

**ProRail**

# Beheerplan 2011

**Versie:**

Definitief, december 2010

**Auteurs:**

Corporate Finance & Control  
Bedrijfsstrategie

**Met dank aan:**

Directie Vervoer en Dienstregeling  
Directie Operatie  
Directie Projecten  
Communicatie

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2. Strategie &amp; ambities</b>	<b>7</b>
2.1. Ruimte voor duurzame groei op het spoor	8
2.2. Tevreden klanten en een tevreden omgeving	10
2.3. Betrouwbare operatie die veilig reizen, leven en werken mogelijk maakt	11
2.4. Verbetering van zakelijkheid, efficiency en verantwoorde besteding van publieke middelen	13
2.5. Duurzaamheid	14
2.6. Balanced Scorecard ProRail 2011	15
<b>3. Prestatieafspraken 2011</b>	<b>17</b>
3.1. Inleiding	17
3.2. Dienstengroep Treinpaden	19
3.3. Dienstengroep Emplacementsdiensten	23
3.4. Dienstengroep Transferdiensten	23
3.5. Dienstengroep Informatiediensten	25
3.6. Maatregelen op het gebied van Veiligheid	25
3.7. Maatregelen op het gebied van Milieu	27
<b>4. Financiën 2010-2020</b>	<b>29</b>
4.1. Inleiding	29
4.2. Meerjarenbeeld 2010-2020	29
4.3. Financieel beeld 2011	35
4.4. Kosten 2011	37
4.4.1. Treinpaden	37
4.4.2. Emplacementsdiensten	41
4.4.3. Transferdiensten	42
4.4.4. Informatiediensten	44
4.4.5. Spoorzones/Omgevingswerken	45
4.5. Opbrengsten 2011	46
<b>5. Bijlagen</b>	<b>49</b>
Bijlage 1. Definitie en meetsysteem KPI's met grenswaarde	49
Bijlage 2. Risicomanagement	53
Bijlage 3. Uitgangspunten en staat van de infrastructuur	55
3.1. Uitgangspunten Beheerplan: prognoses trein- en tonkilometers	55
3.2. Staat van de infrastructuur	55
3.3. Back-up systemen	62
Bijlage 4. Financiën	64
4.1. Financiën 2010-2020: mutaties in meerjarenplanning kosten	64
4.2. Financiën 2010-2020: mutaties in meerjarenplanning opbrengsten	82
4.3. Investerings MIRT	85
4.4. Effecten van de investeringen op de exploitatie	90
4.5. Niet-concessieactiviteiten	91
Bijlage 5. Indexatieproblematiek jaren 2005 t/m 2010 met doorkijk t/m 2020	92
Bijlage 6. Beheerplan Keyrail	94
6.1. Inleiding	94
6.2. Prestaties	94

# 1 Inleiding

Aantrekkelijk openbaar vervoer, aansprekende vervoerknooppunten, punctueel reizigers- en goederenvervoer en veilige en duurzame inpassing in de omgeving zijn van steeds groter maatschappelijk belang. Ze vergroten de lokale leefbaarheid en bereikbaarheid. Als publiek dienstverlener in spoormobiliteit heeft ProRail de taak om non-stop, 24x7, voor beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor te zorgen voor vervoerders, reizigers en verladers. En samen met vervoerders en overheden continu te werken aan de uitbreiding en verbetering van spoorinfrastructuur en stations.

ProRail richt zich – in lijn met het kabinetsstandpunt *Spoor in beweging* – op het *maatschappelijk rendement* van het spoor<sup>1</sup>. Voor de komende jaren is dit verwoord in vier doelstellingen

1. zorgen voor tevreden klanten, partners en omgeving
2. ruimte creëren voor duurzame groei op het spoor, met minimale (extra) hinder voor de omgeving
3. zorgen voor een betrouwbare operatie waarbij veilig reizen, leven en werken centraal staan
4. verbeteren van de efficiency en verantwoorde besteding van publieke middelen.

In dit Beheerplan zijn deze doelstellingen vertaald naar prestatie-ambities voor 2011. ProRail voert continu overleg met klanten over hun behoeften aan diensten en prestaties. In toegangsovereenkomsten leggen zij de prestatieafspraken over deze diensten vast. Komende jaren gaat ProRail nog nadrukkelijker met klanten in overleg om prestatie-indicatoren te verbeteren.

Vervoerders willen meer reizigers op tijd en veilig vervoeren via comfortabele stations. In 2011 wil ProRail een constante kwaliteit in de capaciteitsverdeling blijven bieden en samen met vervoerders verdere verbetering realiseren in het leveren van treinpaden. Daarnaast werkt ProRail aan het verder voorkomen en verminderen van storingen en – indien ze optreden – het snel verhelpen ervan en effectief bijsturen.

Reizigers hechten veel waarde aan schone, sociaal veilige en toegankelijke stations. Samen met vervoerders werkt ProRail daaraan. ProRail en NS handhaven voor 2011 de ambitie voor reinheid van stations op het huidige niveau, op basis van kostenafwegingen. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan de stations in verbouwing. Ook wordt een onderzoek gedaan om te komen tot substantieel reinere stations. Voor sociale veiligheid wil ProRail het huidige prestatieniveau handhaven. Een hoger prestatieniveau is niet realistisch vanwege onder meer onvoorspelbare maatschappelijke ontwikkelingen en grote stationsverbouwingen. Voor de toegankelijkheid van stations geldt dat ProRail in 2011 verder gaat met het realiseren van de maatregelen uit het programma Toegankelijkheid, tenzij de uitkomsten van de herijking eind 2010 wijzigingen opleveren.

<sup>1</sup> Spoor in beweging, ministerie van Verkeer en Waterstaat, §3.1, p.29

Tijdens verstoringen verwachten reizigers goede en tijdige informatie. Recente calamiteiten hebben aangetoond dat dit beter moet. ProRail werkt volop samen met de vervoerders aan maatregelen om de reisinformatie substantieel te verbeteren. Robuuste ICT-systemen zijn een voorwaarde om goede reisinformatie te kunnen geven. In 2011 en 2012 rollen ProRail en NS een modern centraal reisinformatiesysteem uit, dat de omroep en borden voorziet van actuele reisinformatie. Naast systeem-technische maatregelen wordt ook gekeken naar organisatorische verbeteringen.

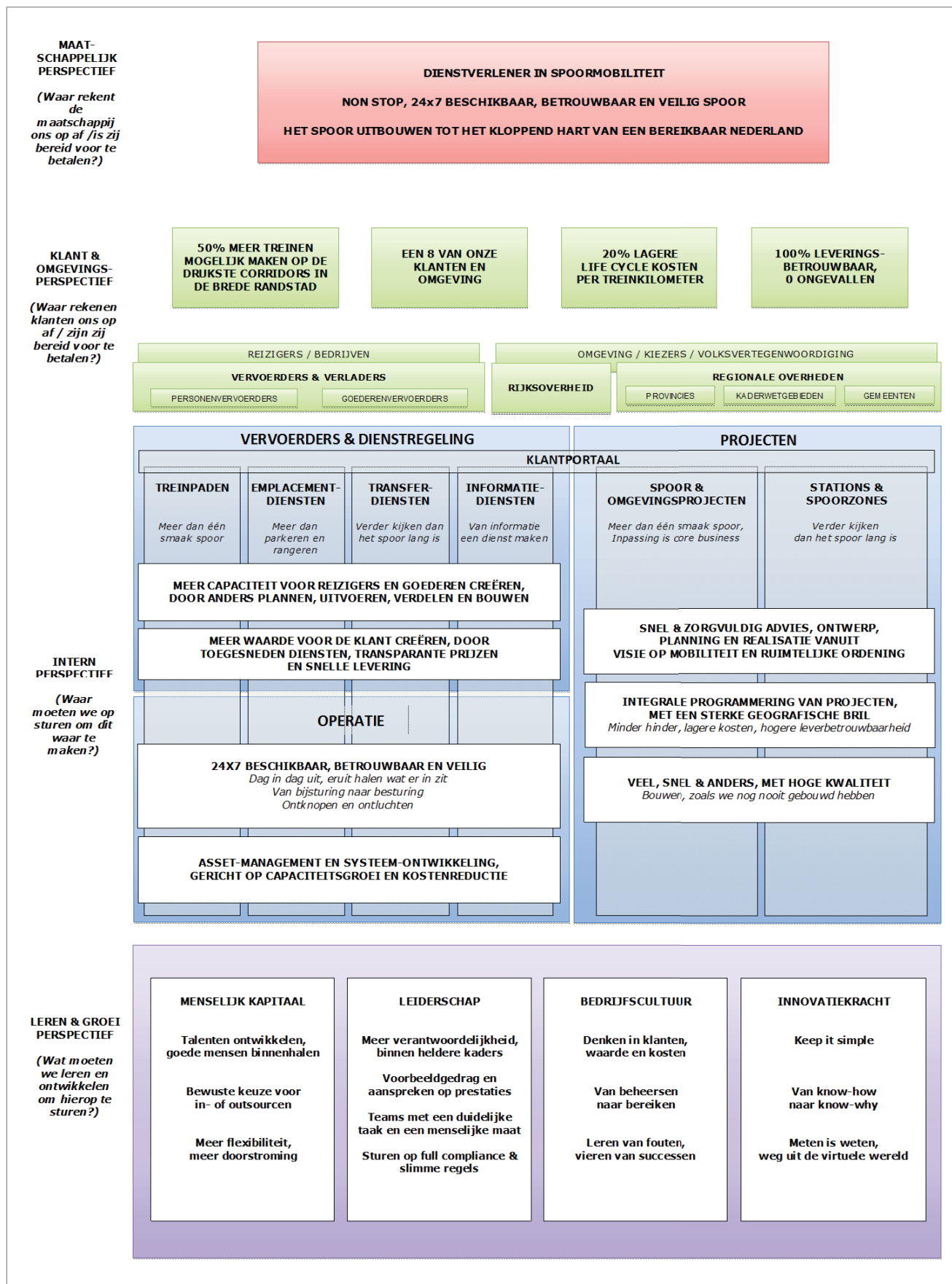
Reizigers- en goederenvervoerders hebben emplacementen nodig voor het opstellen van hun treinen, maar ook om te tanken, laden en lossen en treinen voor te verwarmen. De vervoerders hebben uiteenlopende wensen binnen deze emplacementendiensten. ProRail maakt daarom individuele afspraken met vervoerders. Deze leggen we vast in de toegangsovereenkomsten. Voor de omgeving is geluid op emplacementen een belangrijk thema. Dit pakt ProRail aan in het UitvoeringsProgramma Geluid Emplacementen.

Bij maatschappelijk verantwoord ondernemen hoort een strategie die gericht is op veilig reizen, veilig werken en veilig leven op en langs het spoor. De veiligheid wordt bepaald door een combinatie van techniek, systemen en het gedrag van mensen. *Veilig reizen* betekent dat vervoerders en reizigers veilig zijn op het spoor. In 2011 maakt ProRail werk van het verder terugbrengen van het aantal treinbotsingen, STS-passages, stootjukbotsingen en ontsporingen. *Veilig leven* houdt in dat niemand in gevaar is rondom het spoor. In 2011 zal ProRail de maatregelen uit de actieplannen 'suïcidepreventie' en 'overwegen' uitvoeren. *Veilig werken* betekent dat ProRail en aannemers gezamenlijk zorgen dat iemand die aan of op het spoor werkt geen gevaar loopt. Voor 2011 staat het versterken van de veiligheidscultuur hoog op de agenda van ProRail en aannemers.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen betekent voor ProRail ook het werken met respect voor milieu en duurzaamheid. ProRail heeft ambitie om het spoor nog groener te maken, met een grotere energie-efficiency en een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ook slimme benutting op het bestaande netwerk zodat schaarse ruimte duurzaam en intensiever wordt gebruikt, is een ambitie voor 2011.

ProRail ziet het als zijn plicht om de bedrijfsvoering tegen het licht te houden en te zoeken naar mogelijkheden om het kostenniveau te verlagen. De noodzakelijke bezuinigingen in de overheidsfinanciën leggen ook een zware verantwoordelijkheid bij ProRail, die ProRail zal proberen te vertalen in een goed product tegen lagere kosten. Het is ons streven dat lagere bestedingsniveaus niet ten koste gaan van de kwaliteit van het spoor, maar gegeven de omvang van de bezuinigingsdoelstellingen is het maken van keuzes, mede in relatie tot ambitieniveaus, onvermijdelijk. De mogelijke gevolgen van de bezuinigingsdoelstellingen vanaf 2015, zoals verwoord in het Regeerakkoord, zijn nog niet in dit Beheerplan 2011 opgenomen.

Het spoor uitbouwen tot het kloppend hart van een bereikbaar Nederland, ook in een economisch moeilijke tijd. Deze uitdaging gaan de medewerkers van ProRail ook in 2011 graag aan. Samen met onze klanten, partners en overheden, midden in de samenleving.



## 2 | Strategie & ambities

ProRail is een publieke dienstverlener in spoormobiliteit die non-stop, 24x7, zorgt voor beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor voor vervoerders, reizigers en verladers en die samen met vervoerders en overheden continu werkt aan het uitbreiden en verbeteren van spoorinfrastructuur en stations. Aantrekkelijk openbaar vervoer, aansprekende vervoerknooppunten, punctueel reizigers- en goederenvervoer en veilige en duurzame inpassing in de omgeving zijn daarin van groot belang. ProRail levert daar een belangrijke bijdrage aan en heeft daarmee een grote maatschappelijke verantwoordelijkheid.

ProRail ziet maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) als de basis van zijn strategie en zijn dagelijkse bedrijfsvoering. De focus ligt daarbij op de elementen waar ProRail in maatschappelijk opzicht 'het verschil kan maken'. Voor de komende jaren is dit verwoord in vier doelstellingen:

- zorgen voor tevreden klanten, partners en omgeving
- ruimte creëren voor duurzame groei op het spoor, met minimale (extra) hinder voor de omgeving
- zorgen voor een betrouwbare operatie die veilig reizen, leven en werken mogelijk maakt
- verbeteren van de zakelijkheid en efficiency, en verantwoorde besteding van publieke middelen.

Uit deze doelstellingen komt tot uitdrukking dat ProRail zich – in lijn met het kabinetsstandpunt Spoor in beweging – niet primair richt op financieel rendement maar op het vergroten van het maatschappelijk rendement van het spoor.

De strategie van ProRail is weergegeven in een Strategiekaart (zie linker pagina). In deze strategiekaart zijn de doelstellingen van ProRail vanuit verschillende perspectieven beschreven. De doelstellingen vanuit 'maatschappelijk perspectief' en 'klant- en omgevingsperspectief' zijn beschreven in dit hoofdstuk. De doelstellingen vanuit 'intern perspectief' en de operationalisering daarvan voor 2011 staan in de hoofdstukken 3 en 4.

## 2.1. Ruimte voor duurzame groei op het spoor

De ambities van de overheid en de spoorsector voor groei op het spoor en het realiseren van hoogfrequent spoorvervoer op de belangrijkste verbindingen van het land zijn groot. Om vervoerders in staat te stellen om deze groei op de korte termijn zoveel mogelijk waar te maken, maakt ProRail het mogelijk dat er meer treinen kunnen rijden, met hoge punctualiteit en waar mogelijk kortere reistijden. Daarnaast werkt ProRail binnen het actieplan "Groeï op het spoor" aan verschillende projecten die andere onderdelen van de reisketen voor reizigers verbeteren, zoals 'verfraaien wachruimtes' en '1-teams'.

ProRail werkt vanaf 2008 in opdracht van de minister van Infrastructuur en Milieu samen met de vervoerders aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) om 'spoorboekloos reizen' mogelijk te maken. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) heeft de Rijksoverheid hiervoor ruim EUR 4,5 miljard geormerkt tot en met 2020.

Figuur 1: Spoorboekloos reizen 2020



Het is de opgave voor ProRail om ruimte te creëren voor 50 procent meer treinen op de drukste corridors in de 'brede' Randstad. Dit zijn de corridors Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL), Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen, Alkmaar-Amsterdam-Utrecht-Den Bosch-Eindhoven en Den Haag-Rotterdam-Breda-Eindhoven (zie figuur 1), en de aanpassing van de sporendriehoek Noord-Nederland (Zwolle-Groningen-Leeuwarden). ProRail heeft in 2010 de capaciteitsanalyse voor PHS uitgevoerd. Op 4 juni 2010 heeft het kabinet een voorkeursvariant vastgesteld.



Vooruitlopend op de realisatie van PHS wordt in nauwe samenwerking met NS en goederenvervoerders het project 'Elke Tien Minuten Een Trein (ETMET)' uitgevoerd. Dit project bestudeert en beproeft de mogelijkheden en consequenties van hoogfrequent spoorvervoer. Na de ETMET-pilots in augustus 2009 en september 2010 worden in 2011 vervolgstappen gezet in het opdoen van ervaring met hoogfrequent spoorvervoer.

Hoogfrequent Spoorvervoer maakt groei mogelijk van personen- en goederenvervoer dat anders (deels) over de weg had moeten gaan. Dit resulteert in maximale benutting van het bestaande netwerk, minder ruimtegebruik en minder gebruik van bouwmaterialen.

Reizigersvervoerders blijven investeren in een betere dienstregeling. Voor 2011 gaat het om onder meer:

- Treindienst Hengelo – Bad Bentheim als buurlandtrein
- een kwartiersdienst tussen Groningen en Zuidbroek vooruitlopend op de heropening van de spoorlijn naar Veendam
- frequentieverhoging tussen Leeuwarden en Sneek (van 2 naar 3 treinen per uur)
- verhoging van de frequenties van de binnenlandse HSL-shuttles (van uurdienst naar halfuurdienst)
- in de spits de sprintertreinen tussen Veenendaal en Breukelen doortrekken naar Amsterdam
- opening van de nieuwe haltes Sassenheim en Houten Castellum en waarschijnlijk ook Hoevelaken en Hengelo Gezondheidspark waarvoor reeds ruimte is opgenomen in de dienstregeling
- per medio 2011 komt er uitbreiding naar een kwartiersdienst Dordrecht-Geldermalsen.

Na een scherpe daling in 2009 is het goederenvervoer in 2010 weer gegroeid. Het Centraal Plan Bureau (CPB) raamt voor 2011 een economische groei van circa 1,5 procent waarvan het goederenvervoer verder kan profiteren. In de capaciteitsverdeling voor 2011 is voorzien dat 90 procent van het goederenverkeer gebruik maakt van de grensovergang Emmerich via de Betuweroute zal rijden.

In de verbetering van de kwaliteit van de dienstregeling voor reizigers- en goederentreinen zijn de prioriteiten: meer treinpaden, snellere reistijden, betere verdeling van treinen over het uur en minder vertragingen. Speerpunten daarbij zijn het 'ontknopen' van stations, het verkorten van opvolgtijden door het saneren van wissels, optimaliseren van seinen en het robuuster maken van de belangrijkste elementen van de infrastructuur.

## 2.2. Tevreden klanten en een tevreden omgeving

ProRail wil de tevredenheid van zijn klanten – zowel vervoerders, reizigers als overheden. Op de middellange termijn ambieert ProRail een rapportcijfer 8 van zijn klanten en relaties. De doelstelling voor 2011 is gemiddeld een 7 van alle (zie totaal-overzicht prestaties). We hopen dit te bereiken met diensten die zijn toegesneden op de specifieke wensen, bedrijfsprocessen en marktdynamiek van onze klanten, en met transparante prijzen en een snelle levering.

Specifiek voor de goederenvervoerders willen we erin 2011 voor zorgen dat de goederenvervoerders hun aankomstpunctualiteit op de hoofdcorridors kunnen verbeteren, en werken we aan betere communicatie rondom buitendienststellingen en een beter proces rondom ad-hoc aanvragen voor spoorcapaciteit. Daarnaast willen we meer transparantie bieden in het proces rondom het aanvragen van milieuvergunningen.

Vanuit het perspectief van maatschappelijk verantwoord ondernemen wil ProRail een goede buurman zijn voor miljoenen Nederlanders die dagelijks als reiziger, weggebruiker of omwonende te maken hebben met langsrijdende treinen en/of bouwwerkzaamheden. Daarom stuurt ProRail op een grotere tevredenheid van de klantengroep 'Publiek'. Door de problemen in de winter, alsmede de brand in Utrecht en de gevolgen daarvan voor reizigers denken we dat een 7 in 2011 niet haalbaar is. We zullen ons echter maximaal inzetten om het vertrouwen te herstellen. Dit doen we concreet door het professionaliseren van de communicatie met onze omgeving (omwonenden, scholen, bedrijven, agrarische ondernemers en (psychiatrische) zorginstellingen). Elke lijn in het Nederlandse spoorwegennet heeft vanaf 2011 een eigen 'echt' gezicht voor haar omgeving. Daarnaast intensiveert ProRail in 2011 de contacten met vervoerders en overheden om samen de (reis)informatie bij verstoringen, calamiteiten en grote bouw en/of verbouwwerkzaamheden verder te verbeteren.

Ook op het gebied van informatievoorziening streeft ProRail naar 'operational excellence'. We streven naar 100% leveringsbetrouwbaarheid van informatie over de actuele situatie van de dienstregeling. We nemen regie op het (reis)informatie gebied. Deze regie leidt tot goede reis- en verkeersinformatie, en levert tevens eenduidige afhandelinginformatie ten behoeve van de bijsturing evenals informatie over de context ten behoeve van operationele woordvoering. Hierbij kijkt ProRail nadrukkelijk naar de wensen en specificaties van onze verschillende afnemers. Zo zullen wij op regelmatige basis, in samenwerking met de (regionale) vervoerders, reizigers ondervragen naar hun tevredenheid over de informatieverstrekking en hieraan concrete verbeteracties koppelen. Op deze manier kunnen we meer gedifferentieerde dienstverlening aanbieden.

De genoemde ambitie realiseren we onder meer door de uitrol van een nieuw reisinformatiesysteem, InfoPlus, die voor 2011-2012 is voorzien. De regie op reisinformatie wordt versterkt door de besluitvorming over de te communiceren boodschap centraal te beleggen.

Om te kunnen monitoren of onze initiatieven succesvol zijn, gaan we het komende jaar de KPI voor reisinformatie aanvullen met een objectiever meetinstrument. Hiermee kunnen we gericht verbeteringen doorvoeren op die onderdelen in het proces die verbetering behoeven.

Om de belangen van decentrale overheden binnen ProRail beter te kunnen behartigen, leggen en onderhouden onze relatiebeheerders intensievere contacten met onze publieke partners. Speerpunten voor 2011 zijn: snelle responstijden, het exact articuleren van vragen, wensen en behoeften, nauwkeurige offertes en realistische doorlooptijden van projecten. Lokale bestuurders die na de gemeenteraadsverkiezingen van 2010 voor het eerst zijn geïnstalleerd krijgen de gelegenheid om

versneld kennis te maken met ProRail, en met algemene spoorse zaken en aangelegenheden in regionale voorlichtingsbijeenkomsten, netwerkbijeenkomsten en masterclasses. Regionaal zal de 'driehoek' gebruiker-vervoerder-beheerder extra aandacht krijgen.

ProRail zoekt continu naar (nieuwe) mogelijkheden tevredenheid van klanten en relaties verder te verhogen. Het huidige klanttevredenheidsonderzoek (KTO) heeft enkele goede afspraken met vervoerders over verbetermaatregelen opgeleverd die ook zijn of worden uitgevoerd).

Omdat het onderzoek in 2008 en 2009 verder weinig concrete handvatten voor verbetering opleverde, wil ProRail vanaf 2011 met behulp van reputatieonderzoek (nog) beter kunnen sturen op het versterken van de relatie met klanten en andere relevante doelgroepen uit de omgeving van het spoor. Dit reputatieonderzoek wordt in de tweede helft van 2010 in gebruik genomen (inclusief de aansluiting en vergelijkbaarheid met uitkomsten van het klanttevredenheidsonderzoek van de afgelopen twee jaar).

Daarnaast zal ProRail in 2011, conform artikel 15 uit de Beheerconcessie, een internationale benchmark uitvoeren waarin de prestaties van ProRail worden vergeleken met andere Europese spoorbeheerders.

## 2.3. Betrouwbare operatie die veilig reizen, leven en werken mogelijk maakt

### **Betrouwbare 24x7 operatie**

Het spoor is een open systeem dat rechtstreeks blootstaat aan weersinvloeden en andere externe omstandigheden zoals aanrijdingen, omgevallen bomen, bermbranden, en zelfs sabotage. Onder deze condities is het realiseren van een zo hoog mogelijke betrouwbaarheid en het minimaliseren van de kans op en de impact van verstoringen een dagelijks terugkerende uitdaging.

Het spoor seizoensbestendig maken heeft hoge prioriteit. We mogen ons niet laten verrassen door hete zomers (spoorspattingen), herfststormen (gladde sporen door bladeren), koude winters (vastgevroren wissels) of onweer (blikseminslag).

#### **Voorbereid zijn op het onverwachte, 24/7 non-stop**

In de laatste maand van 2009 heeft het winterweer de spoorsector flink parten gespeeld. ProRail had zich onvoldoende voorbereid op extreem winters weer en reageerde toen het fout ging (tussen 17 en 23 december) niet adequaat genoeg. Een combinatie van falende techniek, onvoldoende scherpheid en alertheid en een te optimistische inschatting van de mate van controle over situatie waren debet aan het feit dat de sneeuw in deze mate kon toeslaan.

Om dit in de toekomst te kunnen voorkomen hebben ProRail en NS samen het actieplan 'Winterhard Spoor' opgezet, waarin maatregelen worden genomen die het risico van verstoringen van de dienstregeling door winterweer minimaliseren.

Het is zaak om komende winter goed te presteren en dit prestatieniveau na de winter van 2010-2011 het hele jaar en 24/7 vast te houden. Een gezamenlijk doel, het stimuleren van samenwerking in de keten (binnen en buiten ProRail) en het bevorderen van eigenaarschap zijn daarvoor belangrijke ingrediënten.

Behalve een hoog beschikbaar en betrouwbaar spoor, wil ProRail – ondanks intensivering van het spoorgebruik – samen met de vervoerders werken aan de mogelijke verbetering van de punctualiteit.

ProRail zal in 2011 met een gedifferentieerde aanpak per lijn inzetten op vereenvoudigen van de infrastructuur en het optimaliseren van de besturing en bijsturing. Slimme logistieke oplossingen liggen aan de basis van functiewijzigings- en functiehandhavingsprojecten. Te strakke uniforme bedrijfsvoorschriften worden in 2011 stapsgewijs herzien om ruimte te creëren voor slimmere oplossingen.

### **Betrouwbare projecten**

De komende jaren moet ProRail een groot aantal projecten in korte tijd volgens afgesproken scope, op tijd en binnen budget voltooien, terwijl 'de winkel' open blijft en de effecten voor reizigers en omwonenden acceptabel moeten blijven. Daarbij heeft ProRail een maatschappelijke verantwoordelijkheid om betrouwbaar en toonaangevend te zijn richting de markt van (spoor)aannemers, ingenieursbureaus, architecten, adviesbureaus en leveranciers. Deze partijen zijn in grote mate afhankelijk van ProRail als opdrachtgever.

