd moeten worden aan werkelijke beschikbaarheidsbehoeften / dienstregeling in plaats van aan totaal aantal uren. Inconsequentie ten opzichte van TAO's waar dit wel gebeurt

De percentages beschikbaarheid sluiten niet aan bij de beleving van de vervoerder.

De methode van toerekening vertragingsoorzaken heeft als risico dat directe vertraging wordt toegerekend aan de veroorzaker, maar de gevolgvertraging wordt toegerekend aan de verhinderde. De gehanteerde methode kan leiden tot onjuiste beeldvorming bij de aanpak van de problematiek die tot verbetering moet leiden.

Discrepancie tussen centrale/decentrale eisen, KPI's en doelstellingen. Regionale vervoerder heeft geen concrete tools in handen om hierop te sturen.

Er is geen KPI waar een financiële prikkel in is verdisconteerd (bijvoorbeeld bonus/malusregeling). Dit geeft weinig drive om de performance te verbeteren.

Reactie ProRail

Het ProRail dashboard is een comprimering van gegevens. Een substantieel deel van de NPI's is wel degelijk uitgesplitst naar regio, echter wordt op het ProRail niveau niet als zodanig gecommuniceerd. De realisatiecijfers over 2004 en 2005 zijn wel beschikbaar, echter deze zijn niet voor elke indicator meer vergelijkbaar vanwege aanpassingen aan systeem, definitie en/of proces. Overigens zijn deze wijzigingen nodig om beter inzicht te krijgen in de prestatie van het spoorstelsel. Onderdeel van deze aanpassingen betreft een nieuw monitoringsproces en -systeem. Doelstelling is dat verstoringen met hun oorzaak met tenminste 90% dekkingsgraad en 95% betrouwbaarheid worden vastgelegd, om zo beter te kunnen analyseren. Dit leidt tot meer gerichte verbetermaatregelen. Het nieuwe proces vormt een essentiële voorwaarde voor betrouwbare analyse. Deze overtuiging wordt gedeeld door de partners in de spoorsector.

ProRail past de grenswaarde aan. Voor het jaar 2008 bedraagt de grenswaarde voor de prestatie-indicator beschikbaarheid 99,43%. Deze waarde volgt uit een geplande niet-beschikbaarheid van 0,30% en een ongeplande niet-beschikbaarheid van 0,27%. Naast aanscherping van de grenswaarden is ProRail van mening ambitieus te zijn in verband met de volgende factoren die de niet-beschikbaarheid onder druk zetten:

- Uit analyses van de storingen blijkt dat de complexiteit van de storingen toeneemt.
- De toenemende files beïnvloeden de functiehersteltijd.
- Voorts zijn fundamentele wijzigingen doorgevoerd in de veiligheidsregelgeving waardoor onderhoud aan spoor anders moet worden ingepland.
- Een aantal nieuwe technologieën wordt ingevoerd.

Doelstelling van ProRail is om te allen tijde de veilige berijdbaarheid van de infra te kunnen garanderen. Dit betekent niet alleen ten behoeve van de geplande dienstregeling, maar ook bijvoorbeeld voor mogelijkheden tot bijsturing bij calamiteiten. In overleg met vervoerders wordt gewerkt aan een nieuwe prestatie-indicator Treinpad. In de Toegangsovereenkomst van 2008 zijn hierover afspraken gemaakt.

De KPI beschikbaarheid is in 2008 verbeterd.

ProRail besteedt grote aandacht aan juiste en volledige registratie alsmede een juiste en volledige toerekening van oorzaken. In gezamenlijk overleg met vervoerders worden eventuele mogelijkheden tot verbetering van dit proces onderzocht.

Met betrekking tot de prestaties is het vertrekpunt in de driehoeksrelatie decentrale overheid - vervoerder - ProRail de as vervoerder - ProRail. ProRail wil samen met de regionale vervoerder deze as versterken door te overleggen over prestaties (bijvoorbeeld door de ontwikkeling van de NPI Treinpad), waarna deze prestaties input zijn voor de as ProRail - V&W.