### **In het oog springende projecten in 2011 zijn:**

- Hanzelijn  
De bouw wordt afgerond en de fysieke infrastructuur volledig opgeleverd. Alle systemen worden getest en er worden voorbereidingen getroffen voor het proefbedrijf in 2012. Aan de zijde van Zwolle vraagt de aansluiting op het bestaande spoorwagennet nog de meeste activiteit.
- 2e fase Herstelplan Spoor
  - In Den Bosch wordt begonnen met de bouw van een fly-over en een nieuwe sporenlay-out op het station.
  - In Zwolle begint de bouw van een nieuwe transfertunnel en een extra. Oplevering gelijktijdig met de Hanzelijn in 2012.
  - In Amersfoort worden de contouren zichtbaar van een onderdoorgang ten westen van het station; hiermee hoeven de treinen uit Amsterdam niet meer te kruisen met de treinen vanuit Amersfoort naar Utrecht. De werkzaamheden hiervoor starten eind 2010.
- Kortetermijnmaatregelen SAAL  
Om de groei van het treinverkeer op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere-Lelystad (SAAL) te faciliteren wordt op termijn (2016) de Zuidtak van Amsterdam uitgebreid naar vier sporen. Hiervoor zijn in 2010 twee alliantiecontracten afgesloten. De realisatiefase van het project is in 2010 gestart. In de tweede helft van 2011 beginnen de fysieke bouwwerkzaamheden. Daarnaast wordt een Tracéwetprocedure doorlopen voor het traject Weesp–Lelystad. Voor de middellange termijn (2020) is in 2010 een 'herverkenning' uitgevoerd voor de gehele OV SAAL-corridor om deze te onderzoeken met maximale benutting van de huidige infrastructuur. De plannen voor de korte termijn zullen hieraan worden getoetst.
- Grote stationsprojecten  
In Rotterdam worden in 2011 de contouren van de nieuwe terminal volledig zichtbaar, terwijl in Utrecht juist veel onderdelen van het huidige station en de omgeving worden gesloopt. Ook in Den Haag, Breda en Arnhem zullen zichtbare bouwactiviteiten plaatsvinden. In Arnhem zal de nieuwe perrontunnel in dienst worden gesteld, zodat de veel besproken tijdelijke transfervoorziening gesloopt kan worden. Het aanpalende project Sporen in Arnhem (SIA) zorgt voor een metamorfose van het stationsgebied en de allure van het nieuwe Arnhemse stationsgebied zal goed zichtbaar worden.
- Spoortunnel Delft  
In Delft wordt gebouwd aan de spoortunnel. Het casco van de tunnel wordt ingericht voor vier sporen; vooralsnog worden slechts twee sporen daadwerkelijk aangelegd. Oplevering hiervan is voorzien voor medio 2015.

### **Veilig reizen, veilig werken, veilig leven**

Bij maatschappelijk verantwoord ondernemen hoort een strategie die gericht is op veilig reizen, veilig werken en veilig leven op en langs het spoor en die invulling geeft aan haar aandeel in de totale veiligheid van het spoor, zoals vastgelegd in de Derde Kadernota Railveiligheid van de Rijksoverheid. Veilig reizen betekent dat vervoerders en reizigers veilig zijn op het spoor, bijvoorbeeld omdat seinen goed zichtbaar zijn, wissels naar behoren werken en de dienstregeling veilig is ontworpen. Veilig leven houdt in dat niemand in gevaar is rondom het spoor. Spoorwegovergangen zijn overzichtelijk en werken goed, het spoor is niet zomaar toegankelijk en zelfdoding op het spoor wordt actief teruggedrongen. Veilig werken betekent dat ProRail en aannemers gezamenlijk zorgen dat iemand die aan of op het spoor werkt geen gevaar loopt. Baanwerkers staan met een gerust hart in een buiten dienst gesteld spoor en de risico's van werkzaamheden worden beheerst.

ProRail heeft daarbij de ambitie om het aantal ongevallen op het spoor tot nul te reduceren. De veiligheid wordt bepaald door een combinatie van techniek, systemen en het gedrag van mensen. Via het veiligheidmanagementsysteem (VMS) is het beheersen van de veiligheid risico's en het voldoen aan de doelstellingen op veiligheidgebied verankerd in de processen in de dagelijkse bedrijfsvoering. ProRail vestigt hierbij steeds vaker de aandacht op het gedrag van mensen, omdat het ook zonder ingrijpende investeringen in techniek mogelijk blijkt het veiligheidsniveau te verhogen. De medewerkers worden daarom nog bewuster gemaakt van de risico's en nog meer gericht op continue beheersing daarvan. Voor 2011 staan diverse concrete maatregelen op de agenda, zoals een veiligheidscampagne (steeds meer samen met de vervoerders en aannemers), een veiligheidsagenda en maatregelen in het kader van het actieplan Overwegen en het actieplan Suïcidepreventie (zie hoofdstuk 3 voor nadere toelichting op de maatregelen). ProRail is wettelijk verplicht jaarlijks een veiligheidsrapportage aan IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) op te leveren.

## **2.4. Verbetering van zakelijkheid, efficiency en verantwoorde besteding van publieke middelen**

De afgelopen jaren heeft ProRail reeds een aantal efficiencymaatregelen ingevuld, waaronder taakstellingen op de bovenbouwvernieuwing ad EUR 25 miljoen per jaar en het onderhoud van het spoor ad EUR 40 miljoen per jaar, een generieke efficiencydoelstelling van in totaal EUR 96 miljoen en een efficiencytaakstelling 'aanbesteding exploitatie' ad EUR 160 miljoen. In 2009 hebben we de financiële lange termijn prognose, die in 2004 was opgesteld, herijkt. Hiermee is in totaal invulling gegeven aan de efficiency van EUR 150 miljoen per jaar die het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de periode 2011-2020 aan ProRail heeft opgelegd. Hiernaast is, binnen de beschikbare middelen, rekening gehouden met een versnelling binnen het programma Toegankelijkheid ad EUR 200 miljoen. In dit Beheerplan 2011 is invulling gegeven aan een taakstelling ad EUR 77 miljoen op kleine functiewijzigingen. Tevens is, uitgaande van ongewijzigd beleid, het tekort van EUR 347 miljoen over de periode 2009-2020 (ten tijde van de subsidiebeschikking voor het jaar 2010), deels via efficiencymaatregelen, weggewerkt. Desondanks neemt het tekort ook weer toe, door onder meer nieuwe onvermijdbare activiteiten (zie voor verdere uiteenzetting hoofdstuk 4).

ProRail streeft er naar dat lagere bestedingsniveaus niet ten koste gaan van de kwaliteit van het spoor, maar gegeven de omvang van de bezuinigingsdoelstellingen moeten er keuzes worden gemaakt, mede in relatie tot ambitieniveaus.

ProRail heeft meer ambities. De ambities zoals verwoord in dit hoofdstuk, maar ook het leveren van de prestaties zoals weergegeven in hoofdstuk 3, zal ProRail moeten realiseren binnen de financiële middelen van vervoerders, decentrale overheden en Rijksoverheid. Als maatschappelijk verantwoorde onderneming voelen wij sterk de druk die is ontstaan vanuit de samenleving om onze diensten te leveren op een zo efficiënt mogelijke wijze. De economische recessie van de afgelopen twee jaar heeft zich nadrukkelijk gemanifesteerd bij onze klanten en leveranciers. Wij zien het daarom als onze plicht om onze bedrijfsvoering tegen het licht te houden en te zoeken naar mogelijkheden om ons kostenniveau te verlagen, overigens zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van onze dienstverlening.

Ook de noodzakelijke bezuinigingen in de overheidsfinanciën leggen een zware verantwoordelijkheid bij alle publieke ondernemingen om te zoeken naar mogelijkheden om hetzelfde of zelfs meer tegen minder (geld) te leveren. Al is ProRail wel van mening dat overheidsbezuinigingen nooit moeten leiden tot aantasting van de kwaliteit van het spoor, bijvoorbeeld doordat noodzakelijk onderhoud wordt uitgesteld. Ook is verdere investering in groene mobiliteit in Nederland van groot nationaal belang om Nederland mobiel te houden op een maatschappelijk verantwoorde wijze (zoals via het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer).

ProRail wil een fitte onderneming blijven, zonder 'overgewicht'. Onze professionals streven naar hoge kwaliteit tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Op grond van de bovenstaande overwegingen is binnen ProRail een programma gestart waarin wordt gezocht naar efficiencyverbeteringen. Deze moeten leiden tot 20 procent lagere 'life cycle' kosten per treinkilometer. Dit gebeurt door op alle niveaus te onderzoeken of lagere kosten mogelijk zijn en door te bezien of meer treinkilometers mogelijk zijn door intensievere benutting van de bestaande infrastructuur. Slimmer gebruik van logistieke oplossingen is daarbij – naast uitbreiding van bestaande infrastructuur – nadrukkelijk in beeld.

## 2.5. Duurzaamheid

ProRail heeft als ambitie om van het spoor een nóg groenere vervoersmodaliteit te maken, met een grotere energie-efficiency en een lagere CO<sub>2</sub>-voetafdruk. Deze ambitie ligt deels besloten in de vier eerdergenoemde doelstellingen.

Bij het mogelijk maken van groei op het spoor richt ProRail zich bijvoorbeeld op slimme benutting van het bestaande netwerk. Hierdoor zijn minder bouwmaterialen nodig en wordt de schaarse ruimte op duurzame wijze gebruikt.

ProRail wil een betrouwbare operatie realiseren met 30 procent minder energieverbruik in 2020 ten opzichte van 2005. Daarbij wil het bedrijf in 2020 alleen nog energie gebruiken die 100 procent duurzaam is opgewekt.

Omdat ProRail een relatief laag energieverbruik heeft ten opzichte van zijn partners in de keten – vervoerders en aannemers – richt het bedrijf zich ook op het mogelijk maken van CO<sub>2</sub>-reductie bij deze ketenpartners met als adagium: Samen zorgen voor minder CO<sub>2</sub>. De CO<sub>2</sub>-prestatieladder<sup>2</sup> die ProRail heeft ontwikkeld voor zijn opdrachtnemers is hiervan een voorbeeld. In hoofdstuk 3 zijn de specifieke maatregelen op het gebied van milieu en duurzaamheid voor 2011 toegelicht.

<sup>2</sup> <http://www.prorail.nl/Zakenpartners/Aanbesteden%20en%20inkoop/Documents/CO2-prestatieladder%20Folder.pdf>

## 2.6. Balanced Scorecard ProRail 2011

ProRail heeft zijn strategiekaart vertaald naar een Balanced Scorecard (BSC). Hierin zijn de doelstellingen vanuit de verschillende perspectieven vertaald naar de prestatie-indicatoren en maatregelen. Op de volgende pagina is deze BSC grafisch weergegeven.

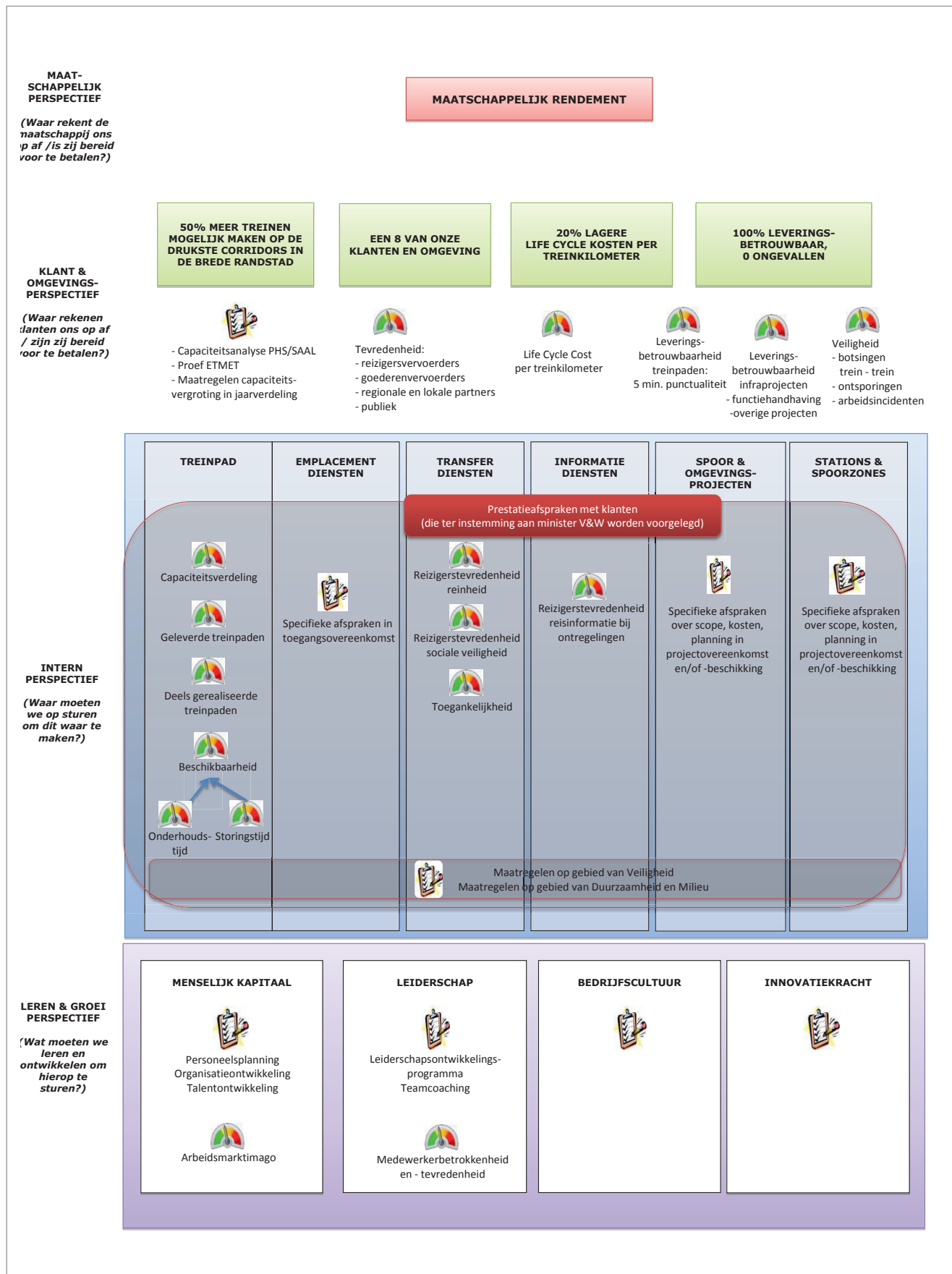
ProRail kiest bewust voor het sturen op een combinatie van prestatie-indicatoren en acties omdat het sturen op alleen 'metertjes' een te eenzijdige focus oplevert. Daarnaast werkt ProRail continu aan de verdere ontwikkeling van zijn dashboard, om ervoor te zorgen dat de output en prestatie die wij leveren ook overeenkomt met datgene wat zijn klanten en financiers verwachten.

Naast de kernprestatie-indicatoren (KPI's) met grenswaarden, die worden weergegeven in hoofdstuk 3 (prestatie-afspraken 2011) hanteert ProRail ook een aantal interne KPI's (zie hiervoor tabel 1). Deze KPI's worden mede gebruikt om onze strategische doelstellingen te ondersteunen en te meten.

Tabel 1: Interne afspraken

	Waarde				
	2009	2010	2011	2012	2013 e.v
<b>Klanttevredenheid</b>					
Reizigersvervoerders (reg., kernnet)	n.v.t.	7	7	>7	>7
Goederenvervoerders	n.v.t.	7	7	>7	>7
Regionale en lokale partners	n.v.t.	7	7	>7	>7
Publiek	n.v.t.	7	6,6	7	>7
Punctualiteit < 5 minuten	93%	93%	93%	93%	93%
<b>Realisatie infraprojecten</b>					
Functiehandhaving	n.v.t.	10%	10%	10%	10%
Overige werkstromen	n.v.t.	20%	17,5%	15%	15%
Aantal botsingen trein-trein	3	3	2	2	2
Aantal ontsporingen	5	3	2	2	2
Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	3	2	1	1	1
Life Cycle Costs (LCC) per treinkilometer	€ 9,58	€ 9,54	€ 9,25	€ 8,96	€ 8,65
Arbeidsmarktimage	72%	Top 50	Top 50	Top 50	Top 50
Medewerkerbetrokkenheid- en tevredenheid	75%	80%	80%	80%	80%
Contractopvolging omgevingswerken*	n.v.t.	n.v.t.	-	-	-

\* In het Beheerplan 2011 zijn geen waarden vastgesteld voor de KPI Contractopvolging omgevingswerken. De komende tijd zal ProRail deze KPI volgen en na het eerste halfjaar 2011 nader evalueren.





# 3 Prestatieafspraken 2011

## 3.1. Inleiding

Zoals in het interne perspectief van de Balanced Scorecard (BSC) van ProRail te zien is, legt ProRail een aantal prestatieafspraken voor aan de minister van Infrastructuur en Milieu ter instemming. Dit zijn afspraken die betrekking hebben op de zorgplicht van ProRail. In de Beheerconcessie is de zorgplicht beschreven die ProRail heeft ten aanzien van het beheer, onderhoud, vervanging en aanleg van de spoorweginfrastructuur. Dit omvat de zorg voor:

- beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- de kwaliteit van de capaciteitsverdeling;
- de kwaliteit van de bijsturing;
- de reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen;
- de kwaliteit van de informatievoorziening<sup>3</sup>.

In dit hoofdstuk vertaalt ProRail deze zorgplicht naar prestatie-indicatoren en grenswaarden voor 2011 en beschrijft zij de maatregelen voor 2011 op het gebied van veiligheid en milieu<sup>4</sup>. Dit hoofdstuk bevat daarmee de onderdelen die ter instemming aan de minister van Infrastructuur en Milieu worden voorgelegd.

ProRail voert continu overleg met zijn klanten<sup>5</sup> over zijn diensten, gericht op het vastleggen van prestatieafspraken in de zogenoemde toegangsovereenkomsten. De prestaties in dit hoofdstuk zijn in beginsel gelijk aan die prestatieafspraken<sup>6</sup>. De zienswijze van klanten en de wijze waarop ProRail daarmee omgegaan is, is bij elk van de prestatie-indicatoren verwoord<sup>7</sup>. In de komende jaren zal ProRail nog nadrukkelijker in overleg gaan met zijn klanten om prestatie-indicatoren te verbeteren. Daarbij zorgt ProRail ervoor dat gehanteerde KPI's op elk moment betrouwbaar zijn qua definitie en meetsysteem<sup>8</sup>.

Ten opzichte van 2010 zijn in het Beheerplan 2011 geen nieuwe prestatie-indicatoren toegevoegd.

<sup>3</sup> Beheerconcessie, artikel 6

<sup>4</sup> Beheerconcessie, artikel 5

<sup>5</sup> ProRail voert conform de spoorwegwet en Beheerconcessie overleg met betrokken partijen die 'gerechtigd zijn om capaciteit aan te vragen'. In de praktijk zijn dit momenteel alleen vervoerders, maar dit kunnen ook concessieverlenende overheden zijn, zoals provincies of kaderwetgebieden.

<sup>6</sup> Beheerconcessie, artikel 6, lid 4

<sup>7</sup> Beheerconcessie, artikel 5, lid 1, sub a

<sup>8</sup> Zie bijlage 2. Risicomanagement borgt ook de betrouwbaarheid van de informatievoorziening van de KPI's.

In tabel 2 staat een overzicht van de zorgplichtgebieden uit de Beheerconcessie, de vertaling daarvan naar dienstengroepen in de Netverklaring 2011 en de invulling daarvan met kernprestatie-indicatoren en de bijbehorende grenswaarden. De volgende dienstengroepen worden onderscheiden in de Netverklaring:

- Treinpaden
- Emplacementdiensten
- Transferdiensten
- Informatiediensten

Tabel 2: Overzicht Beheerconcessie met dienstengroepen en KPI's ProRail

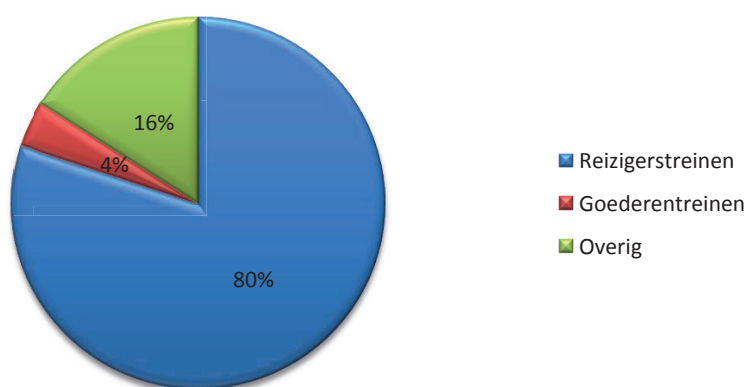
Zorgplichtgebieden Conform artikel 6, lid 1, Beheerconcessie	Diensten Conform Netverklaring 2011	Prestatie-indicatoren Conform artikel 6, lid 1, Beheerconcessie	Grenswaarde			Streefwaarde	
			2009	2010	2011	2012	2013 e.v
Kwaliteit van de capaciteitsverdeling Beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweg-infrastructuur	Treinpaden	Capaciteitsverdeling	99,5%	99,6%	99,6%	99,6%	99,6%
		Geleverde Treinpaden	-	97%	98%	98%	98%
		Deels gerealiseerde treinpaden	-	40%	60%	60%	60%
		Beschikbaarheid:	99,49%	99,53%	99,45%	99,45%	99,45%
		Storingstijd	0,21%	0,21%	0,21%	0,21%	0,21%
Kwaliteit van de bijsturing	Treinpaden	Onderhoudstijd	0,30%	0,26%	0,34%	0,34%	0,34%
		Reizigerstevredenheid over reinheid	55%	55%	55%	55%	55%
		Reizigerstevredenheid over sociale veiligheid:					
		overdag	86%	89%	90%	90%	90%
		's avonds	58%	58%	58%	58%	58%
Reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van transervoorzieningen	Transferdiensten	Toegankelijkheid	56%	71%	86%	96%	>96%
		Reizigerstevredenheid over reisinformatie bij ontregelingen	53%	56%	56%	57%	57%
		Kwaliteit van de informatievoorziening	Informatiediensten				

In de volgende paragrafen worden de diensten en bijbehorende KPI's toegelicht, met daarbij de zienswijze van de klanten. In bijlage 1 zijn de definities en meetsystemen hiervan opgenomen.

## 3.2. Dienstengroep Treinpaden

Het grootste deel van de dienstverlening van ProRail is het leveren van treinpaden aan vervoerders. Het merendeel van de middelen en mensen van ProRail draagt bij aan het leveren van deze dienst. Jaarlijks levert ProRail circa 2,5 miljoen treinpaden. Dit zijn treinpaden voor reizigersvervoerders (ca. 80%), goederenvervoerders (ca. 4%) en overige vervoerders (ca. 16%; hieronder vallen o.a. ledigmaterieelritten van reizigersvervoerders, losse loc-ritten, meet- en testritten alsmede ritten van aannemers).

Figuur 2: Verdeling gereden treinpaden in 2009



Voor deze dienstengroep maakt ProRail afspraken over zes prestatie-indicatoren:

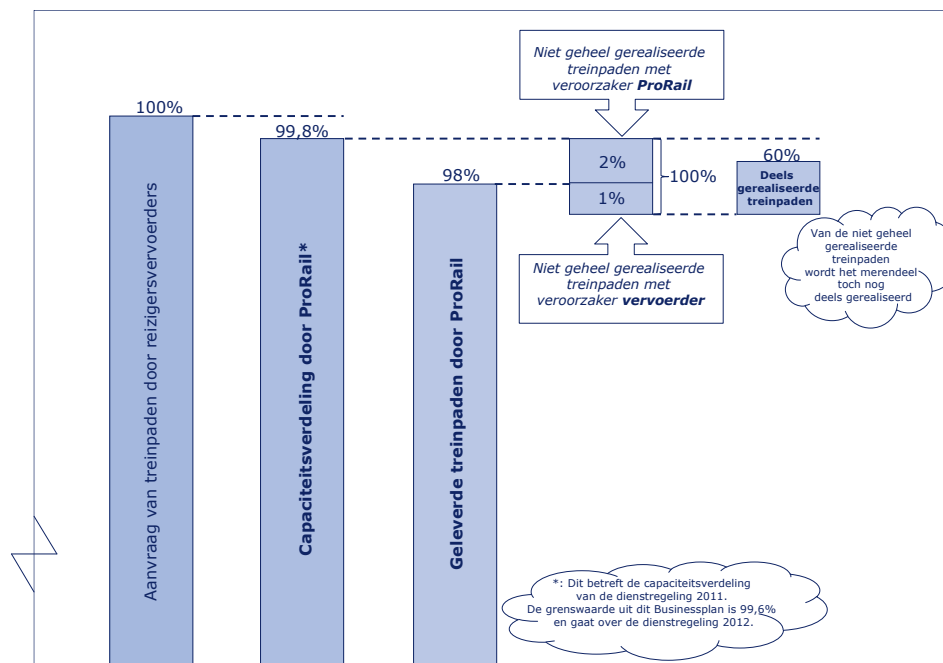
- KPI capaciteitsverdeling;
- KPI geleverde treinpaden;
- KPI deels gerealiseerde treinpaden.
  
- KPI beschikbaarheid;
- KPI beschikbaarheid: storingstijd;
- KPI beschikbaarheid: onderhoudstijd.

De samenhang tussen de eerste drie prestatie-indicatoren is als volgt: het proces start met de aanvraag van treinpaden door vervoerders. Deze aanvragen worden door ProRail zoveel mogelijk gehonoreerd (voor de dienstregeling 2011 was dit voor reizigersvervoerders 99,8%). De gehonoreerde treinpaden worden zoveel mogelijk geleverd (de grenswaarde voor 2011 is 98%).

De treinpaden die niet geheel gerealiseerd kunnen worden, worden door ProRail i.s.m. vervoerders zoveel mogelijk deels gerealiseerd. Dit houdt in dat een trein toch een deel van de voor die trein geplande dienstregelpunten<sup>9</sup> kan langsgaan. Deze samenhang wordt weergegeven in figuur 3.

<sup>9</sup> Een dienstregelpunt is een primair gebied dat een aaneengesloten begrensd deel van het spoorwegnet vormt en dat een functie vervult bij het opzetten en vastleggen van de dienstregeling.

Figuur 3: Relatie tussen KPI's binnen dienstengroep treinpaden



### KPI Capaciteitsverdeling

Personenvervoerders (NS, regionale vervoerders) en goederenvervoerders vragen treinpaden aan bij ProRail. Ook ProRail zelf geeft aan welke capaciteit zij nodig heeft voor onderhoud en nieuwbouwwerkzaamheden. ProRail probeert zoveel mogelijk al deze aanvragen te honoreren. Capaciteitsaanvragen kunnen echter onderling conflicteren of conflicteren met wetgeving op het gebied van bijvoorbeeld geluid. Dit maakt het voor ProRail niet mogelijk om te garanderen dat 100% van de aanvragen conform wens verdeeld kunnen worden. Voor de dienstregeling 2012 - waarvan de capaciteitsverdeling in 2011 plaatsvindt - hanteert ProRail een grenswaarde van 99,6% voor alle vervoerdersgroepen samen. Deze waarde is gelijk aan de waarde van 2010. Hiermee wil ProRail een constante kwaliteit bieden bij hoge groeiambities, passend binnen de regelgeving ten aanzien van milieu en veiligheid.

### Zienswijze vervoerders

NS Reizigers (NSR) heeft aangegeven dat deze KPI met name voor de interne sturing van ProRail van belang is. ProRail kan zich daarin vinden. ProRail zal samen met de vervoerders werken aan verdere verbetering van de KPI Treinpad. Hierbij valt te denken aan verbetering van het leveren van treinpaden en van de kwaliteit van deze geleverde treinpaden.

### KPI Geleverde treinpaden

Deze indicator geeft de mate aan waarin ProRail de afgesproken treinpaden levert aan reizigersvervoerders. Op basis van de huidige ontwikkelingen kan de grenswaarde voor de prestatie stijgen van 97% in 2010 naar 98% in 2011. Dit betekent dat ProRail het percentage niet-geleverde treinpaden, veroorzaakt door ProRail, van 3% naar 2% brengt (een daling van 33%).

ProRail streeft op het leveren van treinpaden door het voorkomen en verminderen van de verstoringen aan de treindienst en het snel verhelpen van storingen. Dat vindt plaats op o.a. de volgende manieren:

- Met gericht onderhoud worden verstoringen zoveel mogelijk voorkomen en snel hersteld. Om 'kleine kans/grote impact verstoringen' tegen te gaan, investeert ProRail veel in ICT voor beheer en vervanging.
- ProRail pakt storingen aan door spoorlijnmanagement en regionale differentiatie. Bepaald wordt welke spoorlijnen onder het gemiddelde presteren, wat de oorzaak hiervan is en met welke maatregelen de spoorlijn beter kan presteren.

#### *Zienswijze vervoerders*

Vervoerders geven aan dat de KPI geleverde treinpaden de gewenste prestatie-indicator is. Bijvoorbeeld door niet gereden treinen nauwkeuriger aan de veroorzaker toe te wijzen. Omdat er nog geen betrouwbare realisatiewaarden uit het verleden bestaan, geeft NS nog geen reactie op de grenswaarde. ProRail kan zich vinden in deze zienswijze. Arriva geeft aan dat zij ook over de kwaliteit van Treinpad, gemeten in punctualiteit, een afspraak wil van 95% punctualiteit (max. 3.59 minuten vertraging). Op dit moment vinden er gesprekken plaats met de (regionale) vervoerders over de verdere ontwikkeling van deze KPI. ProRail zal, indien er concrete resultaten zijn, hierover nadere afspraken maken in de Toegangsovereenkomsten 2011. Goederenvervoer is niet opgenomen in de KPI geleverde treinpaden. Goederenvervoerders hebben aangegeven dat aankomstpunctualiteit voor hen van belang is. ProRail kan zich hierin vinden en is daarom, in overleg met goederenvervoerders, bezig met het separaat meten van de 'Aankomstpunctualiteit goederen' op de corridor Rotterdam (Kijfhoek) – Venlo grens. Vervolgens wordt in 2011 door de betrokken partijen op projectbasis gewerkt aan het verbeteren van de aankomstpunctualiteit. In een later stadium volgt in gezamenlijk overleg de vaststelling van de aankomstpunctualiteit op deze corridor.

#### **KPI Deels gerealiseerde treinpaden**

Deze KPI maakt de bijsturingprestaties van ProRail inzichtelijk. ProRail stuurt samen met de vervoerders bij als dit door verstoringen in de treindienst nodig is. De reizigersvervoerders hebben in de bijsturing van personeel en materieel een belangrijke rol. Een verbetering van deze KPI is dus het gezamenlijke resultaat van een bijsturing door zowel ProRail als reizigersvervoerders. ProRail en de vervoerders zijn een proces gestart om realisatie van treinpaden verder te ontwikkelen. De effecten van storingen worden beperkt door verbetering van de samenwerking met de vervoerders bij de bijsturing, bijvoorbeeld via het OCCR<sup>10</sup>, en extra aandacht voor bijsturingsmaatregelen op treindienstleidingsposten. Investeren in dergelijke ontwikkelingen zijn essentieel om onze prestaties te verbeteren. Zo is ProRail voornemens om het GSM-R<sup>11</sup> netwerk 'disaster tolerant' te maken. Hierdoor wordt het risico voor de niet-beschikbaarheid bij uitval beperkt. Op basis van de huidige inzichten kan de grenswaarde voor 2011 stijgen naar minstens 60%.

Vervoerders hebben geen zienswijze gegeven op deze KPI. De KPI wordt meegenomen in de verdere ontwikkeling van de KPI Treinpad.

<sup>10</sup> OCCR: Operationeel Controle Centrum Rail

<sup>11</sup> GSM-R is een radiocommunicatiesysteem waarmee zowel draadgebonden als draadloze spraak- en datacommunicatiefuncties gerealiseerd kunnen worden.

### **KPI Beschikbaarheid**

De grenswaarde van de KPI Beschikbaarheid voor 2011 wordt met 0,08% naar beneden bijgesteld. Oorzaak hiervan is een vergroting van de onderhoudstijd voor uitbreidingsprojecten.

De vervoerders hebben in het Beheerplan 2010 al aangegeven geen behoefte te hebben aan het maken van afspraken over deze KPI omdat deze met de komst van de KPI Treinpad overbodig is geworden. ProRail neemt deze KPI, op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nog op in het Beheerplan.

### **KPI Storingstijd**

De grenswaarde in 2011 is gelijk aan de grenswaarde in 2010, namelijk 0,21%. Deze gelijke waarde is met de verwachte stijging van de treinkilometers in 2011 een verbetering in de geleverde prestatie, omdat er minder ruimte overblijft om de effecten van storingen te beperken en verstoringen op drukke baanvakken steeds zwaarder meetellen door verhoging van de baanvakwaarden op deze baanvakken. De KPI is opgebouwd uit reguliere storingen (0,145%) en grote storingen met een kleine kans (0,065%). Gegeven het grillige verloop van de kleine kans storingen zou de streefwaarde vooral op de reguliere storingen moeten worden gebaseerd. Beschikbaarheid van het spoor is een van de randvoorwaarden om de prestatie voor Treinpad te halen. ProRail acht het huidige niveau van de grenswaarde voor de KPI storingen als voldoende om de KPI Treinpad ambitie te halen.

ProRail pakt de reguliere storingen aan door de verdere introductie van spoorlijnmanagement en regionale differentiatie. Met aandacht voor de verschillende spoorlijnen wordt gekeken welke spoorlijnen onder het gemiddelde presteren, wat de oorzaak hiervan is en met welke maatregelen de spoorlijn beter kan presteren. Hierdoor wordt gezorgd voor een effectieve aanpak in een lokale situatie. Het resultaat is een differentiatie naar de relatief best scorende lijnen en de relatief slecht scorende spoorlijnen en een beter voorspelbaar gemiddeld storingsgedrag met minder uitschieters naar beneden.

ProRail streeft ook naar verdere verbetering van de prestatie voor de grote storingen. De grote storingen worden aangepakt door extra sturing op de risico's van grote storingen, zoals langdurige beveiligingsstoringen en uitval van ICT. Onderdeel hiervan is natuurlijk ook het actieplan 'Winterhard Spoor'. Voor meer informatie over backup systemen, zie bijlage 3.3.

Naar aanleiding van het bovenstaande zal ProRail bezien, ook rekening houdende met eventueel door te voeren bezuinigingen, of de KPI in de toekomst kan worden aangescherpt.

### **KPI Onderhoudstijd**

De KPI is opgebouwd uit uitbreidingsprojecten (groot deel) en uit onderhoudsprojecten (klein deel). De waarde voor 2011 wordt 0,34% en stijgt t.o.v. de grenswaarde van 2010 met 0,08%.

Deze 0,08%-stijging is het gevolg van de grote hoeveelheid uitbreidingsprojecten, op verzoek van vervoerders en overheden op voornamelijk drukke baanvakken. De huidige planning geeft 50% meer buitendienststellingen aan voor uitbreidingsprojecten op drukke trajecten in 2011, die zwaar meetellen in de onderhoudstijd. De extra buitendienststellingen zorgen voor een stijging van 0,05%. Daarnaast zorgt het groeiende treinverkeer en het daarmee samenhangende gewicht van de drukke trajecten in de KPI voor een stijging van ongeveer 0,03%.

De stijging in onderhoudstijd is het resultaat van een afstemming tussen vervoerders, overheden en andere belanghebbenden. ProRail maakt met vervoerders individuele afspraken over buitendienststellingen per lijn. Beperking van deze grenswaarde kan leiden tot vertraging of het niet uitvoeren van projecten of overschrijding van de kosten van uitbreidingsprojecten.

De onderhoudstijd voor onderhoudsprojecten zal naar verwachting ongeveer gelijk blijven. De onderhoudsprojecten worden zoveel mogelijk in onderhoudsroosters uitgevoerd. Door clustering van werkzaamheden wordt de onderhoudstijd beperkt in overleg met vervoerders.

### 3.3. Dienstengroep Emplacementsdiensten

Emplacementsdiensten betreft het opstellen van reizigers- en goederentreinen op emplacements en het gebruik van de bijbehorende voorzieningen, onder meer laad- en losplaatsen, tankfaciliteiten, depotvoedingen en treinvoorverwarming. De verschillende vervoerders hebben uiteenlopende wensen op deze diensten. Daarom worden er voor deze diensten per vervoerder individuele afspraken gemaakt in de Toegangsovereenkomst en wordt geen generieke KPI gehanteerd.

Door veranderingen in wet- en regelgeving op bijvoorbeeld het gebied van geluid en milieu bestaat het risico dat er extra kosten door ProRail gemaakt moeten worden om hieraan te voldoen. Geluid op emplacements wordt aangepakt met het geormeerde programma "UPGE<sup>12</sup>" (zie hoofdstuk 4 en bijlage 4).

### 3.4. Dienstengroep Transferdiensten

ProRail zorgt in samenwerking met vervoerders voor schone, sociaal veilige en toegankelijke transfervoorzieningen. De KPI's waarmee de prestaties op het gebied van de transferdiensten worden gemeten zijn hieronder toegelicht.

Over de KPI's met betrekking tot reizigerstevredenheid heeft ProRail intensief overleg gevoerd met vervoerders.

#### **KPI Reizigerstevredenheid over reinheid**

ProRail zal samen met NS Poort onderzoeken wat de kosten en baten zijn om op enkele proefstations deze KPI naar een substantieel hoger niveau van 75% te brengen in 2011. Daarnaast wordt extra aandacht besteed aan het op peil houden van de reizigerstevredenheid op de stations in verbouwing. Dat doen we o.a. door decoratieve afzettingen voor de bouwputten, extra zichtbare schoonmaakwerkzaamheden en door preventieve voorlichting over de veranderingen.

#### *Zienswijze vervoerders*

NSR geeft aan dat zij de grenswaarde op het huidige niveau wil handhaven. De overwegingen hiervoor zijn een kostenafweging en diverse grote stationsverbouwingen gedurende de komende jaren waardoor reizigers de reinheid lager waarden. ProRail deelt deze mening en volgt de grenswaarde van 55% die is opgenomen in het (concept) Vervoerplan 2011 van de NS.

#### **KPI Reizigerstevredenheid over sociale veiligheid, overdag en 's avonds**

De sociale veiligheidsbeleving verschilt aanzienlijk per type station: grote stations scoren beter dan kleine. Vooral de aanwezigheid van service personeel vinden reizigers belangrijk: dat geeft een veilig gevoel. Daarbij heeft de vernieuwing van een aantal grote stations een positief effect op de veiligheidsbeleving van de reizigers. Het risico bij deze KPI blijft dat er onvermijdelijke incidenten kunnen gebeuren. Wanneer deze breed worden uitgemeten in de media kan een gevolg zijn dat de reizigerstevredenheid over de sociale veiligheid lager wordt.

<sup>12</sup> UPGE: UitvoeringsProgramma Geluid op Emplacements

ProRail probeert deze incidenten zoveel mogelijk te voorkomen door o.a. camera's op te hangen op stations. Voor 2011 stijgt de waarde voor reizigerstevredenheid over sociale veiligheid overdag t.o.v. 2010, met 1%, naar 90%.

#### *Zienswijze vervoerders*

NS geeft in haar (concept) Vervoerplan 2011 aan dat zij de waarde op het huidige niveau wil handhaven. De overwegingen hiervoor zijn de niet te voorspellen maatschappelijke ontwikkelingen, de diverse grote stationsverbouwingen en langdurige buitendienststellingen, waardoor de beleving van de veiligheid door reizigers met name in de avonduren negatief beïnvloed wordt. ProRail deelt deze mening en volgt de grenswaarde op: 90% voor overdag en 58% voor 's avonds. Connexion geeft aan dat zij de waarde van de KPI sociale veiligheid 's avonds erg laag vindt, juist op een moment dat daar de meeste behoefte aan is. Op dit moment voert ProRail met Connexion het gesprek over deze KPI. Verder loopt er met regionale vervoerders een pilot op het gebied van sociale veiligheid. Hierbij wordt gekeken naar het maken van specifieke afspraken op regionale lijnen.

#### **KPI Toegankelijkheid**

In het programma Toegankelijkheid werkt ProRail nauw samen met vervoerders, provincies en verschillende belangenorganisaties, zoals Viziris en de CG-Raad<sup>13</sup> om de toegankelijkheid op stations voor mensen met een fysieke beperking te verbeteren. Het oorspronkelijke implementatieplan uit 2005 was gericht op het toegankelijk maken van 218 stations voor 2030. Op verzoek van de minister van Infrastructuur en Milieu is dit programma versneld.

De grenswaarde in 2011 is gebaseerd op het aantal maatregelen dat eind 2011 klaar moet zijn om de doelstelling toegankelijke stations in 2020<sup>14</sup> te bereiken. In 2011 dient 86% van de beoogde maatregelen gerealiseerd te zijn. Voorbeelden van deze maatregelen zijn de aanleg van liften/hellingbanen, de perronhoogte aanpassen naar 76 cm en kleine maatregelen, zoals dubbele buisleuning, brailleplaatjes, armleningen e.d. Het programma wordt eind 2010 herijkt. Mogelijk brengt deze herijking een uitbreiding van de scope met zich mee. In dat geval zal opnieuw naar de planning en de financiële dekking gekeken moeten worden. Daarnaast kan er ook sprake zijn van een verkleining van de scope. Binnen het pakket Kleine Maatregelen "verhogen verlichtingsniveau" blijkt bijvoorbeeld dat het verhogen van het verlichtingsniveau een negatief effect op de CO<sub>2</sub> reductiedoelstelling. Daarom wordt dit onderdeel heroverwogen. Binnen de Stuurgroep Toegankelijkheid wordt gesproken over de wijze waarop de TSI-PRM door ProRail kan worden toegepast.

#### *Zienswijze vervoerders*

NSR geeft aan dat zij de KPI niet erg interessant vinden maar dat het belangrijk is dat NS en ProRail elkaar vinden in de coördinatie van aanpassingen van treinen en aanpassingen van stations. ProRail kan zich vinden in deze zienswijze. Deze coördinatie is onderdeel van het proces en wordt uitgevoerd.

<sup>13</sup> CG-Raad: Chronisch zieken en Gehandicapten Raad

<sup>14</sup> Eind 2010 wordt een herijkingsnota geschreven waarin de huidige scope van het programma Toegankelijkheid is geëvalueerd. In de herijking wordt tevens de aanpassing o.b.v. de nieuwe TSI-PRM standaarden (Technische Specificaties van Interoperabiliteit; personen met beperkte mobiliteit) wetgeving evenals de implementatie van de motie Roemer (Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten, Motie Nr. 64 en Nr. 66. Voorgesteld 24 september 2008) meegenomen. Indien over de actualisatie eind 2010 positief wordt besloten, past ProRail in formele zin de scope van het programma hierop aan.



## 3.5. Dienstengroep Informatiediensten

### **KPI Reizigerstevredenheid over reisinformatie bij ontregelingen**

Het is van belang dat reizigers goed geïnformeerd worden bij verstoringen. Samen met de vervoerders werkt ProRail aan verbetering van de actuele reisinformatie. De tevredenheid wordt gemeten met het klanttevredenheidsonderzoek van de NS. Eén van de risico's voor het juist informeren van reizigers in geval van ontregelingen is de uitval van ICT-systemen. Bij de uitrol van het project InfoPlus worden verouderde ICT-systemen vervangen door een modern centraal reisinformatiesysteem dat communicatiemiddelen voorziet van actuele reisinformatie. In 2011-2012 is deze uitrol voorzien.

### *Zienswijze vervoerders*

NS heeft in haar (concept) Vervoerplan 2011 de grenswaarde, net als in 2010, op 56% gesteld en wil daarna een stijging van 1% per twee jaar realiseren. Deze waarde is gebaseerd op het gegeven dat de mening van de reiziger tevens wordt gevormd op basis van punctualiteit en door factoren zoals verbouwingen en langdurige buitendienststellingen. Omdat de vervoerders, en met name de NS, leidend zijn in de ambitie en realisatie van deze KPI, volgt ProRail deze grenswaarde. De verwachting is dat de uitrol van InfoPlus<sup>15</sup> invulling geeft aan deze ambitie.

Arriva geeft aan dat zij concrete afspraken wil maken over het omroepen en Connexion vindt de voorgestelde waarde te laag. Met de regionale vervoerders is in 2010 een ontwikkeltraject ingezet om de reizigerstevredenheid over reisinformatie in verstoorde situatie te koppelen aan concrete verbeteracties. Dit wordt bekrachtigd in prestatieregelingen met de vervoerders. In 2011 zullen deze afspraken verder ontwikkeld worden in de Toegangsovereenkomsten.

## 3.6. Maatregelen op het gebied van Veiligheid

In deze paragraaf zijn de concrete maatregelen voor 2011 opgenomen waarmee ProRail invulling geeft aan zijn strategie op het gebied van veiligheid, zoals verwoord in hoofdstuk 2. Via het veiligheidmanagementsysteem (VMS) is het beheersen van de veiligheidsrisico's en het voldoen aan de doelstellingen op veiligheidgebied verankerd in de processen van de dagelijkse bedrijfsvoering. In 2010 is het VMS geauditeerd door de interne en de externe accountant. Hieruit kwamen verbeterpunten die in 2011 worden doorgevoerd.

### *Veilig reizen en vervoeren*

Veilig reizen en vervoeren betekent dat de vervoerders en de reizigers veilig zijn op het spoor: seinen zijn goed zichtbaar, wissels werken naar behoren en de treinenloop is zonder gevaar.

<sup>15</sup> Deze uitrol wordt gefinancierd uit FENS (Fonds Eénmalige bijdrage NS), zie Hoofdstuk 4.

In 2011 richt ProRail zich op het verder terugbrengen van het aantal treinbotsingen, STS-passages, stootjuktotsingen en ontsporingen, door:

- het installeren van ATB-Vv<sup>16</sup> en het verbeteren van de zichtbaarheid en eenduidigheid van seinen en seinbeelden, ten einde STS-passages<sup>17</sup> te voorkomen. Het gehele programma (looptijd 2006-2011) wordt voor EUR 96 miljoen gefinancierd uit het oormerkte programma 'STS'.
- het operationaliseren van wielbandgebrekdetectiesysteem QuoVadis/Gotcha in de baan en het warmloperdetectiesysteem Hot-Box met directe alarmering. Hot-Box-detectie wordt gedurende de jaren 2010-2012 gefinancierd uit het geormerkte programma 'externe veiligheid' ad EUR 5 miljoen. De kans op ontsporingen als gevolg van materieelgebreken (wiel, lager, e.d.) wordt daarmee aanzienlijk gereduceerd. ProRail gaat met vervoerders vaststellen wanneer alarmering plaatsvindt.
- samen met NSR, NedTrain, DB en ACTS het aantal botsingen en ontsporingen in niet-centraal bediend gebied<sup>18</sup> terug te dringen door een combinatie van technische maatregelen en het versterken van de veiligheidscultuur bij rijdend personeel, zoals machinisten en conducteurs, onder de titel 'Veilig Rangeren'.
- Het uitvoeren van 'veiligheidsplan Stations'. Door beheermaatregelen aan te scherpen en bij werkzaamheden zorgvuldig rekening te houden met reizigerstromen, streeft ProRail naar een afname van het aantal veiligheidsincidenten bij transfer.

#### *Veilig leven*

Veilig leven houdt in dat ProRail er voor zorgt dat niemand in gevaar is rondom het spoor. Spoorwegovergangen zijn duidelijk en goed werkend, het spoor is niet zomaar toegankelijk en zelfdoding op het spoor wordt actief teruggedrongen.

Binnen veilig leven zijn de volgende actieplannen opgesteld voor 2011:

- het actieplan 'suicidepreventie': in de eerste fase wordt onderzocht en beproefd of, en in welke mate, het aantal suicidepogingen beïnvloedbaar is. Maatregelen met een aantoonbare effectiviteit worden opgenomen in een landelijk implementatieplan (inclusief kosteninschatting). Deze fase zal eind 2011 zijn afgerond. Een tweede fase betreft de implementatie van deze maatregelen, dat in Beheerplan 2012 zal worden opgenomen;
- het actieplan 'overwegen': in het actieplan komen kosteneffectieve maatregelen aan de orde gericht op het voorkomen van nieuwe onveiligheid door en op overwegen, aanpak van onnodig lange dichtligtijden, gedrag van weggebruikers, kennisontwikkeling, onderzoek en beproeving, toezicht en communicatie en afstemming met derden. Verder analyseert en verbetert ProRail de veiligheid van zogenaamde knelpunt overwegen. Dit zijn overwegen die door ProRail zijn geïdentificeerd als overwegen die het meest in aanmerking komen voor een verbetering van veiligheid.

Vanaf 2012 zal in het Beheerplan, in lijn met Kamerstuk 29893 nr. 105, informatie worden opgenomen over het verloop van (voorgenomen) sluitingen van overwegen.

<sup>16</sup> ATB-Verbeterde Versie is een toevoeging op het Nederlandse treinbeïnvloedingssysteem ATB-EG om treinen automatisch voor een stoptonend sein tot stilstand te kunnen brengen.

<sup>17</sup> Het onterecht passeren van een Stoptonend Sein.

<sup>18</sup> Een centraal bediend gebied is beveiligd. Een niet-centraal bediend gebied (NCBG) is niet beveiligd; treinsnelheden in NCBG zijn lager dan 40 km/uur, waardoor gevolgen van botsingen en ontsporingen over het algemeen beperkt zijn, in tegenstelling tot centraal bediend gebied(en).

### *Veilig werken*

Veilig werken betekent dat niemand die voor, aan of op het spoor werkt, gevaar loopt. Baanwerkers staan met een gerust hart in een buitendienstgesteld spoor en de risico's van werkzaamheden worden beheerst. Dit doen we met elkaar: als opdrachtgever en opdrachtnemer, als spoorwegbeheerder en aannemer.

In 2011 ligt de nadruk op het versterken van de veiligheidscultuur door in gezamenlijke initiatieven met de opdrachtnemers het aantal ongevallen te verminderen. ProRail intensificeert het gebruik van de videoschouwtrein als veilige manier van inspecteren en de inzet van de mobiele werkplaatsen. Het Normenkader Veilig Werken en de Arbeidscatalogus van de SAS<sup>19</sup> worden continu op uitvoerbaarheid geëvalueerd en bijgesteld.

## 3.7. Maatregelen op het gebied van Milieu

In deze paragraaf zijn de concrete maatregelen voor 2011 opgenomen waarmee ProRail invulling geeft aan zijn strategie op het gebied van milieu en duurzaamheid, zoals verwoord in hoofdstuk 2. Via het milieumanagementsysteem (MMS) is het beheersen van de milieurisico's en het voldoen aan de doelstellingen op milieugebied verankerd in de processen van de dagelijkse bedrijfsvoering. In 2010 is het MMS geauditeerd door de interne en de externe accountant. Hieruit kwamen verbeterpunten die in 2011 worden doorgevoerd.

In het ProRail jaarplan Veiligheid en Milieu 2011 is opgenomen dat in 2011 een visie op milieu wordt ontwikkeld. Deze visie gaat het kader vormen voor het milieubeleid en de milieudoelstellingen voor de jaren 2012- 2014.

Bij de sturing op milieu onderscheiden we drie onderdelen:

- Compliance<sup>20</sup>;
- Milieurimte;
- Duurzaamheid.

### *Compliance*

Het interne prestatiedashboard 'compliance' en de normen daarbij zijn operationeel. Om verbetering op dit gebied te bereiken, worden procesindicatoren ontwikkeld voor processen die van groot belang zijn voor de beheersing van de milieurisico's. Voorts worden de oorzakaanalyses naar de overtredingen doorgezet en is het van belang hieruit de noodzakelijke structurele verbeteringen vast te stellen. Uitvoering van o.a. een milieutoets om milieu-issues bij de uitvoering van projecten te voorkomen, draagt bij aan realisatie van de ambities. In 2011 gaan we verder met het verbeteren en professionaliseren van de audit- en toezichtfunctie op naleving van milieuverplichtingen.

### *Milieurimte*

De ambitie is om ICM (Integraal CapaciteitsManagement) werkend te hebben binnen ProRail en de energie te richten op de vergrotingsprocessen. De sturing op de milieuvergunning vanuit de capaciteitsbehoefte is daar een onderdeel van. De vertaling van de nieuwe geluidwetgeving en van het basisnet in het ICM-instrument krijgt in 2011 zijn beslag.

<sup>19</sup> SAS: Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid

<sup>20</sup> Handelen volgens de regels, zowel van toezichthoudende instanties als van de eigen organisatie.

#### Maatregelen 2011:

- Nieuwe geluidwetgeving (geluidproductieplafonds) geïmplementeerd;
- Methode capaciteitsmanagement vervoer gevaarlijke stoffen op vrije baan gereed als uitvoeringsonderdeel van het basisnet;
- Proactieve sturing op milieuruimte in milieuvergunningen door tijdige aanpassing op toekomstige vervoersontwikkelingen.

#### Duurzaamheid

Voor duurzaamheid heeft ProRail ambitie op de volgende beleidsvelden:

- **Natuur en landschap**  
In het beleidskader 'Hoofdlijnen van het natuur- en landschapsbeleid' van ProRail zijn drie ambitieniveaus onderscheiden (niveau 1: instandhouden van wettelijk beschermde natuur- en landschapswaarden; niveau 2: instandhouden van wettelijk beschermde en beleidsmatig waardevolle natuur- en landschapswaarden en niveau 3: benutten van kansen voor ontwikkeling van nieuwe natuur- en landschapswaarden). De ambitie van ProRail voor 2011 is het behalen van niveau drie. In 2011 wordt uitvoering gegeven aan de opgestelde implementatieplannen en zijn prestatie-indicatoren vastgesteld ten behoeve van sturing
- **Energie**  
Het Energiebeleidsplan is vastgesteld voor de periode 2011-2020, met daarin de volgende doelen:
  - in 2020: 30% energie-efficiency van het primaire energiegebruik door ProRail ten opzichte van 2005;
  - in 2020: 100% van de benodigde energie duurzaam opwekken c.q. inkopen;
  - actief bijdragen aan CO<sub>2</sub>-reductie bij partners in de keten en zo mogelijk deze partners ook daartoe uitdagen met als adagium: 'Samen zorgen voor minder CO<sub>2</sub>'.

In 2011 wordt uitvoering gegeven aan de maatregelen die worden vastgesteld in de tweede helft van 2010. Daarnaast wordt verkend in hoeverre een nieuwe versie van de MeerJarenAfspraak-3<sup>21</sup> voor energie afgesloten kan worden met NS Poort, NS Reizigers, NS Hispeed en NedTrain.

- **CO<sub>2</sub>-emissie**  
De CO<sub>2</sub>-prestatieladder<sup>22</sup> die wordt gebruikt voor onze opdrachtnemers, is ook op ProRail zelf van toepassing. In 2010 is ProRail gecertificeerd op niveau 3. In 2011 is het streven om niveau 4 te halen. Om dit te halen heeft het programma Duurzaamheid een projectteam ingericht. Dit team coördineert de gegevensverzameling en stuurt de desbetreffende bedrijfseenheden aan om zich te conformeren aan het opleveren van de producten die de ladder vereist (zoals een kwaliteitsmanagementplan en een energiemangement programma). Het Landelijk Comité Milieu van ProRail heeft aangegeven zich verantwoordelijk te voelen voor het inbedden van de zaken die behoren bij dit niveau op de ladder in de bedrijfsvoering van ProRail.
- **Duurzaam inkopen**  
ProRail heeft, vooruitlopend op vaststelling van de beleidscriteria 'Duurzaam Inkopen' door VROM in 2011, al maatregelen opgesteld die in 2011 worden geïmplementeerd. Vanuit het programma Duurzaamheid is beleid geschreven over welke duurzaamheidscriteria ProRail gaat hanteren binnen het inkoopproces.

<sup>21</sup> Dit is de 3e versie van de MeerJarenAfspraak energiebeleid. Deze is opgesteld om effectiever en efficiënter energie in te zetten.

<sup>22</sup> <http://www.prorail.nl/Zakenpartners/Aanbesteden%20en%20inkoop/Documents/CO2-prestatieladder%20Folder.pdf>

# 4 Financiën 2010-2020

## 4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk geeft ProRail inzicht in de benodigde financiële middelen voor het realiseren van de prestaties, zoals gepresenteerd in hoofdstuk 3, en tevens in de benodigde investeringen voor functiewijziging van de infrastructuur om prestaties in de toekomst te kunnen verbeteren.