De bonus/malus regeling is onderdeel van de prestatieregeling. ProRail staat positief tegenover voorstellen van vervoerders om financiële prikkels te koppelen aan prestaties door middel van een prestatieregeling. Voorbeeld daarvan is de geld-terug-bij-vertragingregeling. ProRail nodigt vervoerders uit om met voorstellen te komen.

Inhoud commentaar

Vooraf is er geen duidelijkheid over kosten/verantwoordelijkheden van diverse infraprojecten. Het ontbreekt binnen ProRail aan sturing/transparantie en daadkracht rondom projecten. Perronhoogtes, depotvoeding, fecaliën, logistiek contract, Donna, tankplaten.

Voor omroepen is in 2006 op 2007 het tarief met 30% gestegen. De prestatie is verbeterd maar ook hier is geen prikkel het proces efficiënter in te richten.

Financieel eerdergenoemde projecten meenemen in het beheerplan. Bijvoorbeeld de opvang/afvoer van fecaliën is een ontwikkeling die als standaard in de railsector dient te worden opgenomen.

Differentiatie en specifieke KPI's zijn gewenst: Beschikbaarheid, bereikbaarheid en kwaliteit van de infrastructuur op specifieke locaties, alsmede sociale veiligheid en arbeidsomstandigheden op emplacementen en opstelterreinen.

Reactie ProRail

ProRail voert regie over vele infraprojecten o.a. waar derden financiering van belang is. Hier hebben meerdere partijen inspraak in en lopen diverse onderhandelingen over hoogtes van bijdragen. Als gevolg hiervan kan pas aan het einde van het onderhandelingsproces duidelijkheid gecreëerd worden over de bijdrage van een ieder. Daarnaast streeft ProRail naar gelijkmatige spreiding over het jaar en optimale geografische clustering van de projecten. Dit kan leiden tot afwijkingen op eerder afgegeven plannings, zeker als het lange looptijden betreft (denk aan perronhoogtes binnen het programma toegankelijkheid dat loopt t/m 2030). Voor de genoemde projecten perronhoogtes, depotvoeding en tankplaten vindt continu nadere verfijning van planning plaats.

ProRail verdiept zich in de plannen, de wensen en de belangen van haar klanten, niet alleen op het terrein van verkeer en vervoer, maar ook op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu en economie. Zo ontwikkelt ProRail zich tot een echte alliantiepartner van de decentrale overheid.

Door een verder te ontwikkelen omgevingssensitiviteit binnen ProRail zijn we in staat om tijdig en gedoseerd te reageren op issues en dreigende conflicten. Door een goed werkend Relatie managementsysteem beoogd ProRail issues tijdig te signaleren en wordt daar waar nodig actie ondernomen. ProRail bewaakt hier de professionaliteit van de hele organisatie naar buiten toe met behoud van eigen waarde en eigen identiteit. Verzoeken worden binnen 60 dagen beantwoord met een concreet voorstel voor een oplossing dan wel een onderbouwde afwijzing. Aan een regionale vervoerder is een aanbod gedaan op hun infrawensen. De studies en realisering van diverse projecten is gestart en versneld. Voor de tijd kritische projecten is een projectleider aangesteld.

De stijging van het tarief in 2006 hangt samen met een verandering van de grondslag van de systematiek. ProRail staat positief tegenover voorstellen van vervoerders om financiële prikkels te koppelen aan prestaties. Voorbeeld daarvan is de geld-terug-bij-vertragsregeling. Voor het verbeteren van de stuurinformatie voor het omroepproces is een ontwikkelafsprake gemaakt in de Toegangsovereenkomst 2008.