In paragraaf 4.2 wordt eerst het meerjarenbeeld 2010-2020 gepresenteerd met de indeling naar financiële reeksen, zoals die ook is gehanteerd in voorgaande Beheerplannen. Vanaf paragraaf 4.3 wordt de focus gelegd op het financiële beeld voor het jaar 2011 en wordt voor het eerst een koppeling gelegd tussen de dienstengroepen en prestaties, zoals geformuleerd in hoofdstuk 3, en de kosten van ProRail. Hiermee wordt inzichtelijk welk deel van de kosten van ProRail wordt ingezet voor de verschillende diensten die ProRail levert. In paragraaf 4.4 wordt nader gekeken naar de kosten in 2011 per dienstengroep en wordt een toelichting gegeven op de activiteiten die worden uitgevoerd. In paragraaf 4.5 wordt nader gekeken naar de opbrengsten van ProRail in 2011.

## 4.2. Meerjarenbeeld 2010-2020

Tabel 3 geeft inzicht in de meerjarenontwikkeling van de kosten en opbrengsten over de jaren 2010-2020, verdeeld naar de verschillende activiteiten respectievelijk financieringscategorieën, en het (jaarlijkse) financieringstekort (c.q. financieringsoverschot).

Tabel 3: Kosten versus opbrengsten 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
<b>OPBRENGSTEN</b>												
Beheer en Instandhouding (beschikbare middelen)	1.377	1.229	951	950	1.050	1.213	1.109	1.308	1.297	1.134	2.216	13.832
Nog te dekken Betuweroute en HSL-Zuid	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM	PM
Gebruiksvergoeding (p.p. 2011)	247	255	263	277	277	278	281	285	292	296	298	3.048
Prijspeilcorrectie gebruiksvergoeding (p.p. 2011 naar p.p. 2010)	-	3-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	38-
Opbrengsten Publieke en Private Partijen	30	36	35	35	42	33	33	33	32	32	32	373
Omgevingswerken	245	260	270	275	250	200	175	175	175	175	175	2.375
FENS	42	48	42	42	35	-	-	-	-	-	-	210
MIRT	570	645	710	710	715	688	614	616	602	600	600	7.069
<b>Totaal Opbrengsten Beheerplan 2011</b>	<b>2.511</b>	<b>2.469</b>	<b>2.267</b>	<b>2.285</b>	<b>2.365</b>	<b>2.408</b>	<b>2.207</b>	<b>2.412</b>	<b>2.394</b>	<b>2.233</b>	<b>3.317</b>	<b>26.868</b>
<b>KOSTEN</b>												
<b>Funcsiehandhaving</b>												
Beheer en calamiteitenorganisatie	180	170	167	169	169	169	169	170	171	172	172	1.878
Onderhoud transfer	64	70	77	74	73	75	75	75	75	76	76	809
Kleinschalig onderhoud	271	266	251	237	224	221	222	224	225	227	229	2.598
Grootschalig onderhoud	132	144	122	131	130	103	104	105	104	106	106	1.287
Vervangingsinvesteringen: Bovenbouwvernieuwingen	179	164	172	179	182	222	216	262	252	188	265	2.281
Vervangingsinvesteringen: Overige vervangingen	246	230	217	209	253	311	321	357	423	356	308	3.230
Betuweroute	62	38	35	40	35	35	35	35	35	35	33	419
<b>Totaal Funcsiehandhaving</b>	<b>1.133</b>	<b>1.082</b>	<b>1.040</b>	<b>1.040</b>	<b>1.066</b>	<b>1.136</b>	<b>1.142</b>	<b>1.228</b>	<b>1.286</b>	<b>1.160</b>	<b>1.189</b>	<b>12.503</b>
<b>Netto-apparaatskosten</b>	<b>257</b>	<b>268</b>	<b>267</b>	<b>267</b>	<b>263</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>2.893</b>
<b>Financiële baten en lasten</b>	<b>50</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>41</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>43</b>	<b>43</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>471</b>
<b>Funcsiewijziging</b>												
Verkenningen en Innovatie	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	36
Kleine funcsiewijzigingen	31	47	48	51	47	57	61	58	59	59	59	579
Geoormerkte programma's:	134	171	178	188	173	124	75	59	45	42	40	1.227
- 2 <sup>e</sup> fase <i>Herstelplan Spoor</i>	18	70	108	96	68	45	35	19	5	3	-	466
- <i>Hotspots</i>	5	4	6	4	3	-	-	-	-	-	-	22
- <i>Security op het spoor</i>	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
- <i>Stoptonend Sein (STS)</i>	12	8	11	4	-	-	-	-	-	-	-	35
- <i>Toegankelijkheid stations</i>	31	38	36	38	44	43	40	40	40	40	40	428
- <i>UPGE</i>	19	11	1	3	10	20	-	-	-	-	-	64
- <i>Reistijdverbetering (incl. reservering)</i>	1	7	3	6	31	10	-	-	-	-	-	58
- <i>Ruimte voor de Fiets</i>	29	25	18	10	6	-	-	-	-	-	-	88
- <i>Upgrade tankplaten</i>	3	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	5
- <i>Beschikbaarheid in Zicht</i>	5	10	4	-	-	-	-	-	-	-	-	18
- <i>Externe Veiligheid</i>	2	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	11
- <i>Geluidsregister</i>	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6
- <i>I-teams</i>	3	5	1	1	-	-	-	-	-	-	-	11
- <i>Wachtruimten</i>	3	5	4	4	-	-	-	-	-	-	-	16
- <i>Drempelloos OV</i>	0,2	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7
- <i>Regie ERTMS Betuweroute</i>	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4
- <i>ATB historische treinen</i>	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2
- <i>TBL1+</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PM
- <i>Regeling spoorverkeer</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PM
- <i>Forfaitaire aftrek 2011</i>	-	20-	18-	22	11	5	-	-	-	-	-	-
Omgevingswerken	245	260	270	275	250	200	175	175	175	175	175	2.375
FENS	42	48	42	42	35	-	-	-	-	-	-	210
MIRT	570	645	710	710	715	688	614	616	602	600	600	7.069
<b>Totaal Funcsiewijziging</b>	<b>1.026</b>	<b>1.174</b>	<b>1.252</b>	<b>1.270</b>	<b>1.224</b>	<b>1.072</b>	<b>928</b>	<b>910</b>	<b>883</b>	<b>879</b>	<b>877</b>	<b>11.495</b>
<b>Totaal Kosten Beheerplan 2011</b>	<b>2.466</b>	<b>2.564</b>	<b>2.599</b>	<b>2.618</b>	<b>2.595</b>	<b>2.511</b>	<b>2.374</b>	<b>2.443</b>	<b>2.474</b>	<b>2.345</b>	<b>2.371</b>	<b>27.362</b>
<b>Financieringsstekort (-/-) / financieringsoverschot (+)</b>	<b>45</b>	<b>95-</b>	<b>333-</b>	<b>333-</b>	<b>229-</b>	<b>103-</b>	<b>167-</b>	<b>31-</b>	<b>80-</b>	<b>113-</b>	<b>946</b>	<b>493-</b>

Om het totale werkpakket uitvoerbaar te houden, optimaliseert ProRail de programmering van werkzaamheden. De ontwikkeling van de productie van ProRail ten opzichte van het Beheerplan 2010 kenmerkt zich door een afvlakking van de productiereeks (zie figuur 4). Deze verschuiving naar achteren in dit Beheerplan is grotendeels het gevolg van de bijstelling van de strategie op treinbeveiliging en het invullen van het programma 'Stationsoutillage' en zorgt voor een daling in de periode 2011-2016 en een stijging in de periode 2018-2020. Ook is er sprake van een daling op onderhoudskosten als gevolg van de naar beneden bijgestelde vervoersprognose. Hier staat een daling (ten opzichte van Beheerplan 2010) van de gebruiksvergoeding tegenover.

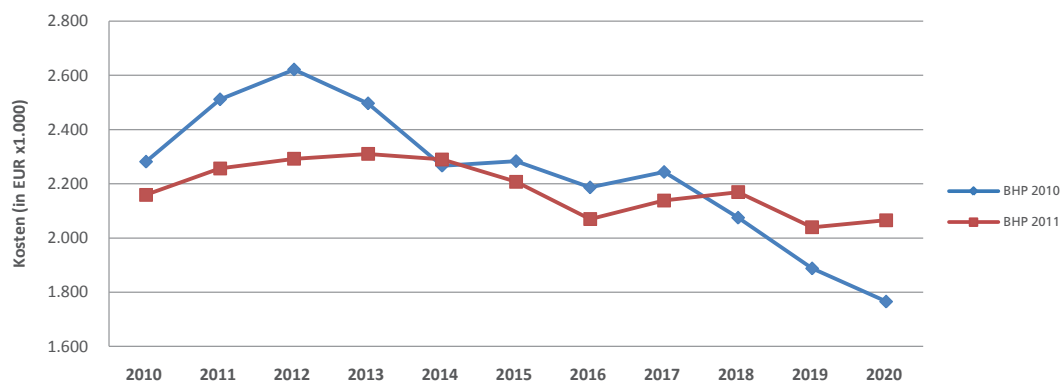
Zoals tabel 3 laat zien, zijn de beschikbare middelen voor de HSL-Zuid en Betuweroute als PM opgenomen (nog niet opgenomen in de beschikbare middelen) en derhalve niet in het tekort verwerkt. Voor de HSL-Zuid en de Betuweroute zijn mutaties opgenomen van respectievelijk EUR 62 miljoen en EUR 107 miljoen (zie bijlage 4 voor verdere details). Dit komt volledig voor rekening van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

In 2010 zijn de langetermijnreeksen naar aanleiding van de audit uit 2009 verder verbeterd. Met name de verdere detaillering van ICT, onderbouwing van Beheer en een bijstelling van de treinbeveiliging geven een robuuster plan.

In het huidige plan zijn ook verschuivingen zichtbaar die voortkomen uit de LCM<sup>23</sup>-afwegingen en het zoeken naar de beste prijs-kwaliteitverhouding. Voorbeelden van deze verschuivingen zijn de insourcing van een deel van het ICT-beheer om kwaliteit te kunnen garanderen en het verlengen van de levensduur van activa in de afweging met onderhoud.

Het afvlakken van de investeringen in de jaren tot en met 2013 wordt voor iets meer dan de helft verklaard door de functiewijzigingsprojecten. Vooral MIRT-projecten en in mindere mate omgevingswerken en de geormerkte projecten, "2e fase Herstelplan Spoor" en "UPGE" dragen hieraan bij. Dit wordt enerzijds verklaard door vertragingen in projecten en daarmee verschuivingen van kosten naar latere jaren (veelal veroorzaakt door noodzakelijke afstemming met derden en/of het verkrijgen van vergunningen) en anderzijds door lagere kosten (mede als gevolg van gunstige aanbestedingsresultaten door de economische crisis).

Figuur 4: Totaal productie (excl. apparaatskosten en financiële baten en lasten)



<sup>23</sup> LCM: Life Cycle Management

## Tekort tussen de benodigde middelen van ProRail en beschikbare middelen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu

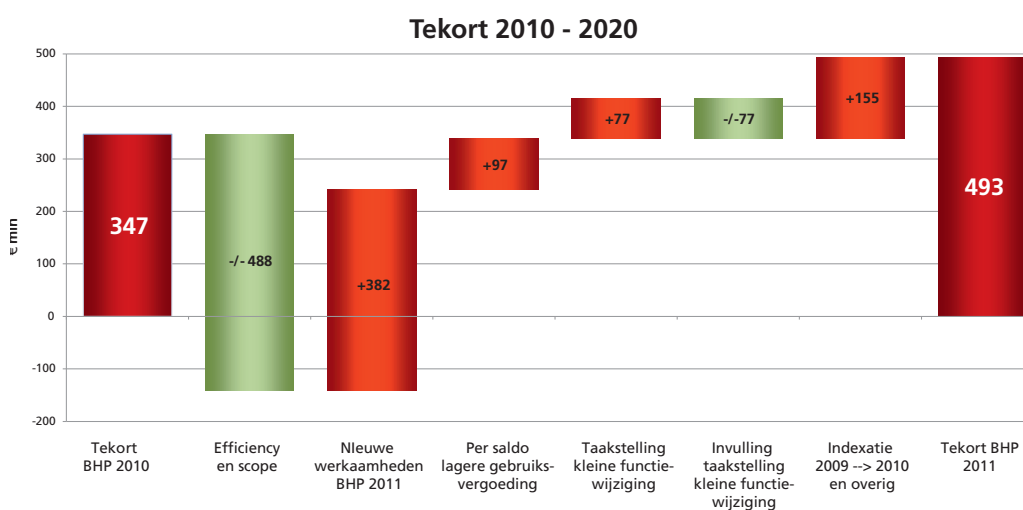
De benodigde subsidie van ProRail moet passen binnen de beschikbare middelen vanuit de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Ten tijde van de subsidiebeschikking voor het jaar 2010 was er een tekort van EUR 347 miljoen tussen beide in de periode 2009-2020. De Minister heeft ProRail verzocht dit tekort weg te werken door invulling te geven aan de efficiencymaatregelen die in het auditrapport van IMCG zijn genoemd. Deze efficiencymaatregelen zijn gedeeltelijk verwerkt in de financiële reeksen in dit Beheerplan (zie bij 'scope en efficiency' hierna). De overige efficiencymaatregelen zijn door ProRail opgepakt in het kader van de strategische doelstelling om de life cycle kosten per treinkilometer met 20% te verlagen in 2015. Deze acties zijn nog onvoldoende concreet uitgewerkt om in de financiële reeksen van dit Beheerplan te verwerken. Zij zijn al wel verwerkt in de doelstelling van de life cycle kosten per treinkilometer, zoals vermeld in tabel 1 in hoofdstuk 2. Mede als gevolg van het recente Regeerakkoord, wordt binnen ProRail nu eerst het totaal aan huidige en nieuwe taakstellingen inzichtelijk gemaakt en daarna ingevuld. Het restant aan in te vullen efficiency vanuit de EUR 347 miljoen, zal daarmee in het Beheerplan 2012 in de financiële reeksen worden verwerkt.

In dit Beheerplan is wel een aantal verlagingen doorgevoerd die het tekort van EUR 347 miljoen meer dan compenseren (zie hierna). Hiernaast heeft ProRail een aantal onvermijdbare kostenstijgingen opgenomen die weer leiden tot een nieuw tekort (zie hierna bij 'nieuwe werkzaamheden').

Figuur 5 geeft een overzicht van de belangrijkste mutaties tussen de tekorten van dit Beheerplan 2011 ten opzichte van het vorige Beheerplan.

Figuur 5: Tekort tussen benodigde en beschikbare financiële middelen



### Scope en efficiency

ProRail heeft reeds invulling gegeven aan efficiencymaatregelen van EUR 150 miljoen per jaar die het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de periode 2011-2020 aan ProRail heeft opgelegd. Deze efficiency was al verwerkt in het tekort van het Beheerplan 2010.



Bij ongewijzigd beleid zou het tekort uit het Beheerplan 2010 van EUR 347 miljoen volledig zijn weggewerkt door scopewijzigingen en efficiency van in totaal EUR 488 miljoen. Dit is onder meer het gevolg van:

- het aanpassen van de strategie op treinbeveiliging, met als resultaat dat met een lagere investering en minder onderhoud dezelfde functionaliteit kan worden behaald (een daling van EUR 224 miljoen);
- het niet meer opnemen van een aantal activiteiten zolang de opbrengsten ter dekking van de kosten nog niet zijn gegarandeerd. Dit betreft het beheer en de vervanging van de infrastructuur van de OV Chipkaart en poortjes op de stations vanaf 2015. Tot 2015 financiert FENS de aanschaf en het beheer, maar voor de periode daarna is hier nog geen afspraak over (EUR 116 miljoen);
- lagere onderhoudskosten (klein- en grootschalig onderhoud) van EUR 88 miljoen in verband met lagere vervoerprognoses;
- overige mutaties die zorgen voor een daling van EUR 60 miljoen. Hiervan betreft EUR 52 miljoen een netto efficiencybesparing als gevolg van het prestatiegericht onderhoud.

Tevens heeft ProRail de extra kosten als gevolg van het actieplan 'Winterhard Spoor' taakstellend verwerkt binnen de reeksen.

#### **Nieuwe werkzaamheden**

Tegenover deze verlagingen is sprake van nieuwe werkzaamheden die samenhangen met nieuwe infrastructuur, nieuwe taken en wijzigingen in wet- en regelgeving voor een totaal van EUR 382 miljoen. Deze kosten zijn onvermijdbaar, en ProRail heeft hier extra financiering voor nodig. Een overzicht van de belangrijkste posten:

- *Nieuwe infrastructuur en nieuwe taken*
  - in de komende jaren worden op de stations faciliteiten uitgebreid met extra cameratoezicht (CTOV), extra schoonmaakkosten en liften (EUR 37 miljoen). Dit zijn extra taken die voortvloeien uit inframutaties;
  - toename kosten grootschalig onderhoud ten behoeve van nieuwe infra, CTOV en blusleidingen (EUR 20 miljoen);
  - de nieuwe infrastructuur die ProRail in beheer moet nemen, wordt steeds complexer en de kosten voor de inbeheername mogen niet in de projecten worden opgenomen (EUR 40 miljoen);
  - Betuweroute (EUR 83 miljoen). Deze taken bestaan uit het beheren van de tunneltechnische installaties (TTI's) ad EUR 51 miljoen, scopewijzigingen (Horvat en overigen) ad EUR 25 miljoen, bijstellingen ad EUR 6 miljoen en onderhoudskosten ES<sup>24</sup>-lassen ad EUR 1 miljoen;
  - ProRail heeft in 2010 voor het beheer van HSL-Zuid ook de aansluitvergoeding met betrekking tot de tractievoedingsaansluiting op de lijn overgenomen van Rijkswaterstaat. Aangevuld met de niet-tractie energiekosten en lagere apparaatskosten betreft dit in totaal EUR 62 miljoen.
- *Wet- en regelgeving*
  - de dekking van het C2000-netwerk van de hulpdiensten in de stations en tunnels van ProRail is soms onvoldoende. Om deze dekking te kunnen garanderen, zijn extra C2000-installaties nodig (EUR 34 miljoen);
  - door strengere eisen aan de vergunningen op emplacementen voor met name externe veiligheid voorziet ProRail dat het inrichten van extra voorzieningen en het inrichten van een bedrijfsbrandweer op sommige locaties noodzakelijk is om het spoorvervoer (met gevaarlijke stoffen) te blijven faciliteren. Niet voldoen aan deze strenger wordende eisen resulteert in beperkingen van het spoorvervoer op die locaties (PM);
  - vergunningscondities Havenspoorlijn (EUR 4 miljoen);

<sup>24</sup> ES: Elektrische Scheidingslassen

- naleven productieplafonds en jaarrapport geluidsemissie (EUR 7 miljoen aan onderzoekskosten en kosten voor het geluidloket). De kosten voor de geluidsmaatregelen zelf worden mogelijk uit Kleine functiewijzigingen bekostigd;
  - toezichthouder Sloe (EUR 3 miljoen). Het bevoegd gezag heeft bepaald dat ProRail 24 uur per dag 7 dagen per week een toezichthouder ter plaatse van het emplacement Sloe moet hebben.
- *Overige wijzigingen*
    - toename kosten kleinschalig onderhoud ten behoeve van servicecontracten (EUR 40 miljoen);
    - Betuweroute (EUR 24 miljoen) ten behoeve van afrekeningen tot en met 2009 (EUR 20 miljoen) en de stimuleringsregeling (EUR 4 miljoen);
    - invulling van het programma stationsoutillage (EUR 28 miljoen);
    - het GSM-R netwerk wordt steeds meer gebruikt en daarbij is dit netwerk ook kritischer voor onze dienstverlening. We onderzoeken dan ook hoe we de bedrijfszekerheid van GSM-R kunnen verbeteren (PM).

#### **Lagere gebruiksvergoeding**

Hiernaast zorgen wijzigingen, voornamelijk lagere inkomsten uit de gebruiksvergoeding, dat de inkomsten van ProRail per saldo van EUR 97 miljoen dalen (zie bijlagen 4.2.1 en 4.2.3). Dit is een belangrijk onderdeel van het totale tekort ad EUR 493 miljoen over de periode 2010-2020.

#### **Taakstelling**

Voorts dient nog te worden opgemerkt dat er op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu:

- in dit Beheerplan een taakstelling is verwerkt op Kleine functiewijzigingen ter grootte van EUR 77 miljoen;
- een aantal gewenste (maar niet onvermijdbare) investeringen buiten dit Beheerplan zijn gelaten. Hierdoor neemt het tekort niet nog verder toe. Daar staat wel tegenover dat het risicoprofiel van ProRail hierdoor niet lager wordt omdat deze investeringen deels ook bijdragen aan het verminderen van de kans op verstoringen.

#### **Indexatie**

De opbrengsten en kosten voor Beheer en Instandhouding (dit is exclusief Omgevingswerken, FENS en MIRT) zijn gebaseerd op prijspeil 2010 (m.u.v. 'Kleine functiewijzigingen' en de geormerkte programma's; hiervoor is aansluiting gehouden met de voor de programma's beschikbaar gestelde middelen).

ProRail heeft in het Beheerplan 2010 de totale kosten voor Beheer en Instandhouding in de periode 2010-2020 verhoogd met de consumentenprijsindex (CPI) voor 2010 van 1,0% resulterend in een indexatie van EUR 183 miljoen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu compenseert dit gedeeltelijk voor een derde van de IBOI<sup>25</sup>. Per saldo wordt het tekort EUR 155 miljoen hoger.

ProRail maakt de indexatiebehoefte en de meerjarige indexatieproblematiek inzichtelijk in de subsidieaanvraag aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De meerjarige indexatieproblematiek is ook opgenomen in bijlage 5.

<sup>25</sup> IBOI: Index Bruto Overheids Investeringen

### Invullen van strategische doelstelling 20% lagere 'Life Cycle Costs (LCC)' in 2015

Zoals in paragraaf 2.4 aangegeven, heeft ProRail de afgelopen jaren invulling gegeven aan een efficiency-taakstelling van in totaal EUR 150 miljoen per jaar die het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de periode 2011-2020 aan ProRail heeft opgelegd. De strategische doelstelling 20% lagere LCC per treinkilometer is een interne doelstelling om de efficiency structureel met 20% te verbeteren. Concreet en uitgedrukt in de KPI ('life cycle') kosten per treinkilometer<sup>26</sup>, betekent dit het volgende:

Referentie	Het jaar 2009 in het Beheerplan 2010 (toen is de ambitie gesteld)	EUR 9,58
Actie	Kosten per treinkilometer na verlaging met 20% in 2015 (uitgaande van een toename van het aantal treinkilometers met 6%)	EUR 7,66
	Inschatting van toename kosten als gevolg van wijzigingen in wet- en regelgeving en hogere prestatie-eisen die aan ProRail worden gesteld	+ EUR 0,40
Doel	Streefwaarde voor de kosten per treinkilometer in 2015	EUR 8,06

In 2011 start ProRail met de implementatie van een aantal kostenbesparingsinitiatieven die in het najaar van 2010 worden geconcretiseerd.

## 4.3. Financieel beeld 2011

De totale kosten<sup>27</sup> van ProRail in 2011 bedragen EUR 2.564 miljoen en zijn als volgt verdeeld:

- functiehandhaving<sup>28</sup> van de infrastructuur 54% (EUR 1.390 miljoen);
- functiewijziging (functieverbetering) van de infrastructuur 46% (EUR 1.174 miljoen).

Daarmee liggen de totale kosten in 2011 4% hoger (waarvan functiehandhaving een daling van 2% en functiewijziging een stijging van 6%) dan in 2010. In 2010 waren de totale geplande kosten al 18% hoger dan in 2009, dus de stijgende trend wordt in 2011 doorgezet.

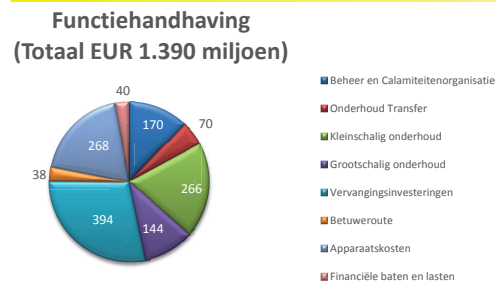
<sup>26</sup> 'Life cycle' kosten betreffen kosten over de gehele levensduur. De KPI kosten per treinkilometer omvat: kosten van netto-apparaat, beheer, onderhoud transfer, kleinschalig onderhoud, grootschalig onderhoud, vervangingsinvesteringen (inclusief bovenbouwvernieuwing) en kosten van verkenningen en innovatie.

<sup>27</sup> Totale kosten inclusief MIRT, FENS en omgevingswerken, en inclusief apparaatskosten en financiële baten en lasten.

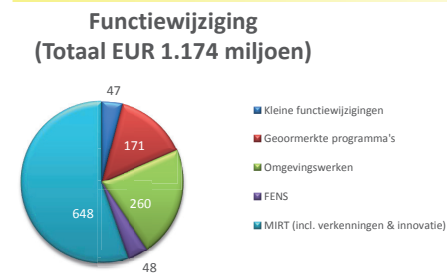
<sup>28</sup> Apparaatskosten en financiële baten en lasten zijn meegerekend in functiehandhaving.

Onderstaande figuren geven inzicht in de verdeling binnen functiehandhaving en -wijziging in 2011 naar activiteiten:

Figuur 6: Verdeling kosten binnen functiehandhaving 2011



Figuur 7: Verdeling kosten binnen functiewijziging 2011

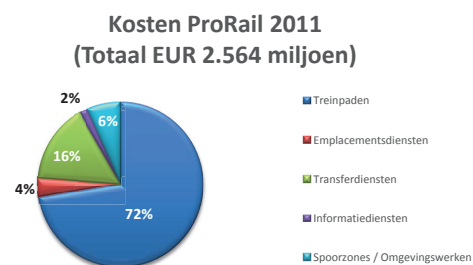


In dit Beheerplan laten we voor het eerst zien hoe de kosten van ProRail zijn verdeeld naar de verschillende dienstengroepen, zoals gepresenteerd in hoofdstuk 2. Om dit te kunnen doen, is per financiële reeks op hoofdlijnen gekeken naar de werkzaamheden die in 2011 worden uitgevoerd en is telkens gekeken ten behoeve van welke dienstengroep die werkzaamheden worden uitgevoerd. Hieruit ontstaat een informatief beeld op hoofdlijnen. Deze exercitie zal in de toekomst verder moeten worden aangescherpt.

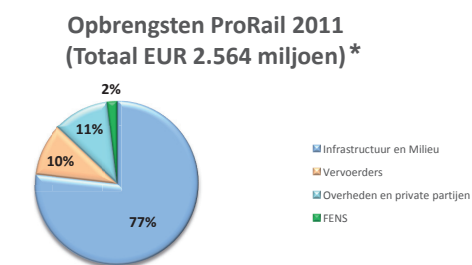
Uit het beeld dat ontstaat, is af te leiden dat van de kosten in 2011 72% wordt besteed ten gunste van het leveren van de prestaties voor de dienstengroep Treinpaden en ruim 16% ten gunste van de dienstengroep Transferdiensten. De resterende 12% wordt besteed aan de overige dienstengroepen: Spoorzones/ Omgevingswerken (6%), Emplacementsdiensten (4%) en Informatiediensten (2%). In paragraaf 3.3 wordt per dienstengroep aangegeven welke activiteiten hiervoor worden uitgevoerd.

Van de opbrengsten in 2011 is ruim 76% procent afkomstig van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hiervan bestaat tweederde deel uit subsidie voor Beheer & Instandhouding van de hoofdinfrastructuur, eenderde deel wordt gefinancierd vanuit MIRT<sup>29</sup>. Van de opbrengsten is 11% afkomstig van vervoerders, die gebruiksvergoeding betalen voor het gebruik van de infrastructuur. Het restant van de opbrengsten komt van decentrale stakeholders (zoals decentrale overheden en private partijen) in wiens opdracht ProRail projecten of werkzaamheden uitvoert.

Figuur 8: Kosten naar dienstengroepen ProRail 2011



Figuur 9: Opbrengsten ProRail 2011 naar financier



\* Dit bedrag is inclusief EUR 95 miljoen financieringstekort in 2001.

<sup>29</sup> MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport

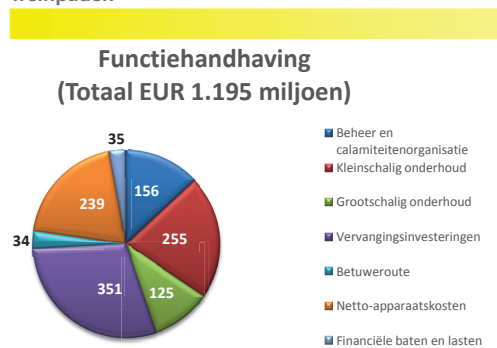
## 4.4. Kosten 2011

In deze paragraaf wordt per dienstengroep weergegeven hoe de opbrengsten in 2011 worden besteed. Per activiteitscategorie wordt een korte toelichting gegeven.

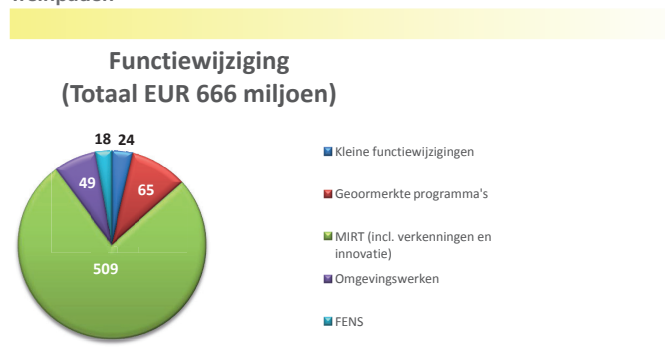
### 4.4.1 Treinpaden

Aan de dienstengroep Treinpaden wordt in 2011 EUR 1.861 miljoen uitgegeven, wat overeenkomt met 72% van de totale kosten van ProRail. Van dit bedrag wordt EUR 1.195 miljoen besteed aan activiteiten in het kader van functiehandhaving en EUR 666 miljoen aan functiewijziging. Onderstaande figuren geven inzicht in hoe deze kosten zijn verdeeld over de verschillende activiteitscategorieën. Daarna volgt een korte toelichting per categorie.

Figuur 10: Activiteiten functiehandhaving t.b.v. Treinpaden



Figuur 11: Activiteiten functiewijziging t.b.v. Treinpaden



#### Beheer en calamiteitenorganisatie

De activiteiten die we uitvoeren voor 'Beheer en calamiteitenorganisatie' vormen de basis voor de prestaties die ProRail levert. Beheeractiviteiten die bijdragen aan de randvoorwaarden voor het functioneren van ProRail zijn:

- incidentenregie (voorheen calamiteitenorganisatie): het voor railinfrastructuurgebruikers op een betrouwbare, efficiënte en effectieve wijze voorkomen, beperken en afhandelen van incidenten die zich voordoen op en rond het spoor, gericht op het kunnen garanderen van de overeengekomen capaciteitsverdeling;
- het beheer van verschillende netwerken, camera's op stations en de huur van verbindingen;
- beheer Post 21: het jaarlijkse beheerbudget voor het softwareonderhoud van het systeem Verkeersleiding (VKL) en van de Procesleidings- en Treinbeheersingsystemen (PRL/TBS);
- het beschikbaar stellen van transportcapaciteit (TenneT);
- onder meer gas, water, elektra, belasting (OZB), huurkosten en beleidsontwikkeling ten behoeve van het primaire proces (o.a. productmanagement en onderzoek);
- verzekeringspolissen (bedrijfsaansprakelijkheid, brand en bestuursaansprakelijkheid).

### **Kleinschalig onderhoud**

Kleinschalig onderhoud (KO) voorziet in de activiteiten die noodzakelijk zijn om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren. Het gaat zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten. Deze activiteiten zijn onder andere gericht op correctie van spoorligging, vervangen van (kleine) componenten, functieherstel bij storingen, RCF ('Rolling Contact Fatigue<sup>30</sup>')/Ultrasoon, sanering van schermen, inspecties en schouw.

### **Grootschalig onderhoud**

Grootschalig onderhoud (GO) bevat die activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur op de lange en middellange termijn te realiseren. Hiermee levert GO een bijdrage aan het realiseren van de doelstellingen op het gebied van beschikbaarheid en veiligheid. De activiteiten die binnen GO worden uitgevoerd zijn onder te verdelen in de volgende categorieën:

- onderhouden en vervangen;
- aanpassen/wijzigen van constructies;
- conserveren van objecten;
- slijpen van spoorstaven;
- het seizoenbestendig maken van de sporen.

### **Vervangingsinvesteringen**

Vervangingsinvesteringen zijn nodig om de kwaliteit van de railinfrastructuur te kunnen blijven garanderen op het vastgestelde prestatieniveau. ProRail heeft de vervangingsinvesteringen onderverdeeld in:

- 'bovenbouwvernieuwing (BBV)';
- 'overige vervangingen'.

ProRail heeft de vervangingsinvesteringen in een achttal systemen onderscheiden. Bovenbouwvernieuwing, ook wel geleidesysteem genoemd, is één van de acht systemen en bestaat voornamelijk uit sporen, wissels, spoorbegrenzers, heuvelsystemen en overwegbevloering. De andere zeven systemen, bestaande uit draag-, doorsnijding- (o.a. kunstwerken en overwegbeveiliging), energievoorziening-, treinbeïnvloeding- (beveiliging), treinbeheersing- en communicatiesystemen, en transfer, vallen onder de overige vervangingen.

### **Bovenbouwvernieuwing**

De Nederlandse railinfrastructuur omvat circa 6.400 kilometer spoor en ruim 8.000 wissels. De jaarlijkse vervangingen fluctueren tussen de EUR 160 miljoen en EUR 270 miljoen per jaar. Dit wordt veroorzaakt door de leeftijdsopbouw, de belasting en de constructietypen van de bovenbouw. Op termijn zullen de kosten voor het geleidesysteem, dankzij de langere levensduur van spoor en wissels op betonnen dwarsliggers, langzaam zakken tot een structureel lager niveau ondanks intensiever gebruik.

### **Betuwroute**

Aangezien ProRail formeel de beheerder is van de Betuwroute, worden de kosten voor de Betuwroute conform de eis uit de Beheerconcessie apart inzichtelijk gemaakt in het Beheerplan. Het betreft de kosten die worden gemaakt voor de Havenspoorlijn, de doorgaande sporen van de haven naar het tracé van de A15, en het A15-tracé. In de kosten zijn ook de extra kosten van de tunnelinstallaties van de Betuwroute opgenomen. Het tracé Zevenaarsgrens en het onderhoud van emplacement Kijfhoek zijn niet aan de Betuwroute toegerekend, maar aan het gemengde net.

<sup>30</sup> RCF ("rollend-contactvermoëing") is de vermoëingsschade die ontstaat in het contactvlak tussen wiel en rail.

### **Netto-apparaatskosten**

Lonen en salarissen (inclusief sociale lasten) en overige bedrijfslasten vormen samen de bruto-apparaatskosten. Onder de bruto-apparaatskosten vallen alle personeelskosten, inclusief verkeersleiding en capaciteitsmanagement, en aanverwante kosten zoals huisvesting, automatisering, inhuur en advies. De netto-apparaatskosten zijn de resultante van de bruto-apparaatskosten minus de geactiveerde productie. Geactiveerde productie betreft de door het eigen personeel verrichte werkzaamheden (aantal geschreven uren op een project x projecttarief) die betrekking hebben op investeringen, zoals voorbereiding en toezicht. De geactiveerde productie hangt sterk samen met het investeringsvolume.

De totale netto-apparaatskosten van ProRail in 2011 bedragen EUR 268 miljoen, waarvan EUR 239 miljoen betrekking heeft op de dienst Treinpaden. In dit Beheerplan zijn de netto-apparaatskosten naar rato van de kosten op functiehandhaving toegerekend aan de verschillende dienstengroepen.

### **Financiële baten en lasten**

ProRail heeft rentelasten en -baten over openstaande saldi. Deze baten zijn gesaldeerd met de lasten. Bij de herfinanciering van aflopende leningen is gerekend met een interestpercentage van 5%. De totale financiële baten en lasten van ProRail in 2011 bedragen EUR 40 miljoen, waarvan EUR 35 miljoen betrekking heeft op de dienst Treinpaden. In dit Beheerplan zijn deze naar rato van de kosten op functiehandhaving toegerekend aan de verschillende dienstengroepen.

### **Kleine functiewijzigingen**

Het programma 'Kleine functiewijzigingen' wordt aangewend om knelpunten in het vervoerssysteem op te lossen. Vervoerders kunnen specifieke capaciteitsknelpunten aandragen voor dit programma. Daarnaast identificeert ProRail op proactieve wijze mogelijke knelpunten die aan de vervoerders ter consultatie voorgelegd worden. Voor de kleine infraprojecten wordt de MCA<sup>31</sup>-methodiek gehanteerd om de kosten-baten afweging te kunnen maken en een prioriteringslijst op te kunnen stellen. Ook wordt het jaarpakket aan maatregelen geconsulteerd met vervoerders via de Tafel van Vergroting en Diensten. Als de MCA positief is en de betrokken vervoerders instemmen, wordt de maatregel opgenomen in het programma 'Kleine functiewijzigingen'.

### **Geoormerkte programma's**

De kosten binnen geoormerkte programma's bedragen voor de dienst Treinpaden in totaal EUR 65 miljoen in 2011. Deze zijn als volgt verdeeld:

- *2e fase Herstelplan Spoor (EUR 31 miljoen)*  
'2e fase Herstelplan Spoor' is bedoeld om bestaande of reeds voorziene capaciteitsknelpunten voor 2012 op te lossen. De 2e fase Herstelplan Spoor is daarmee een logisch vervolg op de 1e fase Herstelplan Spoor. De 1e fase was vooral bedoeld om het achterstallig onderhoud van de bestaande infrastructuur op te heffen. Dit is intussen gebeurd. De resultaten daarvan zijn terug te vinden in de verbeterde betrouwbaarheid van de infrastructuur.

<sup>31</sup> MCA: Multi Criteria Analyse

- *Hotspots (EUR 4 miljoen)*  
 "Hotspots" zijn veiligheidsknelpunten bij overwegen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft verzocht extra aandacht te geven aan een drietal "hotspots":
  1. Dordrecht: is gereed.
  2. Bilthoven: is in de realisatiefase. Naar verwachting komen de twee onderdoorgangen respectievelijk in 2013 en 2014 gereed.
  3. Den Dolder: is in de planstudiefase. De onderdoorgang is eind 2013 gereed.

Voor het programma is in totaal EUR 28 miljoen beschikbaar gesteld. De realisatie van deze projecten vindt plaats in de periode 2008-2014.

- *Stoptonend Sein (EUR 9 miljoen)*  
 'Stoptonend Sein (STS)' is erop gericht het aantal passages STS met 50% te verlagen en het risico dat STS met zich meebrengt met 75% te verminderen ten opzichte van het peiljaar 2003. Binnen het programma wordt de vrijgave en de uitrol van ATB-Vv<sup>32</sup> van zowel infra als trein gerealiseerd. Daarnaast worden er onderzoeken uitgevoerd in het kader van het STS-programma (o.a. ORBIT). Wat betreft de infra moeten honderd extra seinen in 2010 worden gerealiseerd. De inbouw in treinen is eind 2010 voor 98% gerealiseerd. In 2011 worden de internationale treinen gerealiseerd.
- *Reistijdverbetering (EUR 7 miljoen)*  
 Het project 'Reistijdverbetering' komt voort uit een onderzoek naar reistijdverbeteringen ten opzichte van de dienstregeling 2007 en wordt op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerd. Inmiddels is door kleine optimalisatiemaatregelen de reistijd in de dienstregeling ten opzichte van 2007 op verschillende trajecten verkort<sup>33</sup>. De kosten voor Reistijdverbetering voor 2011 betreffen de aanleg van een definitief zijperron in Deventer. De totale kosten hiervan betreffen EUR 14 miljoen (bovenop de kosten van EUR 2 miljoen voor het tijdelijke perron in 2008).
- *Beschikbaarheid in Zicht (EUR 9 miljoen)*  
 ProRail heeft met het programma Beschikbaarheid in Zicht bereikt dat het storingsniveau van ICT-voorzieningen sterk is gereduceerd (van 0,07% gewogen onbeschikbaarheid naar 0,004%). In 2007 had ICT nog 27% aandeel in de verstoringen, nu is dat minder dan 4%. Het programma is nog niet klaar en voorziet nog in uitvoering van projecten die deze hoge beschikbaarheid van vitale ICT-systemen nog verder borgen, zorg dragen voor preventie van calamiteiten (betere computerruimtes centraal en decentraal) en het realiseren van mogelijkheden voor uitwijk van ICT indien zich dan toch een calamiteit voordoet (zoals de brand in Utrecht). Het programma is een combinatie van reguliere vervangingen die de uitwijkfunctionaliteit als aanvullende eis meekrijgen en aanvullende investeringen specifiek gericht op die uitwijk. De aanvullende investeringen bestaan uit het verplaatsen van landelijke applicaties naar centrale computerruimtes (NDC1), het professionaliseren van computerruimtes op de posten (tier 2 voor decentrale ruimtes en tier 3 voor centrale ruimtes), het robuuster maken van applicaties voor snellere hersteltijd bij uitval en het uitfasen van niet meer ondersteunde software. Zie ook bijlage 3.3 back-up systemen.

<sup>32</sup> ATB-Vv: Automatische Treinbeïnvloedingsstelsel-Verbeterde versie

<sup>33</sup> Zie ook onze brief d.d. 29 juli 2009; kenmerk 1511473



- *Externe Veiligheid (EUR 6 miljoen)*  
Dit programma betreft het uitvoeringsprogramma EV (Externe Veiligheid) én het versterkingsprogramma EV. Binnen het uitvoeringsprogramma EV zijn inmiddels meerdere projecten opgenomen: Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS), Repressiemaatregelen en Hot-Box detectie. In 2011 is, naast de reguliere projecten, binnen het programma Externe Veiligheid EUR 0,8 miljoen beschikbaar gesteld ten behoeve van het programma Preventie spooruicide.

#### MIRT

ProRail communiceert de planning van de MIRT-projecten (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) via de jaarlijks in december te verstrekken MIRT-opgave. De financiering van MIRT-projecten loopt via afzonderlijke beschikingsaanvragen en beschikkingen en niet via het Beheerplan. De MIRT-cijfers zijn in dit Beheerplan opgenomen om tot een financieel totaalbeeld van ProRail te komen. Hierbij zijn de MIRT-cijfers overgenomen uit de laatste MIRT-opgave<sup>34</sup>. In bijlage 4.3 is de volledige MIRT-opgave 2011 opgenomen.

#### Omgevingswerken

ProRail voert projecten uit in opdracht van en voor rekening van decentrale stakeholders. Voor de dienstengroep Treinpad vallen hieronder met name Light Railprojecten en het programma Quick Scan, onderdeel Regionale Lijnen.

#### FENS

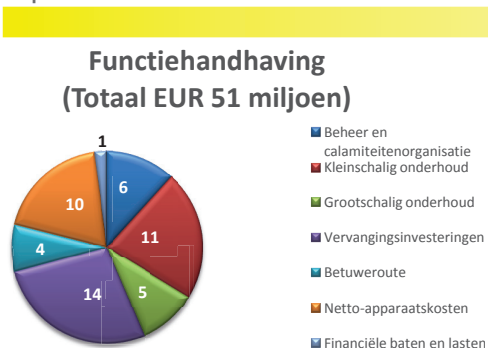
De verwachte kosten die worden gefinancierd uit FENS (Fonds Eénmalige bijdrage NS) zijn voor de dienstengroep Treinpad EUR 18 miljoen. Het betreft inspanningen die ProRail verricht voor de volgende FENS-projecten (dit betreft niet de FENS-projecten die door de NS worden uitgevoerd):

- EPO (Energievoorziening, Perronverlengingen en Opstel terreinen);
- Overwegen.

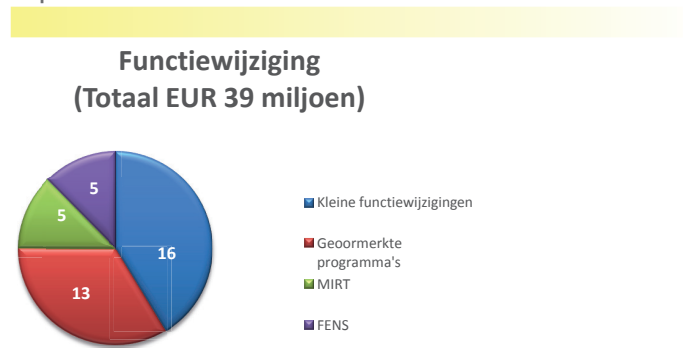
### 4.4.2 Emplacementsdiensten

Aan de dienstengroep Emplacementsdiensten wordt in 2011 EUR 90 miljoen uitgegeven. Onderstaande figuren geven inzicht in hoe deze kosten zijn verdeeld over de verschillende activiteitscategorïen. Daarna volgt een korte toelichting per categorie. Als geen toelichting wordt gegeven, wordt verwezen naar de toelichting bij de betreffende categorie onder de dienstengroep Treinpaden (zie paragraaf 4.4.1).

Figuur 12: Activiteiten functiehandhaving t.b.v. Emplacementsdiensten



Figuur 13: Activiteiten functiewijziging t.b.v. Emplacementsdiensten



<sup>34</sup> d.d. 21 januari 2010; zie bijlage 4.3 voor de MIRT-opgaven van Personen en Goederen.

### Betuweroete

Dit betreft de kosten die worden gemaakt voor de emplacements in de Rotterdamse haven en de emplacements Feyenoord en IJsselmonde.

### Geormerkte programma's

De kosten binnen geormerkte programma's bedragen voor de dienst Emplacementsdiensten in totaal EUR 13 miljoen in 2011. Deze zijn als volgt verdeeld:

- *2e fase Herstelplan Spoor (EUR 0,6 miljoen)*
- *UPGE (EUR 11 miljoen)*  
Het programma UPGE (UitvoeringsProgramma Geluid Emplacements) is er op gericht alle emplacements te laten voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking Industrielawaai, óf aan de eisen uit de milieuvergunning wanneer die hogere waarden dan de Handreiking toelaat. UPGE bestaat uit activeerbare (geluidschermen, smeersystemen) en niet-activeerbare (voegloos maken) kosten.
- *Upgrade tankplaten (EUR 1,4 miljoen)*  
Het programma 'Upgrade tankplaten' voorziet in de upgrade van twintig tankinstallaties. De upgrade houdt in dat de installaties gaan voldoen aan de vandaag geldende milieueisen. ProRail introduceert hiermee het morsvrij tanken. In 2008 is de voorbereiding afgerond. In 2009 en 2010 vindt de daadwerkelijke uitvoering van de upgrade plaats.

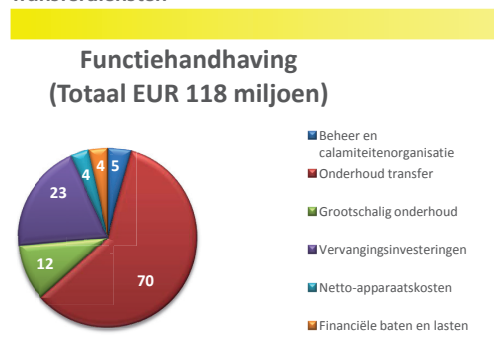
### FENS

De verwachte kosten die worden gefinancierd uit FENS (Fonds Eénmalige bijdrage NS) zijn voor de dienstengroep Emplacementsdiensten EUR 5 miljoen. Het betreft inspanningen die ProRail verricht voor het project EPO (Energievoorziening, Perronverlengingen en Opstelreinen), onderdeel 'Opstelreinen'.

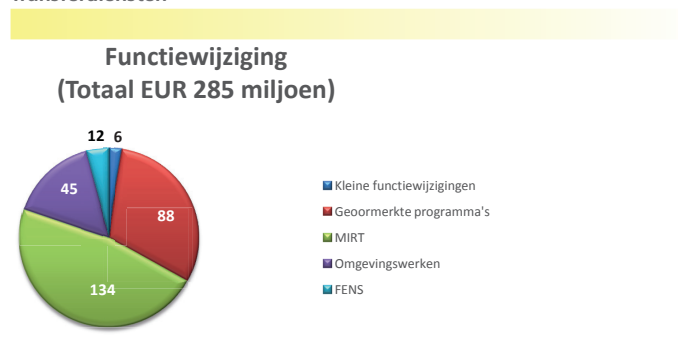
## 4.4.3 Transferdiensten

Aan de dienstengroep Transferdiensten wordt in 2011 EUR 403 miljoen uitgegeven. Tweederde deel hiervan (EUR 285 miljoen) wordt besteed aan activiteiten in het kader van functiewijziging. Onderstaande figuren geven inzicht in de verdeling van deze kosten over de verschillende activiteitscategorien. Daarna volgt per categorie een korte toelichting. Als geen toelichting wordt gegeven, wordt verwezen naar de toelichting bij de betreffende categorie onder de dienstengroep Treinpaden (zie paragraaf 4.4.1).

Figuur 14: Activiteiten functiehandhaving t.b.v. Transferdiensten



Figuur 15: Activiteiten functiewijziging t.b.v. Transferdiensten



### Onderhoud transfer

'Onderhoud transfer' draagt in belangrijke mate bij aan de reizigerstevredenheid KPI's die ProRail heeft gedefinieerd op het gebied van Reinheid en Sociale Veiligheid<sup>35</sup>. De hiervoor benodigde onderhoudsactiviteiten aan de stationsinfra zijn op hoofdlijnen:

- schoonmaak (graffiti, vandalisme);
- onderhoud (dagelijks en constructief onderhoud en verhelpen van storingen);
- energie, OZB (onroerende zaak belastingen) en verzekeringen.

### Geoormerkte programma's

De kosten binnen geoormerkte programma's bedragen voor de dienst Transferdiensten in totaal EUR 88 miljoen in 2011. Deze zijn als volgt verdeeld:

- *2e fase Herstelplan Spoor (EUR 25,5 miljoen)*
- *Toegankelijkheid stations (EUR 34 miljoen)*  
Op hoofdlijnen bestaat het programma Toegankelijkheid uit drie onderdelen:
  - Perronhoogte aanpassingen;
  - Liften en/of (aanpassen) hellingbanen;
  - Kleine maatregelen.

Het programma loopt tot 2020 en bedraagt in totaal ruim EUR 450 miljoen. In 2008 is na overleg met de Tweede Kamer door de minister besloten het programma te versnellen. Het programma had een oorspronkelijke looptijd tot 2030.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft verzocht om een herijking van het programma en deze uiterlijk per 1 november 2010 aan haar te doen toekomen.

Deze bevat onder andere scopewijzigingen door recente regelgevingen en actualisatie van benodigde budgetten. Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal in de herijking van het programma inzichtelijk worden gemaakt welke stations in 2020 zijn aangepast en welk percentage van de reizigers daarmee wordt bereikt.

- *Ruimte voor de Fiets (EUR 24 miljoen)*  
Via het ombouwprogramma 'Ruimte voor de Fiets' beschikken veel stations in Nederland straks over een nieuwe fietsenstalling. ProRail leidt het programma en heeft sinds 2000 op meer dan 200 stations fietsenstallingen omgebouwd. ProRail werkt in het programma samen met verschillende partners (NS Fiets en de verschillende gemeenten, provincies en stadsregio's). Daarnaast zijn ook belangenorganisaties, zoals de Fietsersbond, betrokken.

De doorlooptijd wordt met twee jaar verlengd. Dit wordt veroorzaakt door de samenhang met de stationsverbouwingen te Gouda, Alkmaar, Eindhoven en Tilburg, die na 2012 nog volop in uitvoering zijn.

Met het huidige budget voorziet het programma in circa 300.000 fietsenplaatsen. Om tot en met 2020 in de stallingsbehoefte te kunnen voorzien zijn er nog zeker 200.000 extra fietsenplaatsen nodig.

De bouwkosten voor deze fietsenplaatsen zullen in verband met ruimtegebrek hoger zijn. Uitgaande van een gemiddeld benodigd normbedrag van EUR 1.000 per plaats en cofinanciering bedraagt het extra benodigd budget circa EUR 200 miljoen. Om vanaf 2012 een jaarlijkse kasstroom van EUR 25 miljoen te continueren, is zekerheid over deze extra gelden op korte termijn noodzakelijk.

<sup>35</sup> De prestaties op het gebied van Toegankelijkheid Stations worden verwezenlijkt door uitrol van het geoormerkte project "Toegankelijkheid".

- *Wachtruimten (EUR 5 miljoen)*  
Als onderdeel van het actieplan 'Groeï op het spoor' zoekt ProRail in dit programma samen met reizigersvervoerders naar mogelijke passende maatregelen om het wachten op middelgrote en kleinere stations te veraangenaamen. Het betreft maatregelen, zoals wachtruimten op kleine stations, verlichting en 'narrow-casting'. Voor deze maatregelen zijn de locaties nu vastgesteld. Het programma loopt door tot in 2013. Dit komt enerzijds doordat de scope is uitgebreid en anderzijds doordat wel de locaties duidelijk zijn, maar het vaststellen van de per locatie te nemen maatregelen veel tijd vergt.

#### Omgevingsprojecten

Voor de dienstengroep Transferdiensten betreffen de kosten EUR 45 miljoen. Hieronder vallen met name wijzigingen aan transfervoorzieningen in opdracht van decentrale overheden, zoals bijvoorbeeld nieuwe haltes.

#### FENS

De verwachte kosten die worden gefinancierd uit FENS (Fonds Eénmalige bijdrage NS) zijn voor de dienstengroep Transferdiensten EUR 12 miljoen. Het betreft inspanningen die ProRail verricht voor de volgende FENS-projecten (dit betreft niet de FENS-projecten die door de NS worden uitgevoerd):

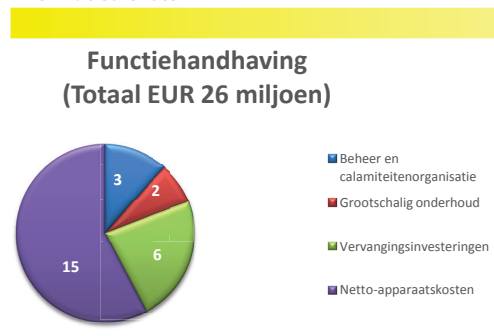
- Kwaliteitsverbetering Stations;
- OV Chipkaart en Poortjes (ProRail-aandeel).

#### 4.4.4 Informatiediensten

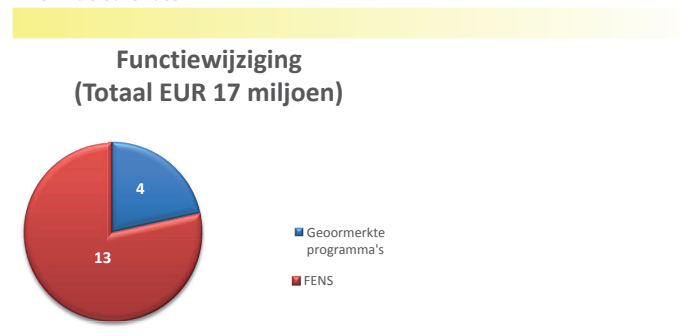
Aan de dienstengroep Informatiediensten wordt in 2011 EUR 44 miljoen uitgegeven. Ruim de helft van deze kosten hebben betrekking op werkzaamheden in het kader van functiehandhaving. Het betreft onderhouds- en vervangingskosten van presentatiemiddelen op stations (hieronder valt niet bekabeling, treinbeheersingssystemen e.d.; dit is opgenomen onder de dienstengroep Treinpaden).

In de netto-apparaatskosten zijn ook de kosten inbegrepen van het leveren van reisinformatiediensten aan de NS. Onderstaande figuren geven inzicht in hoe deze kosten zijn verdeeld over de verschillende activiteitscategorïen. Daarna volgt een korte toelichting per categorie. Als geen toelichting wordt gegeven, wordt verwezen naar de toelichting bij de betreffende categorie onder de dienstengroep Treinpaden (zie paragraaf 4.4.1).