ProRail onderkent het belang van standaardisatie in de railsector, ook m.b.t. opvang en afvoer van fecaliën. Dit leidt tot efficiënter werken en mogelijke verbetering van de prestatie. Het product toiletopvangsystemen maakt nog geen onderdeel uit van de productencatalogus en is nu geen onderdeel van de beheerconcessie. ProRail gaat deze dienst aanbieden, waarbij de verrekening plaats vindt via de gebruiksvergoeding. De ontwikkeling en realisatie van toiletafvoer is gestart.

Momenteel vindt verdere ontwikkeling plaats van een productencatalogus waarin de diensten en producten van ProRail worden onderscheiden in:

1. diensten behorend tot het minimum toegangspakket;
2. diensten die te maken hebben met de toegang tot en het leveren van voorzieningen;
3. aanvullende diensten;
4. ondersteunende diensten.

ProRail onderkent het belang van de prestatie indicatoren. In 2007 is op een aantal emplacementen een pilot gestart om invulling te geven aan de prestatie indicatoren. ProRail zal als 'huismeester' alle bij een emplacement betrokken spoorwegondernemingen benaderen voor verdere deelname aan deze pilot. Tot op heden is de inventarisatie niet afgerond. Dit komt deels doordat niet alle infra gebruikers wensen tijd hiervoor vrij te maken. Hierdoor kunnen ook de bestaande problemen niet voldoende geanalyseerd worden. In de Toegangsovereenkomst 2008 is hierover een ontwikkelafsprake opgenomen (onderhoud en storingsafhandeling emplacementen).

Inhoud commentaar

De prestaties zoals ProRail die voorstelt zijn vooral gericht op het uitvoeren van de treindienst van personen- en goederenvervoerders. Wat daarbij opvalt, is dat de prestatie-indicatoren uitgaan van de interne ProRail processen. De prestatie-indicatoren zouden uit moeten gaan van de processen van de vervoerder. Graag ook prestaties met betrekking tot het beschikbaar stellen van infrastructuur ten behoeve van opstellen van materieel en het werken aan materieel.

Er is behoefte aan een prestatie-indicator voor de beschikbaarheid van railinfrastructuur op emplacementen. Er is ook behoefte aan prestatie-indicatoren voor reinheid en sociale veiligheid op emplacementen.

Het niveau van 20% geslaagde beroepen NMa is te hoog, de transparantie en neutraliteit van ProRail kan veel beter, een niveau van max 10 % zou beter passen.

Deze prestatie-indicatoren arbeidsveiligheid lijkt zich te richten op degenen die in of in de nabijheid van het railverkeersysteem werken voor de uitvoering van het beheer, voorstel om dit aan te vullen met werken met of aan het materieel.

ProRail stelt voor om in 2008 een daling van 4 % te realiseren ten opzichte van 2005. Een vervoerder vindt dat niet ambitieus voor een belangrijk thema als veiligheid en stelt voor een index van 75% voor 2008 en 50% voor 2010.

De KPI arbeidsveiligheid toont te weinig ambitie.

De ontwikkelafspraken die zijn gemaakt met individuele bedrijven zijn niet opgenomen in het voorstel prestatie ProRail 2008 - 2012.

Voor bijsturingmaatregelen is behoefte aan specifieke afspraken op het naleven van strategieën die het naleven van deze prioriteiten borgen.

Reactie ProRail

ProRail is steeds meer haar prestaties aan het formuleren in termen van diensten die zij levert aan vervoerders. De door Nedtrain gevraagde prestatie hoort bij de dienst "het verlenen van toegang tot emplacementen" (zie ook Richtlijn 2001/14, bijlage 2). ProRail kan niet in één klap al haar activiteiten "ombouwen" naar diensten. In het Beheerplan 2008 wordt hiertoe de eerste aanzet gegeven. De diensten die daarin worden onderkend zijn het leveren van treinpaden, transfer en reisinformatie. In het beheerplan 2009 zal de dienstenportfolio van ProRail worden uitgebreid. Dan zal de door Nedtrain gevraagde dienst ook worden opgenomen.

Deze NPI wordt momenteel niet ontwikkeld. In overleg zal worden bezien of hieraan kan worden voldaan.

Momenteel bestaat deze NPI voor stations. Gezien het belang van de stations in relatie tot emplacementen zal de komende tijd de aandacht worden gevestigd op verbetering van de NPI op stations. In de tweede helft van 2008 zal ProRail overleg starten om te bezien of het mogelijk is ook voor emplacementen een dergelijke NPI te maken.

Als maat voor een transparante en niet-discriminerende capaciteitsverdeling hanteert ProRail het percentage van geslaagde klachtprocedures, die door vervoerders zijn ingesteld bij de NMa op het gebied van capaciteitsverdeling. ProRail streeft naar een waarde van 0%, als grenswaarde handhaaft ProRail de waarde van 20%.

ProRail volgt via de index arbeidsveiligheid en onderliggende prestatie indicatoren de effectiviteit van haar beheersmaatregelen tegen aanrijding en elektrocutie van diegenen die werken aan, op en rondom het spoor dus ook diegenen die op het spoor werken met of aan materieel. Aanrijding en elektrocutie zijn de hoogste risico's bij werken aan en rondom het spoor in opdracht van ProRail, waar ProRail direct invloed op heeft. Beheersing van risico's van fysieke belasting ligt meer in de invloedssfeer van de opdrachtnemer. Op het dashboard arbeidsveiligheid staat zowel het aantal aanrijdingen en elektrocuties als het aantal overige ongevallen.

Veiligheid is een belangrijk onderwerp. ProRail voert een omvangrijk veiligheidverbeterprogramma uit, gericht op het op het sprongsgewijs verhogen van de veiligheidsprestatie. Een vertaling naar een afname van de index als gevolg van deze verbeteringen is lastig, vanwege het samengestelde karakter van de index. Dit is onderkend. In 2007 is een herbezinning gestart op de set van NPI's die optellen tot de index, gericht op het vergroten van de inzichtelijkheid van de index.

Dit heeft geleid tot een aanpassing van de prestatie-indicator 'Systeemveiligheid' tot een tweetal nieuwe indicatoren: 'botsingen trein - trein' en 'ontsporingen'.

Veiligheid is een belangrijk onderwerp. ProRail voert een omvangrijk veiligheidverbeterprogramma uit, gericht op het op het sprongsgewijs verhogen van de veiligheidsprestatie. Een vertaling naar een afname van de index als gevolg van deze verbeteringen is lastig, vanwege het samengestelde karakter van de index. Dit is onderkend. In 2007 is een herbezinning gestart op de set van NPI's die optellen tot de index, gericht op het vergroten van de inzichtelijkheid van de index.

Dit heeft geleid tot een aanpassing van de prestatie-indicator 'Arbeidsveiligheid' tot een nieuwe indicator 'aanrijding en elektrocutie'.

De ontwikkelafspraken met NedTrain zijn per abuis niet opgenomen in het voorstel prestaties ProRail 2008 - 2012. In de Toegangsvereenkomst 2008 zijn nieuwe ontwikkelafspraken gemaakt.

De NS-Groep heeft n.a.v. onderzoek 'voorrangscases' besloten om niet rigide HSA prioriteit te geven, maar om gezamenlijk TAD's te ontwikkelen.

Inhoud commentaar**Reactie ProRail**

De KPI kwaliteit instelling rijwegen kent nog vele voorbehouden, graag specifieke afspraken.

ProRail werkt in overleg met vervoerders aan de ontwikkeling van prestatie-indicatoren die het proces van bijsturing nog transparanter en effectiever maken.

Beschikbaarheid infrastructuur: in concessie genoemde beschikbaarheid is 100% voor de momenten dat HSA haar commerciële treindiensten uitvoert, dit in tegenstelling tot de genoemde 99% KPI.

De cijfers in de "prestaties ProRail" zijn exclusief de HSA en BR, omdat daar aparte afspraken over zijn gemaakt.