Figuur 16: Activiteiten functiehandhaving t.b.v. Informatiediensten



Figuur 17: Activiteiten functiewijziging t.b.v. Informatiediensten



#### Geormerkte programma's

De kosten binnen geormerkte programma's bedragen voor de dienst Informatiediensten in totaal EUR 5 miljoen in 2011. Hieronder vallen de programma's I-teams en OV drempelloos:

- *I-teams (EUR 5 miljoen)*  
Het programma 'I-teams' is onderdeel van het actieplan 'Groeï op het spoor' en moet ertoe leiden dat het aantal treinreizigers jaarlijks met 5% stijgt. De oorspronkelijke taak van dit I-team was het op orde brengen van de statische informatievoorziening op en rond circa vijftig stations. In 2010 is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu de scope uitgebreid met 36 middelgrote tot kleine stations en 7 grote stations waar verbouwingwerkzaamheden plaatshebben.
- *OV Drempelloos (EUR 1,5 miljoen)*  
Het project "Drempelloos OV" is als maatregel opgenomen in het actieplan 'Groeï op het spoor' met de doelstelling om eind 2011 op circa 50 stations treinvertrektijden op busstations aan te kunnen bieden.

#### FENS

De verwachte kosten die worden gefinancierd uit FENS (Fonds Eénmalige bijdrage NS) zijn voor de dienstengroep Informatiediensten EUR 13 miljoen. Het betreft met name investeringen in de uitrol van InfoPlus.

#### 4.4.5 Spoorzones/Omgevingswerken

De kosten voor de dienstengroep spoorzones/omgevingswerken, in totaal EUR 166 miljoen in 2011, betreffen werkzaamheden voor derden die niet zijn toe te rekenen aan één van de andere dienstengroepen. Het betreft met name<sup>36</sup>:

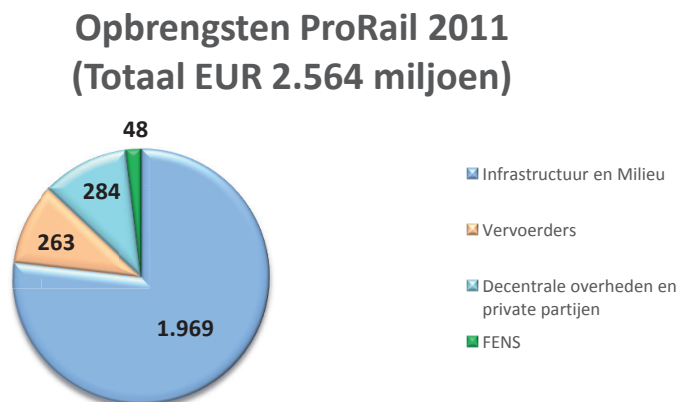
- Het aandeel van derden in de financiering van Nieuwe Sleutel Projecten (NSP's), die voornamelijk betrekking hebben op zaken als OV-knooppunten, waaronder busstations, gebiedsinrichting, etc. (EUR 74 miljoen);
- Tunnels, onderdoorgangen, etc. (EUR 87 miljoen);
- Project spoorzone Helmond (EUR 15 miljoen);
- Aanleg geluidsschermen (EUR 20 miljoen).

<sup>36</sup> Genoemde bedragen in deze opsomming zijn bruto bedragen, dus zonder rekening te houden met een forfaitaire aftrek van in totaal EUR 30 miljoen.

## 4.5. Opbrengsten 2011

De totale opbrengsten van ProRail in 2011 bedragen EUR 2.564 miljoen. Onderstaande figuur geeft inzicht in de verdeling hiervan naar de verschillende financiers:

Figuur 18: Verdeling financiers ProRail



### Subsidie ministerie van Infrastructuur en Milieu

De subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (EUR 1.969 miljoen) bestaat uit:

1. subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor kosten van Beheer & Instandhouding (capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten) van het landelijke spoorwegnet (EUR 1.324 miljoen);
2. subsidie voor investeringen vanuit het MIRT (EUR 645 miljoen; dit bedrag is exclusief het budget voor verkenningen en innovatie).

### Vervoerders

Van de in totaal EUR 263 miljoen aan opbrengsten van vervoerders is EUR 251 miljoen afkomstig uit de gebruiksvergoeding. Het restant betreft opbrengsten uit het omroepcontract met de NS.

In 2011 bedraagt de gebruiksvergoeding voor het Gemengd Net EUR 232 miljoen, voor de HSL-Zuid EUR 5 miljoen, en de gebruiksvergoeding Keyrail EUR 14 miljoen. De verwachte opbrengsten uit gebruiksvergoeding Gemengd Net zijn gebaseerd op de tarieven in de Netverklaring 2011 en de prognose van de vervoersontwikkeling zoals opgesteld in het voorjaar van 2010. Deze prognose is conform vorig jaar exclusief de effecten van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De voorjaarsprognose 2010 (zie ook bijlage 3.1) is ten opzichte van de voorjaarsprognose 2009 vooral ten aanzien van de tonkilometers naar beneden bijgesteld. Bij de reizigersvervoerders komt dit doordat zij hun bakken efficiënter inzetten. Bij de goederenvervoerders is de verwachting dat de economische recessie langer doorwerkt.

Tot slot gaan we er vanuit dat de goederenvervoerders vanaf 2012 weer de gehele gebruiksafhankelijke kosten betalen; tot en met 2011 is er een subsidieregeling waardoor zij niet de volledige gebruiksafhankelijke kosten betalen.

### **Overheden en private partijen**

ProRail voert werkzaamheden uit in opdracht van decentrale stakeholders, zijnde decentrale overheden en private partijen. In 2011 is de omvang hiervan EUR 284 miljoen. Hieronder vallen omgevingswerken (tunnels, viaducten, etc.), aandelen van derden in de Nieuwe Sleutel Projecten (NSP's), Light Railprojecten, het onderdeel Regionale Lijnen van het programma Quick Scan en overige projecten.

### **FENS**

In 2011 zijn de verwachte opbrengsten uit FENS (Fonds Eénmalige bijdrage NS) in totaal EUR 48 miljoen. Het betreft de inspanningen die ProRail verricht voor FENS-projecten (en dus niet de FENS-projecten die door NS worden uitgevoerd):

- EPO (Energievoorziening, Perronverlengingen en Opstel terreinen);
- Overwegen;
- OV Chipkaart en Poortjes (ProRail-aandeel);
- Transfer (ProRail-aandeel);
- Amsterdam CS;
- InfoPlus.





# Bijlagen

## Bijlage 1. Definitie en meetsysteem KPI's met grenswaarde

### **KPI Capaciteitsverdeling**

*Definitie:* De mate waarin ProRail in staat is door vervoerders aangevraagde treinpaden te honoreren.

*Meetsysteem:* Ieder jaar gebruiken we voor elke nieuwe capaciteitsverdeling een nieuwe (plan)versie in het planningssysteem. In het planningssysteem worden alle aanvragen verzameld en gepland. Zijn er aanvragen die conflicteren, dan wordt gezocht naar oplossingen. Uit de output van dit systeem wordt de totale verdeelde waarde van de capaciteit bepaald.

### **KPI Geleverde treinpaden**

*Definitie:* Het percentage reizigerstreinpaden van het aantal oorspronkelijke geplande reizigerspaden waarvoor ProRail aan de vervoerder de mogelijkheid heeft geboden om ze te realiseren.

*Meetsysteem:* De gegevens die nodig zijn voor deze KPI worden ontsloten uit de applicatie "Dashboard KPI treinpad", die gegevens combineert uit de systemen Vervoersgegevensbank, ISVL en Monitoring. Middels een specifieke beslissingsboom (algoritme) wordt de KPI berekend. Dagelijks vindt er controle plaats op de verwerkingsstappen die leiden tot deze KPI. Ten behoeve van rapportagedoeleinden worden alle gegevens overgenomen in een centrale database, van waaruit vervolgens gerapporteerd wordt aan zowel Reizigersvervoerders als ProRail.

### **KPI Deels gerealiseerde treinpaden**

*Definitie:* Het percentage reizigerstreinpaden van het aantal niet-gerealiseerde reizigerstreinpaden, waarbij de reizigerstrein een deel van de voor die trein geplande dienstregelpunten<sup>37</sup> heeft aangedaan.

*Meetsysteem:* De gegevens die nodig zijn voor deze KPI worden ontsloten uit de applicatie "Dashboard KPI treinpad", die gegevens combineert uit de systemen Vervoersgegevensbank, ISVL en Monitoring. Middels een specifieke beslissingsboom (algoritme) wordt de KPI berekend. Dagelijks vindt er controle plaats op de verwerkingsstappen die leiden tot deze KPI. Ten behoeve van rapportagedoeleinden worden alle gegevens overgenomen in een centrale database, van waaruit vervolgens gerapporteerd wordt aan zowel Reizigersvervoerders als ProRail.

<sup>37</sup> Een dienstregelpunt is een primair gebied dat een aaneengesloten begrensd deel van het spoorweginet vormt en dat een functie vervult bij het opzetten en vastleggen van de dienstregeling.

### **KPI Reizigerstevredenheid over reinheid transfer**

*Definitie:* Het percentage NS-treinreizigers dat de reinheid van de transfervoorzieningen waardeert met een cijfer 7 of hoger.

*Meetsysteem:* De KPI Reizigerstevredenheid wordt gemeten door middel van een continu onderzoek onder reizigers. Hierbij maakt ProRail gebruik van onderzoek van NS Reizigers. Dit onderzoek wordt al jaren uitgevoerd, waardoor er robuuste en meerjarige uitkomsten bekend zijn.

ProRail is met NS Poort – als mede-eigenaar van het station – en vervoerders in gesprek over het opzetten van een nieuwe meetsystematiek voor deze KPI. Het doel van het nieuwe meten is dat er een oordeel kan worden gegeven over a) grote knooppunt stations en b) trajecten en de (kleinere) stations die op dat traject liggen. Op deze manier is het mogelijk om op spoorlijnniveau de reizigerstevredenheid over reinheid en sociale veiligheid voor heel Nederland te meten, en niet alleen met een Nederlands gemiddelde te komen. Zo is het mogelijk te differentiëren naar vervoerders en/of concessieverleners. Nederland telt gemiddeld 80 lijnen. De sturing op lijnniveau sluit aan bij het beleid van de KPI Treinpad en KPI Beschikbaarheid. De prestatie voor regionale vervoerders wordt, naar gelang van de wens van de vervoerder, in de individuele Toegangsovereenkomst opgenomen.

### **KPI Reizigerstevredenheid over sociale veiligheid (overdag en 's avonds)**

*Definitie:* Het percentage NS-treinreizigers dat de sociale veiligheid op transfervoorzieningen waardeert met een cijfer 7 of hoger.

*Meetsysteem:* De KPI Reizigerstevredenheid wordt gemeten door middel van een continu onderzoek onder reizigers. Hierbij maakt ProRail gebruik van onderzoek van NS Reizigers. Dit onderzoek wordt al jaren uitgevoerd, waardoor er robuuste en meerjarige uitkomsten bekend zijn.

ProRail is met NS Poort – als mede-eigenaar van het station – en vervoerders in gesprek over het opzetten van een nieuwe meetsystematiek voor deze KPI. Het doel van het nieuwe meten is dat er een oordeel kan worden gegeven over a) grote knooppunt stations en b) trajecten en de (kleinere) stations die op dat traject liggen. Op deze manier is het mogelijk om op spoorlijnniveau de reizigerstevredenheid over reinheid en sociale veiligheid voor heel Nederland te meten, en niet alleen met een Nederlands gemiddelde te komen. Zo is het mogelijk te differentiëren naar vervoerders en/of concessieverleners. Nederland telt gemiddeld 80 lijnen. De sturing op lijnniveau sluit aan bij het beleid van de KPI Treinpad en KPI Beschikbaarheid. De prestatie voor regionale vervoerders wordt, naar gelang van de wens van de vervoerder, in de individuele Toegangsovereenkomst opgenomen.

### **KPI Toegankelijkheid**

*Definitie:* Mate waarin de toegankelijkheidsmaatregelen, zoals beschreven in het implementatieplan Toegankelijkheid, conform planning zijn uitgevoerd.

*Meetsysteem:* De KPI Toegankelijkheid wordt geteld op basis van prestatieverklaringen van aannemers, waarmee ProRail akkoord gaat. Als de toegankelijkheidsmaatregel is gerealiseerd zonder tussenkomst van een aannemers, dan telt de akkoordverklaring van ProRail als meetmoment. ProRail legt de uitgevoerde maatregelen handmatig in een Excel spreadsheet vast. Deze cijfers worden maandelijks gecontroleerd.

**Aanpassing:** Door de actualisatie van het programma Toegankelijkheid, indien de scope aanpassing wordt overgenomen, zal het aantal uit te voeren maatregelen toenemen. Een trendbreuk in het grenswaarde percentage zal optreden. Vanaf 2012 was voorzien te gaan rapporteren op aantallen stations die volledig voor mensen met motorisch- en/of visuele beperking toegankelijk zijn. M.a.w.: alle maatregelen zijn uitgerold. Door toevoeging van een aantal Kleine Maatregelen, zoals een waarschuwingslijn op perrons, bestaande liften voorzien van braille en auditieve etage aanduiding e.d. zal deze KPI vanaf 2014 inzichtelijk kunnen worden gemaakt.

#### **KPI Reizigerstevredenheid over reisinformatie bij ontregelingen**

**Definitie:** Het percentage NS-treinreizigers dat de informatievoorziening bij ontregelingen op stations waardeert met een cijfer 7 of hoger.

**Meetsysteem:** De KPI Reizigerstevredenheid wordt gemeten door middel van een continu onderzoek onder reizigers. Hierbij maakt ProRail gebruik van onderzoek van NS Reizigers. Uitsluitend binnenlandse NS treinen worden gemeten. Internationale treinen en treinen van de overige reizigersvervoerders worden niet gemeten. Dit onderzoek wordt al jaren uitgevoerd, waardoor er robuuste en meerjarige uitkomsten bekend zijn. Voor deze KPI worden de verzamelde metingen voor de klanttevredenheid m.b.t. de informatievoorziening tijdens ontregelingen, verwerkt door de NS tot een kwartaal- en een jaargemiddelde op landelijk niveau. De maand rapportages klantoordeelen lopen van de 15<sup>e</sup> tot de 15<sup>e</sup> van een maand. Het klantoordeel van bijvoorbeeld de maand oktober loopt dus van 15 september tot 15 oktober.

#### **KPI Beschikbaarheid**

**Definitie:** De beschikbaarheid van het spoor binnen openingstijden.

**Meetsysteem:** Zoals in Beheerplan 2009 al is opgenomen, worden de realisatiegegevens voor deze KPI ontsloten uit onder meer de systemen Monitoring en Apollo. De koppeling tussen deze systemen is zoveel mogelijk geautomatiseerd. Op die manier kunnen we de betrouwbaarheid van deze KPI waarborgen. Verdere waarborging vindt plaats door continue controle op de aansluiting van de brondata op het KPI cijfer.

#### **KPI Onderhoudstijd**

**Definitie:** Infrastructuur die niet beschikbaar is voor de treindienst als gevolg van het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden waarbij de uit te voeren werkzaamheden hinder oplevert voor het vervoersproces.

**Meetsysteem:** Zoals in Beheerplan 2009 al is opgenomen, worden de realisatiegegevens voor deze KPI ontsloten uit onder meer de systemen Monitoring en Apollo. De koppeling tussen deze systemen is zoveel mogelijk geautomatiseerd. Op die manier kunnen we de betrouwbaarheid van deze KPI waarborgen. Verdere waarborging vindt plaats door continue controle op de aansluiting van de brondata op het KPI cijfer.

### **KPI Storingstijd**

*Definitie:* Percentage van tijd dat de infrastructuur, als gevolg van storing, niet beschikbaar is voor de treindienst en hinder oplevert.

*Meetsysteem:* Zoals in Beheerplan 2009 al is opgenomen, worden de realisatiegegevens voor deze KPI ontsloten uit onder meer de systemen Monitoring en Apollo. De koppeling tussen deze systemen is zoveel mogelijk geautomatiseerd. Op die manier kunnen we de betrouwbaarheid van deze KPI waarborgen. Verdere waarborging vindt plaats door continue controle op de aansluiting van de brondata op het KPI cijfer.

## Bijlage 2. Risicomanagement

Om met meer zekerheid het behalen van onze doelstellingen veilig te stellen heeft ProRail in 2007 een systeem van integraal risicomanagement geïntroduceerd. De Directie van ProRail is verantwoordelijk voor het risicomanagementsysteem. Dit systeem en het beleid zijn vastgelegd op een website. De kennis over risicomanagement wordt bevorderd door cursussen die meerdere keren per jaar aan de medewerkers worden gegeven. ProRail hanteert een gedragscode waarin regels met betrekking tot integriteit en gedrag zijn vastgelegd. Het melden van onregelmatigheden is mogelijk bij een vertrouwenspersoon. Risico's met betrekking tot milieu en veiligheid worden apart gemanaged, maar maken integraal onderdeel uit van het risicoraamwerk. De verantwoordelijkheid voor beleid, advies en rapportage is belegd bij een apart expertteam. Naast aandacht voor integraal risicomanagement en milieu- en veiligheidsrisico's, hanteert ProRail een projectmethodiek voor risico's die met de beheersing van (grote) projecten te maken hebben.

Elk jaar wordt het risicomanagementsysteem intern en extern geaudit om de effectiviteit vast te stellen. De Directie bespreekt periodiek de opzet en werking van het risicomanagementsysteem en de toprisico's met de Raad van Commissarissen.

### Het systeem van risicomanagement

ProRail baseert het risicomanagementsysteem op het COSO-ERM model. De managementteams van de bedrijf- en stafeenheden voeren zelfstandig risk self assessments (RSA) uit waarbij de doelstellingen van ProRail centraal staan. Hierbij worden de risico's die het behalen van onze doelstellingen zouden kunnen belemmeren, onderkend. Deze worden naar aard gecategoriseerd in strategisch, operationeel, compliance of rapportagerisico's. Met behulp van een risicomatrix worden de risico's gewogen op basis van gevolg en kans, waarna de belangrijkste worden voorgelegd aan de Directie. Zo ontstaat een lijst van toprisico's die de Directie in zijn rol als Risk Committee het hele jaar monitort. De invulling van de risicomatrix die de weging van de risico's bepaalt, is in 2010 geëvalueerd. Hieruit blijkt dat de tolerantie voor risico's met grote impact en kleine kans is afgenomen. In het najaar van 2010 wordt een aanpassing van de risicomatrix geïmplementeerd.

De uitkomsten van de RSA worden inclusief voorgenomen beheersmaatregelen vastgelegd in het risicoregister. Plannen om te komen tot een betere beheersing van de onderkende risico's worden met behulp van dit register actief gevolgd. Aan het eind van het jaar volgt een control risk self assessment (CRSA). Daarbij stellen de afzonderlijke managementteams en de Directie vast of en in welke mate het integraal risicomanagementsysteem werkt. De leden van de directie ondertekenen op basis van het CRSA een managementverklaring waarin zij vastleggen aan vereisten van de risicomanagementcyclus (RSA, CRSA en monitoring en verantwoording) te hebben voldaan.

Hieronder zijn op basis van de huidige inzichten de belangrijkste risicogebieden voor 2010 en verder beschreven.

### Strategisch

De markt waarin ProRail opereert is zeer gevoelig voor conjuncturele schommelingen. Financiële risico's ontstaan wanneer prijsontwikkelingen in de markt niet geheel of niet tijdig kunnen worden verwerkt in tarieven of subsidie-opbrengsten, of wanneer plotselinge kostenstijgingen of opbrengstendalingen niet kunnen worden voorzien en opgevangen.

Het succes van ProRail staat of valt met goede relaties met onze stakeholders. Naast onze aandeelhouder en medewerkers zijn goede relaties met overheden, vervoerders en leveranciers een belangrijke voorwaarde voor het bereiken van onze strategische doelstellingen.

Het inspelen op veranderde (markt)omstandigheden vraagt een flexibele en daadkrachtige organisatie. ProRail heeft sinds 2010 een nieuwe organisatie ingericht om hier maximaal op in te spelen.

Tenslotte, de specialistische kennis die nodig is om op een adequate wijze functies bij ProRail te vervullen maakt dat spanningen op de arbeidsmarkt ProRail hard kunnen treffen. Een evenwichtige opbouw van het personeelsbestand is daarom van belang. De risico's die hiermee samenhangen, worden zo goed mogelijk gemanaged met (strategische) personeelsplanning.

#### **Operationeel**

Zowel bij het onderhouden en verzorgen van de dagelijkse treindienstregeling als bij (grote) bouwprojecten ontstaan dagelijks veiligheidsrisico's. Veiligheidsrisico's voor medewerkers en reizigers hebben bij ProRail topprioriteit. Daarnaast is het risico op een verstoring van de dienstregeling onderkend als toprisico. Verstoring van de dienstregeling kan ontstaan door falen van het systeem of door menselijk handelen. Het risico op verstoringen onder invloed van het weer en het daarna op gang brengen van de dienstregeling wanneer een verstoring is opgetreden, worden in samenwerking met de vervoerder gemanaged.

#### **Compliance**

Een van de kerntaken van ProRail is het verdelen van de capaciteit op het Nederlandse spoorwegennet. Deze verdeling is aan vele voorschriften verbonden op het vlak van milieu en veiligheid, maar ook aan regelingen die eerlijke concurrentieverhoudingen moeten borgen. De complexiteit die verbonden is aan de capaciteitsverdeling binnen wet- en regelgeving vereist constante monitoring.

Afgelopen jaar heeft ProRail aandacht besteed aan bewustwording van de integriteitsrisico's met behulp van workshops en een enquête. In 2011 worden deze inspanningen voortgezet.

#### **Verslaggeving**

ProRail stuurt op resultaat. Resultaatafspraken met de concessieverlener worden gemeten met behulp van kernprestatie-indicatoren (KPI's). Deze KPI's dienen betrouwbaar, volledig en juist te worden gerapporteerd. Om de kwaliteit van deze niet-financiële gegevens te kunnen borgen is recent een administratieve organisatie ingericht en zijn interne beheersmaatregelen vastgelegd, gebaseerd op ons risicoregister. De Directie ziet toe op de betrouwbaarheid van de rapportages in het algemeen en die van de KPI's in het bijzonder.

#### **Ontwikkeling van het risicomanagementsysteem**

Elk jaar ontstaan weer nieuwe kleine of grotere risico's waaruit blijkt dat de onderkenning, weging en beheersing van risico's altijd voor verbetering vatbaar zijn. Hierbij moet een evenwicht worden gevonden tussen de kosten en de baten van het integrale risicomanagementsysteem en de veranderingen hierin die de organisatie kan absorberen. In 2010 hebben we de regels en methode van het RSA verscherpt en de formulering van de managementverklaring risicomanagement verder geconcretiseerd. De rapportage over de voortgang van beheersmaatregelen en de registratie van risico's is ProRail-breed op uniforme wijze vastgelegd. De risicomatrix wordt, zoals eerder aangegeven, in het najaar van 2010 aangepast. In 2011 staat de medewerker centraal. Op welke wijze kan de medewerker in een complexe organisatie risico's signaleren en daar direct handelend in optreden? We stellen vast dat een werkend integraal risicomanagementsysteem niet voorkomt dat er zo nu en dan zaken fout gaan, maar wel een nuttig hulpmiddel is voor een lerende organisatie die naar een beheersbare en betrouwbare dienstverlening streeft.

## Bijlage 3. Uitgangspunten en staat van de infrastructuur

### 3.1. Uitgangspunten Beheerplan: prognoses trein- en tonkilometers

In dit Beheerplan is gebruik gemaakt van de prognoses trein- en tonkilometers voor de jaren 2010 t/m 2020 gebaseerd op de ondergrens voorjaarsreferentie 2010 voor Gemengd Net en de trend voor Betuweroute en HSL. Deze prognoses trein- en tonkilometers zijn inclusief de Betuweroute en de HSL, maar zijn exclusief de vervoerstoename als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Tabel 3-1: Overzicht prognoses treinkilometers 2010-2020

Treinkilometers (x miljoen)	Realisatie	Prognose					Doorkijk	
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2020
Totaal Reizigers	133,1	135,9	138,7	140,1	143,9	144,3	144,7	151,6
Totaal Goederen	10,5	8,5	8,7	9,6	10,5	11,4	12,3	16,9
Totaal Overig*	1,4	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totaal Vervoer</b>	<b>145,0</b>	<b>144,4</b>	<b>147,5</b>	<b>149,7</b>	<b>154,4</b>	<b>155,7</b>	<b>157,0</b>	<b>168,5</b>
Waarvan over HSL-infra	0,3	1,2	3,5	3,7	3,7	3,7	3,7	4,8
Waarvan over Betuweroute	2,8	2,9	3,8	5,7	6,6	6,7	6,9	7,5

\* Overig: aannemers/ testritten

Tabel 3-2: Overzicht prognoses tonkilometers 2010-2020

Tonkilometers (x miljard)	Realisatie	Prognose					Doorkijk	
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2020
Totaal Reizigers	35,9	36,0	36,1	35,7	36,0	35,4	34,7	36,4
Totaal Goederen	11,8	10,9	11,3	12,4	13,5	14,9	16,2	22,8
Totaal Overig*	0,3	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totaal Vervoer</b>	<b>48,0</b>	<b>46,9</b>	<b>47,3</b>	<b>48,1</b>	<b>49,5</b>	<b>50,2</b>	<b>50,9</b>	<b>59,2</b>
Waarvan over HSL-infra	0,1	0,3	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,1
Waarvan over Betuweroute	3,1	3,9	5,1	7,6	8,8	9,3	9,8	12,3

\* Overig: aannemers/ testritten

### 3.2. Staat van de infrastructuur

De staat van de infrastructuur is vanuit verschillende invalshoeken te typeren. We richten ons hier op de volgende aspecten:

- Functionaliteit van de infrastructuur;
- De geleverde prestatie via de infrastructuur;
- De benodigde middelen voor instandhouding van de infrastructuur;
- De mate waarin we de infrastructuur veilig in stand houden conform de eisen (het zogenoemde "in control" zijn).

#### *Functionaliteit*

De infrastructuur biedt een bepaalde functionaliteit die vastgelegd is in de Netverklaring. De huidige infrastructuur voldoet aan de eisen uit de Netverklaring. Tevens bereidt ProRail zich voor op toekomstige eisen. Voorbeelden hiervan zijn: "Elke tien minuten een trein"; het toelaten van zwaardere aslasten (25 ton) en het voorbereiden van een mogelijke systeemverandering voor de tractie (van 1.500V naar 25kV).

### *Prestaties*

Op basis van de afspraken die ProRail via het Beheerplan met zowel vervoerders als met de concessieverlener maakt, worden ambitieniveaus voor de prestatie-indicatoren van ProRail bepaald. De prestaties die ProRail levert en die expliciet samenhangen met de staat van de infrastructuur hebben onder andere betrekking op treinpad, veiligheid en reinheid. Jaarlijks stelt ProRail het Infraplan op waarin de activiteiten opgenomen zijn die ProRail uitvoert om de gevraagde functionaliteiten en prestaties te leveren alsmede de benodigde middelen om dit te bereiken. Uit het Infraplan 2011-2015 blijkt dat ProRail voor 2011 verwacht aan de gestelde prestatie-eisen van de infrastructuur te kunnen voldoen.

ProRail is gestart met de ontwikkeling van een 'sustainability index'. Als praktijktoets is een eerste model toegepast op wissels. Op basis van de inzichten uit de praktijktoets is gekozen voor de volgende definitie voor de te ontwikkelen index: "de sustainability index geeft inzicht in de ontwikkeling en samenhang van de onderhoudskosten, vervangingskosten, kwaliteit en functionaliteit van de railinfrastructuur". Uit de toets is gebleken dat alle data aanwezig is om een index samen te stellen, er moet alleen een KPI voor de vervangingskosten worden ontwikkeld. Van de bevindingen van de toets is een rapport geschreven met aanbevelingen voor verdere ontwikkeling.

### *Life Cycle Management*

Het in stand houden van de infrastructuur gebeurt door middel van kleinschalig onderhoud, grootschalig onderhoud en vervangingen. Bij het opstellen van het Infraplan wordt op basis van 'Life Cycle Management (LCM)' een afweging gemaakt tussen verschillende varianten voor de instandhouding. Zo bepalen we welke activiteit nodig is om, binnen de vereiste prestaties, de langste levensduur te realiseren tegen de laagst mogelijke kosten.

Voor het Infraplan is als uitgangspunt het beschikbare budget gehanteerd. Dit houdt in dat ook rekening is gehouden met reeds gealloceerde middelen en vooruitontvangen bedragen.

### *In stand houden infrastructuur*

We realiseren de instandhouding van de infrastructuur conform onze vigerende eisen. Vervolgens vertalen we het lange termijn plan functiehandhaving in concrete instandhoudingactiviteiten middels het productieplan. Via het dashboard Veilige Berijdbaarheid monitoren we de staat van de infrastructuur.

Op basis van de vigerende eisen is de infrastructuur veilig te berijden. Onderdeel van deze instandhouding is dat we thema's benoemd hebben die we bijzonder relevant vinden voor de veiligheid. Deze thema's voorzien we zo nodig van extra beheersmaatregelen. We noemen enkele van deze thema's. Het betreft:

- Risico's rond Stoptonend Seinen: om dit risico te beheersen realiseren we het systeem ATB -Vv;
- Spoor: risicothema's wat betreft het spoor zijn:
  - Spoorgeometrie: er is een limitatief aantal risicolocaties bekend, hiervoor zijn beheersmaatregelen genomen;
  - Spoorspatting: er is sprake van extra beheersmaatregelen om mogelijke spoorspattingen te voorkomen;
  - Wintermaatregelen: er worden extra maatregelen genomen om de problemen, zoals in de afgelopen winter zich voordeden, te voorkomen;
  - Stootjukken: op een aantal kritische locaties worden nieuwe stootjukken geplaatst om de veiligheid te vergroten.
- Arbeidsveiligheid: we blijven samen met de aannemers veel aandacht besteden aan de arbeidsveiligheid. Met de zogenoemde "24Safety" aanpak die vanaf september 2009 is gelanceerd, kan de attentie voor arbeidsveiligheid gestructureerder van management op baanwerkers worden overgebracht.



- Er zijn enkele ontsporingen geweest. Om het ontsporingsrisico scherper te beheersen is een drietal acties voorzien:
  - ProRail bespreekt met IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) de wijze van invulling van zijn toezichtsrol op vervoerders;
  - ProRail zoekt contact met IVW en vervolgens met de verantwoordelijke vervoerder;
  - ProRail doet intern een versneld haalbaarheidsonderzoek naar toepassing van Gotcha voor treindetectie inclusief operationele consequenties.

#### *Toelichting per systeem*

De infrastructuur is verdeeld in acht deelsystemen, deze geven nader inzicht in de technische staat van de infrastructuur. Hieronder wordt per deelsysteem aangegeven wat onder het deelsysteem wordt verstaan en welke activiteiten ProRail zich in 2011 en 2012 ten doel heeft gesteld om de kwaliteit van het deelsysteem te handhaven of te verbeteren. Tevens wordt per systeem de vervangingswaarde, de economische en de theoretische levensduur vermeld (de levensduren zijn op basis van het LTPV 2009).

Tabel 3-3: Vervangingswaarde en levensduur per systeem

	Vervangingswaarde per 30 juni 2010	Economische levensduur (gemiddeld)	Technische levensduur (gemiddeld)
Draagsysteem	EUR 2,6 miljard	61 jaar	-
Doorsnijdingsysteem	EUR 9,3 miljard	89 jaar	95 jaar
Geleidingsysteem	EUR 8,0 miljard	25 jaar	35 jaar
Energievoorzieningsysteem	EUR 3,8 miljard	49 jaar	75 jaar
Treinbeveiligingsysteem	EUR 2,4 miljard	26 jaar	-
Transfersystemen	EUR 3,9 miljard	47 jaar	-
Communicatiesysteem	EUR 0,6 miljard	19 jaar	-
Treinbeheersingssysteem	EUR 0,4 miljard	11 jaar	-

#### **Draagsysteem en doorsnijdingsysteem**

Het draagsysteem en doorsnijdingsysteem omvatten objecten als baanlichaam, kabel- en leidingentracés, overwegbevloeringen, kunstwerken en railgebonden gebouwen (RGG). Kunstwerken zijn alle civieltechnische constructies bij het spoor, voor zover deze de spoorinfra raken. Railgebonden gebouwen zijn in te delen in gebouwen ten behoeve van apparatuur voor Energievoorziening, Telematica, Treinbeveiliging en Verkeersleiding. Op 30 juni 2010 is de vervangingswaarde van het draagsysteem EUR 2,6 miljard en de vervangingswaarde van het doorsnijdingsysteem EUR 9,3 miljard.

#### *Levensduren*

De economische levensduur volgens de activa-administratie is voor:

- kunstwerken 95-100 jaar en voor
- overwegbevloering 26 jaar.

De theoretische levensduur volgens SAP is voor:

- kunstwerken 100 jaar en voor
- overwegbevloering 26 jaar.

De levensduur van kunstwerken wordt bijna altijd verlengd door gebruik te maken van conservering. Voor overwegbevloering maakt ProRail in toenemende mate gebruik van zwaardere constructies, omdat het wegverkeer toeneemt. Deze constructies kennen een langere levensduur. Tevens is er een nieuwe constructie ontwikkeld waarvoor een kortere buitendienststelling nodig is om de bevloering te plaatsen.

### Activiteiten

Onderstaande tabel geeft, van de belangrijkste objecten van het draag- en doorsnijdingsstelsel, weer hoeveel daarvan vervangen gaat worden in 2010, 2011 en 2012 (cijfers zijn gebaseerd op de planning).

Tabel 3-4: Draag- en doorsnijdingsstelsel, onderverdeling naar objecten

	2010	2011	2012
Vervangen brug	8 stuks	4 stuks	3 stuks
Vervangen overwegbevoelingen	1.221 mtr.	ntb	1.207 mtr.
Vervangen MCI door BCI op bruggen	ntb	ntb	6 stuks
Aanpassen tunnels (div. werkzaamheden)	ntb	ntb	3 stuks

\*) aantallen zijn exclusief Betuweroute/SUNIJ-lijn/Niet-concessieactiviteiten

### Geleidingsstelsel

Het geleidingsstelsel bestaat uit de objecten spoortak, wissels, wisselmonitoringstelsel en wisselverwarmingsinstallatie. De meeste activiteiten vinden plaats aan sporen en wissels. Op 30 juni 2010 is de vervangingswaarde van het geleidingsstelsel EUR 8,0 miljard.

### Levensduren

De economische levensduur volgens de activa-administratie is voor:

- spoor 25 jaar en voor
- wissels 25 jaar.

De theoretische levensduur volgens SAP is voor:

- spoor 34 jaar en voor
- wissels 35 jaar.

De levensduur van spoor zal de komende jaren toenemen, omdat bij vervanging een ander type spoor en dwarsligger wordt gebruikt. Dit type dwarsligger kent een levensduur van 40-70 jaar. Wissels komen steeds meer op beton te liggen, dit verlengt de levensduur naar 35-60 jaar. Naast het verlengen van de levensduur bieden deze nieuwe types ook voordelen als stabielere constructie, minder onderhoud nodig en minder milieubelasting.

### Activiteiten

Onderstaande tabel geeft, van de objecten van het geleidingsstelsel, weer hoeveel daarvan vervangen worden in 2010, 2011 en 2012 (cijfers zijn gebaseerd op de planning).

Tabel 3-5: Geleidingsstelsel, onderverdeling naar objecten

	2010	2011	2012
Spoor	79 km	101 km	100 km
Dwarsliggers	18 km	23 km	39 km
Ballast	28 km	7 km	1,6 km
Wissels	141 st	197 st	199 st

\*) aantallen zijn exclusief Betuweroute/SUNIJ-lijn/Niet-concessieactiviteiten

#### *Railcontactvermoeiing (RCF – 'Rolling Contact Fatigue')*

RCF is een fenomeen aan de spoorstaaf dat sinds 2000 snel in omvang is toegenomen. RCF wordt aangepakt via een landelijk programma van slijpen en het tijdig uitwisselen van stukken spoorstaaf (passtukken), maar blijft een jaarlijks terugkerende reactieve activiteit. Middels het project Spoorstaaf van A tot Z werkt ProRail aan een stuk assetmanagement om de spoorstaaf in zijn geheel te managen waardoor middels een beheerst en efficiënt proces de gewenste optimale prijs-prestatie van de spoorstaaf aantoonbaar behaald wordt. Hierdoor zal met name ook RCF teruggedrongen worden.

#### **Energievoorzieningsysteem**

Het energievoorzieningsysteem bestaat uit een tractie-energievoorzieningsysteem (inclusief netbeheer) en uit 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 systeembeheer van de diesel-tankinstallaties en de nutsvoorzieningen gas en elektra, waaronder de depotvoedingen. Op 30 juni 2010 is de vervangingswaarde van het energievoorzieningsysteem EUR 3,8 miljard.

#### *Levensduren*

Het energievoorzieningsysteem bestaat uit diverse subsystemen, de grootste is het 1.500V systeem. Ieder subsysteem heeft een afschrijvingstermijn. Binnen het 1.500V systeem maken we onderscheid naar verschillende objecten. De economische levensduur volgens de activa-administratie is voor het 1.500V systeem 15-73 jaar. De theoretische levensduur volgens SAP is voor het 1.500V systeem 15-80 jaar. Tussen 2015 en 2025 bereikt een kwart van het bovenleidingsysteem het einde van zijn levensduur. Momenteel wordt onderzocht of deze levensduur verlengd kan worden. Indien er vervangen moet worden, zal het systeem voorbereid worden op een hogere spanning (25kV).

#### *Activiteiten*

Voor 2011 en 2012 zijn de volgende activiteiten gepland:

- Vervangen van 20 gelijkspanningverdeelinrichters;
- Inrichten Operationeel Besturings Centrum (centraliseren van de regionale Schakel- en MeldCentra);
- Voor 2,5 respectievelijk EUR 3,2 miljoen vervangen van rijdraden.

#### *Tractie-energievoorzieningsysteem*

Het tractie-energievoorzieningsysteem betreft zowel het 1.500V DC als het 25 kV AC systeem. Tot 2017 zijn alleen de Betuweroute en HSL-Zuid voorzien van het 25 kV voedingsysteem. HSL-Zuid maakt geen onderdeel uit van de lange termijn reeksen.

#### **Treinbeveiligingssysteem**

Het beveiligingssysteem bevat alle seinen, externe interfaces en additionele beveiliging. De huidige treinbeveiliging dateert uit systemen van rond 1950 tot heden. Tot 1990 werden de installaties in relaistechniek gebouwd, daarna zijn elektronische, computergestuurde installaties (van type VPI en EBS) ingevoerd. In 2004 is voor Amsterdam - Utrecht de eerste Eblock in dienst gesteld. In 2007 zijn de opvolgers van EBS en VPI in de vorm van EBS+ en Smartlock 300 in gebruik genomen voor Deventer respectievelijk de Betuweroute. Op 30 juni 2010 is de vervangingswaarde van het treinbeveiligingssysteem EUR 2,4 miljard.

#### *Levensduur*

Voor de treinbeveiligingssystemen kennen we alleen de economische levensduur van de activa-administratie. Deze verschillen per beveiligingssysteem, maar de gemiddelde economische levensduur is 26 jaar.

### *Activiteiten*

#### **Mistral:**

Tot 1990 werden installaties gebouwd in relaistechiek, daarna zijn steeds meer 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 programma dat de modernisering van de beveiliging tot doel heeft, heet Mistral ('Migratie Treinbeveiliging Integraal') en omvat 23 corridors. Op dit moment bepalen we wat voor een vervanging we gaan toepassen (1-op-1 vervanging van de B-relais, of door een elektronisch systeem).

#### **ERTMS:**

Binnen Europa lopen er diverse projecten om te komen tot Europese Standaarden, o.a. ERTMS<sup>38</sup> en INESS<sup>39</sup>. Invoering van ERTMS is onderdeel van de overgang naar moderne, internationaal gestandaardiseerde systemen die naast interoperabiliteit, ook mogelijkheden bieden voor capaciteitsverhoging en invoering van een nieuwe functionaliteit. De invoering van ERTMS heeft in Nederland inmiddels plaatsgevonden op de Betuweroute en HSL-Zuid. Het vervolg van de invoering hangt samen met de keuzes die gemaakt worden binnen Mistral.

#### **Transfersysteem**

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 is in 2010 o.a. verantwoordelijk voor 389 perrons, 216 overkappingen, 239 liften, 146 roltrappen, stationsoutillage en camera's ten behoeve van de sociale veiligheid.

ProRail is mede verantwoordelijk voor de sociale veiligheid en reinheid van de transferruimtes. De gewenste kwaliteit van schoonmaak en onderhoud is functioneel gespecificeerd en contractueel vastgelegd. De afgelopen jaren is de kennis van functioneel specificeren sterk toegenomen en is de regelgeving daar op aangepast. Op 30 juni 2010 bedraagt de vervangingswaarde van het transfersysteem EUR 3,9 miljard.

#### *Levensduren*

Voor Transfer kennen we alleen de economische levensduur op basis van de activa-administratie en is voor:

- Perrons 40 jaar;
- Overkapping 100 jaar;
- Liften 25 jaar;
- Roltrappen 15 jaar;
- Stationsoutillage 15-30 jaar;
- Camera's 6 jaar.

### *Activiteiten*

In 2010 worden er 4 nieuwe stations gebouwd. Hierdoor neemt de oppervlakte van transferruimtes toe met ongeveer 14.000m<sup>2</sup> en de oppervlakte van perrons met ongeveer 10.000m<sup>2</sup> (deze toenames zijn schattingen op basis van de oppervlaktes van een basisstation). In 2011 vervangen we 13 roltrappen en 450 analoge camera's voor digitale camera's. Tevens wordt gestart met de uitrol van nieuwe stationsoutillage.

<sup>38</sup> ERTMS (European Railway Traffic Management System) staat voor de Europese standaard voor de nieuwe beveiliging van treinenloop.

<sup>39</sup> standaardisatie van de Europese interlocking, vanaf 2008 in consortiumverband voortgezet door EC gesubsidieerd project INESS

### **Communicatiesysteem**

Het communicatiesysteem omvat systemen die informatie uitwisselen tussen personen, systemen en de omgeving. De objecten binnen dit systeem zijn onder andere stationsomroep-, videocommunicatie-, spraakcommunicatie- en treininformatie-systemen, transmissieapparatuur, en telecommunicatiekabels. Op 30 juni 2010 is de vervangingswaarde van het communicatiesysteem EUR 0,6 miljard.

#### *Levensduren*

Voor de communicatiesystemen kennen we alleen de economische levensduur van de activa-administratie. Deze verschillen per communicatiesysteem en variëren van 5 tot 32 jaar. Onderstaand is de status en de doorkijk in de komende jaren van de systemen Vaste Telecom Infra (VTI) en GSM-Rail (GSM-R) uiteengezet:

#### *VTI*

In 2005 is ProRail onder de naam Vaste Telecom Infra gestart met het vervangen van verouderde interlokale koperkabels door een hoogwaardig transmissienetwerk dat gebruik maakt van glasvezelkabels. Het netwerk draagt zorg voor betrouwbare verbindingen, die de communicatie tussen de systemen van ProRail mogelijk maken op circa duizend locaties en de verkeersleidingcentra langs het spoor. Het netwerk dient hierbij als basis en is ruimschoots voorbereid op de toekomst. Het geplande glasvezelnetwerk is nu voor 85% gereed. Het programma zal volgens planning in 2011 afgerond worden. Asset Management (Operatie) en ICT Services (Operatie) beheren de passieve en actieve infrastructuur. Samen met TenneT is ProRail een samenwerking aangegaan om de overcapaciteit die ontstaat in de geïnstalleerde glasvezelinfra van TenneT en ProRail te vermarkten. Deze joint venture, Relined genaamd, voert deze activiteiten zelfstandig uit.

#### *GSM-R*

ProRail heeft op een aantal - in de Netverklaring aangegeven - baanvakken het ETCS<sup>40</sup> beveiligingssysteem in gebruik. Spoorvoertuigen die op dergelijke baanvakken rijden dienen voorzien te zijn van GSM-R apparatuur voor de datacommunicatie ten behoeve van ETCS. Deze apparatuur dient een aansluiting op het ProRail GSM-R netwerk te hebben. GSM-R is het communicatiesysteem dat gebruikt wordt voor de communicatie tussen de treindienstleiding en de machinisten. Het systeem zorgt ook voor de communicatie tussen wal en trein binnen ETCS. De toepassing van GSM-R voor ETCS is operationeel op de Betuweroute en HSL-Zuid.

De vervanging van de bediening van GSM-R op de verkeersleidingposten als gevolg van het verstrijken van de technische levensduur is afgerond. Binnen deze vervanging zijn ook maatregelen genomen om de kans op uitval te verkleinen en de beschikbaarheid te verhogen.

Het GSM-R netwerk wordt in 2010 en 2011 uitgebreid om dekking te verzorgen op de Hanzelijn. GSM-R levert aan het project InfoPlus in 2011 en 2012 en verder de connectiviteit van het transport van de InfoPlus reisinformatie van de centrale systemen naar de lokale InfoPlus borden die o.a. de huidige CTA's gaan vervangen en er zal ook een start worden gemaakt met gebruik van GSM-R voor de connectiviteit van de nieuwe stationsklokken en voor een beperkt deel van de omroep.

In de jaren 2010 t/m 2019 zullen aanzienlijke vervangingsinvesteringen aan het GSM-R systeem gedaan worden, omdat de technische levensduur van de verschillende componenten van het systeem verstreken zal zijn. Tevens wordt er in deze vervangingsplannen voor GSM-R meer redundantie en "disaster tolerantie" gerealiseerd. Dit vanwege het feit dat GSM-R in toenemende mate "mission critical" is voor de treindienst.

<sup>40</sup> ETCS: European Train Control System

### Treinbeheersingssysteem

Treinbeheersingssystemen moeten zorgen voor een uniforme koppeling tussen het Procesleidingssysteem (treinbesturing) en de diverse treinbeveiligingssystemen. Onder dit systeem vallen de objecten van zowel de hardware als standaard- en maatwerksoftware. De treinbeheersingssystemen hebben op 30 juni 2010 een vervangingswaarde van EUR 0,4 miljard.

### Levensduren

Voor de treinbeheersingssystemen kennen we alleen de economische levensduur van de activa-administratie. De levensduur van de computer installaties voor verkeersleiding en procesleiding is 8 jaar. De levensduur van de apparatuur voor de aansturing van de treinbeveiliging is 24 jaar.

Momenteel is er voor elk type beveiligingssysteem een apart treinbeheersingssysteem:

- EBP (Elektronische Bedienpost) voor de klassieke Relais beveiliging;
- KEV (Koppeling EBS (Elektronische Beveiliging Simis<sup>41</sup>) aan VPT) voor de Siemens beveiliging;
- KBV (Koppeling Beveiliging21 aan VPT) voor de Alstom- en Bombardier beveiliging.

De komende jaren is een vervanging van deze lappendeken voorzien door Astris. Astris is op een nieuw technologieconcept gebaseerd dat weer circa 15-20 jaar mee kan en levert een sterke vereenvoudiging op. Tot de tijd dat Astris er is, wordt er alleen noodzakelijk onderhoud op de bestaande systemen gedaan. De communicatie tussen de onderposten wordt de komende jaren ook verbeterd met het VOC project.

## 3.3. Back-up systemen

### Continuïteit dienstverlening

- Het gaat ProRail om de continuïteit van de dienstverlening
- Filosofie is om eerst de systemen dubbel uit te voeren voor hoge beschikbaarheid en vervolgens uitwijk te regelen met als doel 'disaster tolerant' te zijn.
- Daarnaast kijkt ProRail naar aanleiding van de brand van 19 november jl.:
  - Hoe brand beter kan worden voorkomen (bestrijden oorzaak)
  - Hoe de redundantie van systemen nog verder kan worden verbeterd door middel van kostenefficiënte maatregelen (bestrijden gevolg)
  - Hoe de impact voor reizigers kan worden gereduceerd tijdens een calamiteit

ProRail heeft als eerste de aandacht gericht op het robuust uitvoeren van de meest kritische systemen in het spoor zoals de ICT en energievoorzieningen. Dit heeft aantoonbaar geleid tot een lager storingsniveau. Daarbij is de aandacht gericht geweest op de afzonderlijke systemen. Een belangrijke volgende stap is een meer integrale benadering van de gehele keten die leidt tot de dienstverlening naar reiziger en goederenvervoerder. Het is de categorie kleine kans, grote impact die nu aan de orde is (maatregelen voor disasters). ProRail zal met het ministerie van Infrastructuur en Milieu afwegingen maken in investeringen waarbij het reduceren van impact voor de reiziger en vervoerder meer centraal komt te staan dan alleen hoge beschikbaarheid van systemen.

<sup>41</sup> EBS: Elektronisches Betriebssystem Simis (Sigerus Microprocessor Systeem)

### **Redundante systemen**

ProRail werkt sinds 2002 aan het robuuster maken van het spoorstelsel, er is toen vooral gefocust op wissels en seinen. ProRail heeft de cruciale systemen van verkeersleiding (stroomvoorziening, beveiliging en computers) sinds 2005 dubbel uitgevoerd. Daarmee is ProRail voorbereid op technische uitval. Het aantal verstoringen en de impact daarvan is daardoor flink gedaald. Op 19 november 2010 was er echter geen sprake van een technische storing die het treinverkeer hinderde, maar van een brand die het stroomstelsel en ook de redundante/back-up voorziening trof. De redundantie werkte niet omdat de brandweer de stroom uitschakelde. ProRail kijkt welke lessen hieruit kunnen worden geleerd en zal aanvullende maatregelen treffen.

### **Redundante stroomvoorziening op andere locatie?**

ProRail heeft bewust gekozen de dubbele systemen bij elkaar in de buurt te plaatsen. Zo kan er, in geval van technische storingen, moeiteloos worden overgeschakeld. Bovendien moet apparatuur fysiek dicht bij het spoor staan om de seinen en wissels te bedienen. Het verderop plaatsen van (extra) redundantie voor de stroomvoorziening naar het spoor maakt het stelsel ook kwetsbaarder. Hoe meer systemen worden aangelegd, hoe meer risico wordt gelopen op complexiteit en daarmee op verstoringen.

### **Uitwijk**

Volgend jaar komt er een nationale uitwijkpost die het werk van regionale verkeersleidingsposten kan overnemen als één van die posten uitvalt. De nieuwe nationale uitwijkpost kan het werk van de uitgevallen post binnen 4-8 uur overnemen, mits de stroomvoorziening naar het spoor (de emplacementen) toe en de beveiligingssysteem nog intact zijn. In het geval van de brand op 19 november had de uitwijkpost niet de besturing van het emplacement Utrecht over kunnen nemen omdat daar de stroom naar het spoor was afgesloten. Wel had de uitwijkpost de andere emplacementen over kunnen nemen die door de VL-post Utrecht bediend worden. Waardoor het gebied waar geen treinen konden rijden, kleiner zou zijn geweest dan nu het geval was. Daarnaast kunnen meer maatregelen worden genomen tijdens het realiseren van de uitwijk (denk aan goede reisinformatie om onzekerheid te verminderen en zorg voor gestrande reizigers/voorzien in alternatieve vervoerswijze).

## Bijlage 4. Financiën

### 4.1. Financiën 2010-2020: mutaties in meerjarenplanning kosten

In deze paragraaf is een overzicht gegeven van de productie van ProRail, verdeeld naar de hoofdcategorieën "functiehandhaving" en "functiewijziging", de apparaatskosten en de financiële baten en lasten.

De kostensoorten van functiehandhaving en -wijziging zijn in aparte overzichten weergegeven. In onderstaande tabel (tabel 4-1) is de totale verwachte productie voor de periode 2010-2020 weergegeven.

Tabel 4-1: Totaal Productie 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Functiehandhaving	1.133	1.082	1.040	1.040	1.066	1.136	1.142	1.228	1.286	1.160	1.189	12.503
Functiewijziging	1.026	1.174	1.252	1.270	1.224	1.072	928	910	883	879	877	11.495
<b>Totaal Productie</b>	<b>2.159</b>	<b>2.257</b>	<b>2.292</b>	<b>2.310</b>	<b>2.290</b>	<b>2.207</b>	<b>2.070</b>	<b>2.138</b>	<b>2.169</b>	<b>2.040</b>	<b>2.066</b>	<b>23.998</b>

#### 4.1.1 Functiehandhaving

De kosten voor functiehandhaving zijn weergegeven in tabel 4-2 (prijspeil 2010<sup>42</sup>). De kosten wijzigen door de genoemde mutaties in hoofdstuk 4 en de verdere verbetering van het plan. De verschillende kostensoorten worden hierna behandeld.

Tabel 4-2: Functiehandhaving 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Beheer en Calamiteitenorganisatie	180	170	167	169	169	169	169	170	171	172	172	1.878
Onderhoud Transfer	64	70	77	74	73	75	75	75	75	76	76	809
Kleinschalig Onderhoud	271	266	251	237	224	221	222	224	225	227	229	2.598
Grootschalig Onderhoud	132	144	122	131	130	103	104	105	104	106	106	1.287
Vervangingsinvesteringen: Bovenbouwvernieuwingen	179	164	172	179	182	222	216	262	252	188	265	2.281
Vervangingsinvesteringen: Overige vervangingen	246	230	217	209	253	311	321	357	423	356	308	3.230
Betuwroute	62	38	35	40	35	35	35	35	35	35	33	419
<b>Totaal Functiehandhaving</b>	<b>1.133</b>	<b>1.082</b>	<b>1.040</b>	<b>1.040</b>	<b>1.066</b>	<b>1.136</b>	<b>1.142</b>	<b>1.228</b>	<b>1.286</b>	<b>1.160</b>	<b>1.189</b>	<b>12.503</b>

<sup>42</sup> De kosten zijn weergegeven op prijspeil 2010. De indexatie van de kosten naar prijspeil 2011 vindt centraal plaats op basis van de verwachte prijsontwikkeling o.b.v. consumentenprijsindex (CPI) [2011: 1,5%].



## Beheer en Calamiteitenorganisatie

Tabel 4-3a: Beheer en calamiteitenorganisatie 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Beheer en cal.org. (2010)	175	174	172	174	175	175	175	175	175	175	176	1.920
Verschuiving van/naar apparaatskosten	-	14-	14-	14-	14-	14-	14-	14-	14-	14-	14-	137-
Correctie DNCC	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Mutaties HSL-Zuid	3	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	63
Mutaties	1	5	2	2	2	2	2	3	3	4	4	31
<b>Beheer en cal.org. (2011)</b>	<b>180</b>	<b>170</b>	<b>167</b>	<b>169</b>	<b>169</b>	<b>169</b>	<b>169</b>	<b>170</b>	<b>171</b>	<b>172</b>	<b>172</b>	<b>1.878</b>

De totale kosten voor Beheer en Calamiteitenorganisatie in de periode 2010-2020 dalen met EUR 42 miljoen. Hiervan heeft per saldo EUR 137 miljoen betrekking op met name insourcing van de contracten Tribase en TRIS. Daarnaast is een stijging van in totaal EUR 95 miljoen te zien door wijzigingen in wet- en regelgeving en extra taken. Deze wijzigingen en extra taken betreffen met name de aansluitvergoeding inzake de tractievoedingsaansluitingen HSL-Zuid, de niet-tractie-energie HSL-Zuid, de nieuwe infrastructuur, het voldoen aan vergunningscondities inclusief inrichten van toezicht en bedrijfsbrandweer (als PM-post opgenomen) en het zorgen voor de dekking van C2000 in stations en tunnels.