Verzoek tot een optimale aansluiting van de perronhoogte met de vloerhoogte van materieel. Deze vloerhoogte is 80 cm. ProRail heeft aangegeven dat de normhoogte van de perrons 76 cm is.

Europese regelgeving geeft 76 cm als normhoogte aan, daar moet ProRail zich aan houden. Deze norm is met name van belang voor internationale toegankelijkheid. Er is nog geen Nederlandse wetgeving hiervoor. Met Veolia vindt het gesprek plaats over de fasering van de invoering van het project Toegankelijkheid.

Stationsoutillage: onlangs is er een workshop geweest over de stationsoutillage. Deze was naar tevredenheid en in de verslaglegging hiervan kunnen de wensen teruggelezen worden.

De uitwerking vindt plaats via het project Stationsoutillage.

Een vervoerder wil verzorgingsprocessen aan het materieel concentreren bij een nieuwe werkplaats. De vraag is wie daarvoor zorgdraagt en wie daarvoor betaalt.

ProRail staat te allen tijde open voor samenwerking met vervoerders. In het specifieke geval van een nieuwe werkplaats zou ProRail voorstander zijn van de optie: ProRail legt voorziening aan en vervoerder betaalt. Aanvraag van dit soort verzoeken dient via reguliere kanalen te worden ingediend. Momenteel vindt de verdere ontwikkeling plaats van een productencatalogus waarin de diensten en producten van ProRail worden onderscheiden in:

1. diensten behorend tot het minimum toegangspakket;
2. diensten die te maken hebben met de toegang tot en het leveren van voorzieningen;
3. aanvullende diensten;
4. ondersteunende diensten.

Samenwerking tussen provincie, vervoerder en ProRail is niet altijd duidelijk. Daarom is het belangrijk afspraken te maken op tussen de drie partijen op twee niveaus, bestuurlijk en uitvoerend, in plaats van bilaterale afspraken.

ProRail neemt initiatieven om te komen tot een betere samenwerking tussen vervoerder en provincie.

Eventuele vertragingen hebben ook effect op overstappen op aansluitende busdiensten. Bij vertraging zijn de gevolgen voor de reiziger verdergaand dan alleen het treinverkeer. Deze komt niet tot uiting in de KPI beschikbaarheid.

Het is waar dat bij het niet functioneren van de spoorinfra mogelijk treinen vertraging oplopen en daardoor reizigers aansluitingen op ander vervoer kunnen missen. De prestatie indicator beschikbaarheid is echter primair bedoeld om de beschikbaarheid van de infra weer te geven. Het mogelijke uitstraaleffect van een verstoring op andere treinpaden is wel verdisconteerd in deze definitie. De baanvakwaarde die wordt gebruikt in NPI Beschikbaarheid wordt inderdaad berekend op basis van het aantal treinen per baanvak. De NPI is echter primair bedoeld om helder te maken hoe de fysieke beschikbaarheid van de infrastructuur scoort. De wijze waarop de infrastructuur door de vervoerder wordt gebruikt en de gevolgen van niet-beschikbaarheid, behoort niet tot de reikwijdte van de NPI. Mogelijk worden de specifieke kenmerken van regionaal Openbaar Vervoer onderwerp van gesprek in het directeuren overleg Regionaal openbaar Vervoer.

Inhoud commentaar

De BRG is niet tevreden met het proces van consultatie. Het huidige proces is niet nuttig voor de BRG, het kost geld en levert niets concreets en vrijwel niets strategisch op. In de evaluatie van de spoorwegwet zal de BRG haar visie over het proces consultatie beheerplan en relevantie beheerplan voor spoorwegondernemingen nog eens helder uiteenzetten met als doel te bewerkstelligen dat op termijn de relatie infrabeheerder - goederenvervoerders anders worden ingericht. Voor de volgende consultatieronde van het beheerplan 2009 verzoekt de BRG aan ProRail nog eens goed (in overleg met V&W) te heroverwegen of het wel wederzijds (ProRail resp BRG) nuttig is om nog tijd en kosten van commerciële partijen te vragen voor de consultatie van een toch ambtelijk en niet marktgericht plan dat feitelijk alleen de behoeften in de relatie V&W - ProRail bevredigt.

De in het voorstel vermelde prestaties sluiten heel slecht aan bij belevingswereld BRG leden doordat geen vertaling is te maken naar de effecten op de uitvoering van de vervoerders. De indicator beschikbaarheid strookt niet met beleving BRG-leden. Differentiatie naar plaats (beschikbaarheid van belangrijke goederencorridors/goederenrelatiepaden) en naar tijd (om impact op personen- c.q. goederensector zichtbaar te maken) zijn van belang. Hetzelfde geldt voor een differentiatie van de KPI benutting naar plaats.

Wat zijn aanvaardbare gevolgen kosten veiligheid en milieu: vanuit wiens optiek? De BRG heeft hier andere inzichten en belangen dan ProRail in haar huidige praktijk. M.a.w. wie bepaalt wat acceptabel is?

Bij veiligheid in tunnels is het belangrijk een onderscheid te maken tussen dedicated goederen, gemengd R/G en dedicated reizigers.

Er staat nergens iets werkelijk concreets over echte klanttevredenheidsindicatoren (klant/leveranciersrelatie). Differentiatie is gewenst naar dienstenaspecten/koopmotieven om daadwerkelijk zinvol te zijn.

In de KPI's zijn geen prestaties opgenomen over ontwikkeling in de vervoerwaarde die over het spoor wordt afgewikkeld. Denk daarbij aan ontwikkeling in vervoerde lading / personen.

Indicator overbelastverklaringen: hierbij kan gedacht worden aan aantallen overbelastverklaringen, aantallen per

Reactie ProRail

Met betrekking tot de prestaties is het vertrekpunt in de driehoeksrelatie V&W - vervoerder - ProRail de as vervoerder - ProRail. De vervoerder en ProRail maken afspraken in de toegangsovereenkomst, die vervolgens input zijn voor de as ProRail - V&W (met het Beheerplan). De reeds gemaakte afspraken in het "Van Slobbe traject" en de eventueel aanvullende prestatie-afspraken in de toekomstige Toegangsovereenkomsten zullen input zijn voor het beheerplan.

Zie boven.

Ten aanzien van de KPI's: die vormen het onderwerp van gesprek in de toekomstige onderhandelingen over de Toegangsovereenkomst. Zoals bekend zijn in de huidige Toegangsovereenkomst reeds andere prestatie-indicatoren gehanteerd.

Dit wordt bepaald in een samenspel van vervoerders - ProRail en V&W.

In het ontwerpvoorschrift (OVS) voor tunnels wordt onderscheid gemaakt tussen G - R - gemengd. De veiligheidsmaatregelen in tunnels beperken de capaciteit niet, echter bij een defect van apparatuur (in tunnels zijn meer systemen aanwezig) kan dit een beperking van de capaciteit geven.

In het imago-onderzoek is de tevredenheid over de kernactiviteiten van ProRail (zoals bijvoorbeeld Verkeersleiding, Beheer en Instandhouding en Capaciteitsmanagement) meegenomen. Meer gedetailleerde indicatoren zouden bijvoorbeeld ontwikkeld kunnen worden in het kader van de prestatieregeling (zoals nu reeds het geval is met 'kwaliteit uitvoering' en 'tijdigheid orderacceptatie').

Dit item is geen onderwerp van gesprek geweest in het "Van Slobbe traject". Of een dergelijke KPI ontwikkeld zal worden, zal gezamenlijk verkend worden in het kader van de Toegangsovereenkomst 2009.

Zie boven

Inhoud commentaar

categorie, doorlooptijd voor het oplossen van overbelastverklaringen.

Reactie ProRail

De BRG mist indicatoren m.b.t. het aantal niet geplande non commerciële stops en de punctualiteit aan de grenzen op de key routes

Zie boven