## Onderhoud transfer

Tabel 4-3b: Onderhoud Transfer 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Onderhoud transfer (2010)	64	64	68	68	69	81	81	82	83	84	85	829
Mutaties	-	6	9	6	4	6-	6-	7-	8-	8-	9-	20-
<b>Onderhoud transfer (2011)</b>	<b>64</b>	<b>70</b>	<b>77</b>	<b>74</b>	<b>73</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>809</b>

ProRail heeft de ambitie uitgesproken om de prestaties op de stations te verhogen. De effecten van deze ambitie zijn nog niet volledig verwerkt. De kosten voor Onderhoud transfer dalen in de periode 2011-2020 in totaal met EUR 20 miljoen. Deze daling bestaat enerzijds uit een toename van kosten als gevolg van nieuwe infrastructuur op stations en anderzijds uit een daling door de kosten van OVCP niet meer op te nemen. De kosten van de wachtruimten zijn als PM-post opgenomen.

## Kleinschalig onderhoud

Tabel 4-3c: Kleinschalig Onderhoud (KO) 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
KO (2010)	271	266	255	243	227	228	229	229	230	231	233	2.641
Mutaties	-	0-	4-	5-	3-	7-	7-	5-	5-	4-	4-	44-
<b>KO (2011)</b>	<b>271</b>	<b>266</b>	<b>251</b>	<b>237</b>	<b>224</b>	<b>221</b>	<b>222</b>	<b>224</b>	<b>225</b>	<b>227</b>	<b>229</b>	<b>2.598</b>

Het uitvoeren van kleinschalig onderhoud (KO) wordt tot nu gecontracteerd met aannemers door middel van Output Proces Contracten (OPC). Vanaf 2008 worden de OPC contracten omgezet in Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) contracten. De reden om over te gaan tot het in concurrentie aanbesteden van onderhoudscontracten komt enerzijds voort uit de wettelijke plicht tot het Europees aanbesteden van de contracten groter dan EUR 5 miljoen. Anderzijds komt het voort uit de verwachting dat ProRail daarmee een betere prijs- / prestatieverhouding uit de markt kan halen. Het grootste verschil met de OPC-contracten is dat de aannemer volledig zelf zijn werkzaamheden invult en garant staat voor het gespecificeerde kwaliteits- en veiligheidsniveau. ProRail verwacht een hogere kwaliteit van de infrastructuur te krijgen met minder storingen. Door de vrijheid tot optimalisatie van het onderhoud door de markt in deze contractvorm, en door de concurrentieprikkel in de aanbestedingen, is een behoorlijke kostendaling te verwachten. Dit past binnen het streven naar lagere 'life cycle costs (LCC)', zoals in de strategische doelstellingen is verwoord.

De kosten voor kleinschalig onderhoud bij gelijkblijvende prestaties dalen in de periode 2011-2020 in totaal met EUR 44 miljoen. Dit is voornamelijk het gevolg van de lagere vervoersprognoses. De kosten stijgen daarnaast door de extra kosten van nieuwe infrastructuur, zoals Amsterdam-Utrecht en Zevenaar-grens. De verdere uitrol van de PGO-contractering zorgt voor een daling in de kosten die deels als extra inspanningen door eigen personeel terugkomen.

## Grootschalig onderhoud

Tabel 4-3d: Grootschalig Onderhoud (GO) 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
GO (2010)	132	118	116	117	115	126	127	127	129	131	129	1.367
Mutaties	-	26	6	14	15	23-	24-	22-	25-	25-	22-	80-
<b>GO (2011)</b>	<b>132</b>	<b>144</b>	<b>122</b>	<b>131</b>	<b>130</b>	<b>103</b>	<b>104</b>	<b>105</b>	<b>104</b>	<b>106</b>	<b>106</b>	<b>1.287</b>

De kosten voor grootschalig onderhoud dalen in de periode 2010-2020 in totaal met EUR 80 miljoen. Dit is voornamelijk het gevolg van de lagere vervoersprognoses. De kosten voor grootschalig onderhoud stijgen in de periode tot 2015 door de extra inspanningen bij de overgang naar PGO-contractering die worden gecompenseerd door besparingen in latere jaren. Tevens zijn na de bijstelling van de strategie in treinbeveiliging de kosten lager. Door de aangescherpte regels is het voor de gebruiksvergunning op stations in sommige gevallen noodzakelijk om blusleidingen te plaatsen. De onderhoudskosten als gevolg van OVCP zijn niet meer opgenomen vanaf 2015.

## Vervangingsinvesteringen: Bovenbouwvernieuwing (BBV)

Tabel 4-3e: Vervangingsinvesteringen: Bovenbouwvernieuwingen (BBV) 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Bovenbouwvernieuwingen	176	163	192	176	140	207	195	233	204	163	248	2.096
Bovenbouwvernieuwingen Betuweroute	3	3	3	4	4	4	4	5	5	6	6	47
<b>Vervangingsinvesteringen: BBV (2010)</b>	<b>179</b>	<b>166</b>	<b>195</b>	<b>180</b>	<b>144</b>	<b>211</b>	<b>200</b>	<b>238</b>	<b>209</b>	<b>168</b>	<b>254</b>	<b>2.144</b>
<b>Verschuivingen van/naar Overige vervangingen</b>	<b>-</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>126</b>
<i>Mutaties:</i>												
Bovenbouwvernieuwingen	-	22-	46-	17-	27	1-	1	13	36	16	5-	-
Bovenbouwvernieuwingen Betuweroute	-	4	2	1	1	1-	3	1-	1	2-	2	11
<b>Mutaties totaal</b>	<b>-</b>	<b>18-</b>	<b>44-</b>	<b>15-</b>	<b>28</b>	<b>3-</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>37</b>	<b>14</b>	<b>3-</b>	<b>11</b>
Bovenbouwvernieuwingen	176	157	166	174	177	219	209	258	246	184	257	2.223
Bovenbouwvernieuwingen Betuweroute	3	7	6	5	5	3	7	4	7	4	8	59
<b>Vervangingsinvesteringen: BBV (2011)</b>	<b>179</b>	<b>164</b>	<b>172</b>	<b>179</b>	<b>182</b>	<b>222</b>	<b>216</b>	<b>262</b>	<b>252</b>	<b>188</b>	<b>265</b>	<b>2.281</b>

De reeks Bovenbouwvernieuwing neemt in de periode 2010-2020 toe met in totaal EUR 137 miljoen. Deze toename wordt met name veroorzaakt door enkele verschuivingen tussen Bovenbouwvernieuwing en Overige vervangingsinvesteringen: het betreft EUR 152 miljoen stijging van overwegbevoering en EUR 26 miljoen daling van wisselverwarming.

## Vervangingsinvesteringen: Overige Vervangingen

Tabel 4-3f: Vervangingsinvesteringen: Overige vervangingen 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Vervangingsinvesteringen: Overige vervangingen (2010)	263	299	341	379	414	391	337	354	286	285	208	3.559
Verschuivingen van/naar Overige vervangingen		16-	21-	15-	10-	14-	13-	12-	7-	6-	14-	126-
Mutaties	18-	53-	104-	155-	152-	66-	3-	14	144	77	114	203-
<b>Vervangingsinvesteringen: Overige verv. (2011)</b>	<b>246</b>	<b>230</b>	<b>217</b>	<b>209</b>	<b>253</b>	<b>311</b>	<b>321</b>	<b>357</b>	<b>423</b>	<b>356</b>	<b>308</b>	<b>3.230</b>
<i>waarvan MISTRAL:</i>												
Overige vervangingen m.b.t. MISTRAL (2010)	36	90	135	199	245	195	119	150	62	97	-	1.328
Mutaties MISTRAL	24-	82-	112-	152-	145-	55-	38	5	93	6	34	393-
<b>Overige vervangingen m.b.t. MISTRAL (2011)</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>23</b>	<b>47</b>	<b>100</b>	<b>141</b>	<b>157</b>	<b>155</b>	<b>155</b>	<b>104</b>	<b>34</b>	<b>935</b>

De kosten voor Overige vervangingsinvesteringen dalen in totaal met EUR 329 miljoen. Deze daling wordt enerzijds veroorzaakt door enkele verschuivingen tussen Bovenbouwvernieuwing en Overige vervangingsinvesteringen (het betreft EUR 152 miljoen daling van overwegbevoering en EUR 26 miljoen stijging van wisselverwarming), en anderzijds door een aantal grote mutaties. De bijstelling van de strategie op treinbeveiliging leidt tot een daling van EUR 393 miljoen op de reeks voor MISTRAL.

Hier tegenover staat een plus van EUR 189 miljoen voor overige treinbeveiliging (dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een majeure bijstelling van de vervanging van kabels en leidingen ten behoeve van treinbeveiliging). In totaal zorgt dit voor een grote verschuiving van de periode 2011-2016 naar 2018-2020. Andere belangrijke mutaties zijn het invullen van het programma "Stationsoutillage" (een stijging van EUR 28 miljoen), investeringen voor extra infrastructuur voor het communicatiesysteem C2000 (een stijging van EUR 8 miljoen) en het niet meer opnemen van de onderhoudskosten als gevolg van OVCP vanaf 2015 (een daling van EUR 21 miljoen).

In 2010 is ook de reeks van ICT robuuster geworden. Dit heeft nauwelijks invloed op de hoogte van de vervangingsinvesteringen, maar wel op de verdeling over de jaren.

### Mutaties nieuwe infra en intensiteit

De mutaties infra en intensiteit zijn verwerkt in de reeksen van uitbesteed werk en apparaatskosten. Onderstaand overzicht (tabel 4-3g) geeft het totaal weer van deze mutaties ten opzichte van het Beheerplan 2010 weer (zie bijlage 4.4 voor een gedetailleerd overzicht van de nieuwe effecten van de investeringen op de exploitatie).

Tabel 4-3g: Mutaties intensiteit t.o.v. BHP 2010

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Kleinschalig Onderhoud	-	0,4-	2,5-	3,2-	5,0-	5,7-	6,2-	6,1-	5,6-	5,1-	5,5-	45,3-
Grootschalig Onderhoud	-	3,7-	4,8-	5,0-	5,5-	5,7-	5,4-	4,9-	4,3-	3,7-	0,3-	43,4-
<b>TOTAAL</b>	-	<b>4,1-</b>	<b>7,3-</b>	<b>8,2-</b>	<b>10,5-</b>	<b>11,4-</b>	<b>11,6-</b>	<b>11,0-</b>	<b>9,9-</b>	<b>8,9-</b>	<b>5,9-</b>	<b>88,7-</b>

Mutaties nieuwe infra t.o.v. BHP 2010

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Beheer	-	-	-	0,6-	0,6-	0,6-	0,6-	0,6-	0,6-	0,6-	0,6-	4,8-
Onderhoud transfer	-	2,0	2,2	2,8	2,7	7,8-	8,0-	8,2-	8,4-	8,6-	8,8-	40,1-
Grootschalig Onderhoud	-	0,4	1,0	2,3	0,1	8,0-	7,9-	5,6-	8,4-	7,8-	8,4-	42,2-
Apparaatskosten	-	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	2,3
<b>TOTAAL</b>	-	<b>2,4</b>	<b>3,4</b>	<b>4,8</b>	<b>2,5</b>	<b>16,2-</b>	<b>16,2-</b>	<b>14,1-</b>	<b>17,2-</b>	<b>16,8-</b>	<b>17,5-</b>	<b>84,8-</b>

### Betuweroute

Tabel 4-3h: Betuweroute (exploitatiekosten) 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Betuweroute (2010)	25	27	27	29	29	29	29	29	29	29	27	312
<b>Mutaties</b>												
<i>Tunneltechnische installaties (TTI)</i>	5,4	5,4	5,4	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	48,1
<i>Verbetermaatregelen TTI</i>	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8
<i>Onderhoudskosten Elektrische Scheidingslassen</i>	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,0
<i>Scopewijzigingen Horvat</i>	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	21,5
<i>Overige scopewijzigingen</i>	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,5
<i>Bijstellingen</i>	1,0	1,6	1,8-	7,2	0,3-	0,3-	0,3-	0,3-	0,3-	0,3-	0,3-	6,0
<i>Afrekeningen t/m 2009</i>	22,0	-	-	2,1-	-	-	-	-	-	-	-	20,0
<i>Stimuleringsregeling</i>	-	2,0	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0
<b>Betuweroute (2011)</b>	<b>62</b>	<b>38</b>	<b>35</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>419</b>

De mutatie ad EUR 107 miljoen betreft met name extra kosten van de tunneltechnische installaties van de Betuweroute (EUR 51 miljoen) en de scopewijzigingen Horvat (EUR 22 miljoen). In de beschikbare middelen is een deel (EUR 20 miljoen) van de mutatie gedekt; het andere deel (EUR 87 miljoen) moet nog vanuit het ministerie gedekt worden.

ProRail vraagt bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu subsidie aan voor de kosten Betuweroute die door Keyrail worden gemaakt onder aftrek van de door Keyrail in rekening gebrachte gebruiksvergoeding (zie bijlage 4.2.1. Gebruiksvergoeding) aan de spoorwegvervoerders die over de Betuweroute rijden. In deze kosten Betuweroute zitten ook de kosten die ProRail in rekening brengt aan Keyrail voor het uitvoeren van werkzaamheden ten dienste van Keyrail. ProRail vraagt eveneens subsidie aan voor de investeringskosten voor vervangingen. Deze investeringen zijn onder de Bovenbouwvernieuwingen weergegeven en worden namens ProRail uitgevoerd.

## HSL-Zuid

Tabel 4-3i: HSL-Zuid

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
HSL in apparaat	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	25,8
HSL in Beheer	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	9,0
<b>HSL-Zuid (BHP 2010)</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>34,8</b>
Mutaties in apparaat	0,2	0,1	0,0	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	1,1-
Mutaties in Beheer	2,8	4,8	6,3	6,3	6,3	6,2	6,2	6,0	6,0	6,0	6,0	62,8
<b>Mutaties</b>	<b>3,0</b>	<b>4,9</b>	<b>6,3</b>	<b>6,1</b>	<b>6,1</b>	<b>6,0</b>	<b>6,0</b>	<b>5,8</b>	<b>5,8</b>	<b>5,8</b>	<b>5,8</b>	<b>61,7</b>
HSL in apparaat	2,5	2,5	2,4	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	24,7
HSL in Beheer	3,6	5,6	7,1	7,1	7,1	7,0	7,0	6,8	6,8	6,8	6,8	71,8
<b>HSL-Zuid (BHP 2011)</b>	<b>6,1</b>	<b>8,1</b>	<b>9,5</b>	<b>9,3</b>	<b>9,3</b>	<b>9,1</b>	<b>9,1</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>96,6</b>

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. Deze beheerkosten bestaan uit kosten voor verkeersleiding en kosten voor het beheer van het contract met Infrasppeed.

De kosten voor HSL-Zuid zijn verwerkt in de reeksen van Beheer en Apparaatskosten. In tabel 4-3i is een totaaloverzicht gepresenteerd waarin de totale kosten voor HSL-Zuid inzichtelijk zijn gemaakt. De mutaties betreffen onder andere de aansluitvergoeding inzake tractievoedingsaansluitingen HSL-Zuid (ProRail heeft in 2010 voor het beheer van HSL-Zuid de energietransportkosten op de lijn overgenomen van Rijkswaterstaat) en de niet-tractie-energie HSL-Zuid.

### 4.1.2 Functiewijziging

De kosten voor functiewijziging zijn, verdeeld naar zes categorieën, weergegeven in tabel 4-4. Omgevingswerken, FENS en MIRT spelen in het Beheerplan een beperkte rol in de planning en financiering. Deze zijn volledigheidshalve in dit Beheerplan opgenomen om tot een financieel totaalbeeld van ProRail te komen.

Tabel 4-4: Functiewijziging 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Kleine functiewijzigingen	31	47	48	51	47	57	61	58	59	59	59	579
Geormerkte programma's	134	171	178	188	173	124	75	59	45	42	40	1.227
Verkenningen en Innovatie	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	36
Omgevingswerken	245	260	270	275	250	200	175	175	175	175	175	2.375
FENS	42	48	42	42	35	-	-	-	-	-	-	210
MIRT	570	645	710	710	715	688	614	616	602	600	600	7.069
<b>Totaal Functiewijziging</b>	<b>1.026</b>	<b>1.174</b>	<b>1.252</b>	<b>1.270</b>	<b>1.224</b>	<b>1.072</b>	<b>928</b>	<b>910</b>	<b>883</b>	<b>879</b>	<b>877</b>	<b>11.495</b>

### Kleine functiewijzigingen

Het totale budget voor Kleine functiewijzigingen is als gevolg van besluitvorming rond het programma "Stoptonend Seinen (STS)" verlaagd met EUR 5 miljoen. Dit is ter dekking van de overschrijding binnen het programma STS. Daarnaast heeft ProRail de door het ministerie van Infrastructuur en Milieu opgelegde taakstelling ad EUR 77 miljoen voor het budget Kleine functiewijzigingen ingevuld.

Tabel 4-4a: Kleine functiewijzigingen 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
<b>Kleine functiewijzigingen (2010)</b>	<b>46</b>	<b>54</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>655</b>
Financiering naar STS	-	5-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5-
Taakstelling	2-	9	8	2-	16-	14-	10-	13-	12-	12-	12-	77-
Verschuivingen	12-	11-	16-	3-	0,1-	8	8	8	8	8	8	6
<b>Kleine functiewijzigingen (2011)</b>	<b>31</b>	<b>47</b>	<b>48</b>	<b>51</b>	<b>47</b>	<b>57</b>	<b>61</b>	<b>58</b>	<b>59</b>	<b>59</b>	<b>59</b>	<b>579</b>

Bij de opgenomen productie voor 2011 betreft het werkzaamheden uit verschillende werkpakketten. De verschuiving van 2010 naar 2011 wordt met name veroorzaakt door het project "Geluidsschermen Breda". De start van dit project was oorspronkelijk gepland in 2009, maar zal als gevolg van discussie met de welstandscommissie en stagnatie in het grondverwervingproces doorschuiven naar 2011.

De invulling van pakket 2011 heeft plaatsgevonden op basis van ingediende vervoerderswensen en op basis van capaciteits- en kwaliteitsknelpunten uit het vervoerssysteem. ProRail streeft er naar het beschikbare budget t/m 2020 zo volledig mogelijk te benutten. Gezien de beperkte hoeveelheid vervoerdersvragen en knelpunten wordt daarom ook proactief gekeken naar mogelijkheden om het budget van Kleine functiewijzigingen in te zetten voor kwaliteits- en capaciteitsverbeteringen op het gebied van treinpad, opstellen en transfer, zonder dat daar een concreet knelpunt aan ten grondslag ligt, maar waarbij wel voldoende zekerheid bestaat dat de verbetering in de toekomst zal bijdragen aan een beter treinproduct. Daarnaast worden ook aanvragen voor relatief grote budgetten (meer dan EUR 10 miljoen) nadrukkelijker in beschouwing genomen. Daarop anticiperend is een aantal reserveringsregels opgenomen voor onderwerpen waar concrete aanvragen verwacht worden. Het betreft:

- Opstelprojecten t.b.v. het kernnet (NSR<sup>43</sup>);
- Projecten resulterend uit door Operatie gesignaleerde knelpunten en verbeterpunten;
- In dit programma is ook de door vervoerders gewenste uitbreiding van functionaliteit opgenomen ten behoeve van het winterhard maken van het spoor;

<sup>43</sup> NSR: NS Reizigers

- Realiseren van geluidsmaatregelen ten behoeve van het oplossen van milieuknelpunten gerelateerd aan de capaciteitsverdeling;
- Reservering voor Capaciteitsvergrotingsprojecten t.b.v. Keyrail;
- Reservering voor bijdragen aan Stationsprojecten t.b.v. het oplossen van transferknelpunten;
- Reservering voor het oplossen van transferknelpunten.

## Geormerkte programma's

ProRail voert deze programma's door middel van een vooraf vastgesteld budget uit. In deze paragraaf worden in het kort de programma's beschreven en wordt de voortgang hiervan toegelicht. De verschuivingen van kosten tussen de jaren worden toegelicht in de reguliere voortgangsrapportages van ProRail.

In tabel 4-4b is een overzicht weergegeven van de geormerkte programma's. In deze tabel zijn ook de cijfers t/m 2009 opgenomen (in tabel 3 van paragraaf 4.2 vanaf 2010). De geormerkte programma's "Change-request Betuweroute", "Level-1 Lloyds contract" en "Trein-baan integratie Betuweroute" zijn, dan wel worden, voor 2011 afgerond en zijn in dit Beheerplan niet meer opgenomen. De programma's "Geluidsregister", "Drempelloos OV", "Regie ERTMS Betuweroute" en "ATB historische treinen" zijn nieuw/aanvullend ten opzichte van Beheerplan 2010. De programma's "TBL1+" en "Regeling spoorverkeer" zijn als PM opgenomen.

Tabel 4-4b: Geormerkte programma's

(in EUR miljoen)	t/m													TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
2e fase Herstelplan Spoor (Capaciteitsknelpunten + Startpakket Benutten en Bouwen)	34	18	70	108	96	68	45	35	19	5	3	-	500	
Hotspots	6	5	4	6	4	3	-	-	-	-	-	-	28	
Security op het spoor	8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	
Stoptonend Sein (STS)	61	12	8	11	4	-	-	-	-	-	-	-	96	
Toegankelijkheid stations	30	31	38	36	38	44	43	40	40	40	40	40	458	
UPGE	32	19	11	1	3	10	20	-	-	-	-	-	97	
Reistijdverbetering	3	1	7	3	2	-	-	-	-	-	-	-	16	
Reistijdverbetering (reservering)	-	-	-	-	4	31	10	-	-	-	-	-	45	
Ruimte voor de Fiets	173	29	25	18	10	6	-	-	-	-	-	-	260	
Upgrade tankplaten	1	3	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	6	
Beschikbaarheid in Zicht	4	5	10	4	-	-	-	-	-	-	-	-	22	
Externe Veiligheid (w.o. Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen)	2	2	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	13	
Geluidsregister	-	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	
Upgrade geïmplementeerde beveiligingssytemen Betuweroute en HSL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
I-teams	1	3	5	1	1	-	-	-	-	-	-	-	12	
Wachruimten	1	3	5	4	4	-	-	-	-	-	-	-	17	
Drempelloos OV	-	0,2	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	
Regie ERTMS Betuweroute	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	
ATB historische treinen	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	
TBL1+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PM	
Regeling spoorverkeer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PM	
Forfaitaire aftrek 2011	-	-	20-	18-	22	11	5	-	-	-	-	-	-	
<b>Totaal Geormerkte programma's</b>	<b>355</b>	<b>134</b>	<b>171</b>	<b>178</b>	<b>188</b>	<b>173</b>	<b>124</b>	<b>75</b>	<b>59</b>	<b>45</b>	<b>42</b>	<b>40</b>	<b>1.582</b>	

### Forfaitaire aftrek 2011

Op basis van ervaringscijfers stelt ProRail voor om gebruik te maken van een forfaitaire aftrek van circa EUR 38 miljoen voor 2011 en 2012 gezamenlijk en deze te verhogen in 2013-2015. De impact op de totale reeks 2010-2020 voor geormerkte programma's is per saldo nihil.

### Investeringsprogramma 2e fase Herstelplan Spoor

Tabel 4-4c: 2e fase Herstelplan Spoor

(in EUR miljoen)	t/m													TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
<b>2e fase Herstelplan Spoor (2010)</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>92</b>	<b>141</b>	<b>110</b>	<b>55</b>	<b>23</b>	-	-	-	-	-	-	<b>498</b>
Verschuivingen	3-	21-	22-	36-	15-	14	22	35	19	5	3	-	-	0-
Mutaties	-	-	-	3	1	2-	-	-	-	-	-	-	-	2
<b>2e fase Herstelplan Spoor (2011)</b>	<b>34</b>	<b>18</b>	<b>70</b>	<b>108</b>	<b>96</b>	<b>68</b>	<b>45</b>	<b>35</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	-	-	<b>500</b>

Voor Herstelplan Spoor 2e fase is een budget van EUR 500,1 miljoen (in Beheerplan 2010: EUR 497,6 miljoen) beschikbaar. De verhoging van het budget met EUR 2,5 miljoen betreft het saldo van EUR 4 miljoen extra ten behoeve van de verbreding van de perrontunnel Zwolle (Zuidkant) en een teruggave ad EUR 1,5 miljoen aan het programma Regionet in het kader van het project Transformatorweg.

In de afgelopen jaren zijn de capaciteitsknelpunten op het net geïnventariseerd en van mogelijke oplossingen voorzien. Uit die lijst is een aantal knelpunten geselecteerd die gezamenlijk uit het beschikbare budget kunnen worden gefinancierd. Het gaat hier om knelpunten in de spoorinfrastructuur en in de transfercapaciteit op een aantal stations.

Bij alle knelpunten wordt gekeken naar kosteneffectieve en zo mogelijk innovatieve oplossingen. Gezien het specifieke karakter van elk knelpunt (afhankelijk van de plaats in het spoornetwerk, de bestaande lay-out en de gewenste treindienst) zijn die oplossingen heel verschillend van aard.

In samenspraak met de vervoerders worden de oplossingsrichtingen getoetst aan de doelstellingen ten aanzien van capaciteit (reistijden en rijtijden), punctualiteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid. De projecten van het Herstelplan worden ook getoetst aan de inzichten uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) om de toekomstvastheid te garanderen. Dit is een voortdurend proces van onderzoeken, ontwerpen en afwegen.

Voor een aantal projecten leidt dit proces tot het besluit om projecten niet of op een andere wijze uit te voeren. Dit geldt voor het project Tilburg 3e perron (dit perron wordt niet aangelegd; in plaats daarvan wordt een aantal seinen verplaatst waarmee ook de capaciteit te Tilburg wordt vergroot) en voor het project Amsterdam Vrije Kruising Transformatorweg (ProRail wil dit project vooralsnog niet uitvoeren; het beoogde doel om de treindienst westelijk van Amsterdam Centraal met een goede punctualiteit uit te voeren kan ook zonder deze vrije kruising worden bereikt. ProRail bespreekt dit met betrokken partijen. Het project Almere Poort Inhaling maakt deel uit van een heroverweging in het kader van SAAL. Besluiten hierover worden genomen in het najaar van 2010.

Voor een aantal andere projecten heeft dit proces ertoe geleid dat meer tijd nodig was om de juiste oplossing te kiezen. ProRail kiest hier voor zorgvuldigheid boven doorlooptijd om te voorkómen dat voor veel geld infrastructuur wordt aangelegd die suboptimaal is. Dit betreft de projecten Sporen in Den Bosch, Eindhoven Transfer en Zwolle Transfer. De oplevering van Sporen in Den Bosch was tengevolge van de optimalisering in overleg met de vervoerders in het Beheerplan 2010 voorzien in 2013. Inmiddels is de oplevering gepland in 2014 door aanvullende inpassingswensen van de gemeente Den Bosch.



Het project Geldermalsen Vrijleggen Merwede-LingeLijn is pas gestart in 2010; voorziene oplevering in 2019, met name door planologische procedures.

Een aantal projecten is reeds gerealiseerd. De meeste overige projecten komen conform planning gereed vóór of in 2012, of worden tenminste voor de meest belangrijke extra functionaliteit voor eind 2012 opgeleverd, op tijd voor de dienstregeling 2013.

De budgetten voor de projecten van zowel 'Amsterdam Transformatorweg' als 'Almere Poort Inhaling' blijven binnen Herstelplan Spoor 2e fase gereserveerd, totdat de Directie van ProRail de voorgenomen besluiten, op basis van consultatie van vervoerders en regionale overheden eventueel definitief kan maken.

## Hotspots

Tabel 4-4d: Hotspots

(in EUR miljoen)	t/m												TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
<b>Hotspots (2010)</b>	<b>10,2</b>	<b>4,8</b>	<b>5,2</b>	<b>4,9</b>	<b>3,2</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>28,2</b>
Verschuivingen	3,8	0,4	1,6	0,8	0,9	3,3	-	-	-	-	-	-	0,0
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Hotspots (2011)</b>	<b>6,4</b>	<b>5,2</b>	<b>3,6</b>	<b>5,7</b>	<b>4,1</b>	<b>3,3</b>	-	-	-	-	-	-	<b>28,2</b>

## Security op het spoor

Tabel 4-4e: Security op het spoor

(in EUR miljoen)	t/m												TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
<b>Security op het spoor (2010)</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>10</b>
Verschuivingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Security op het spoor (2011)</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>10</b>

In navolging van het programma "Security op het spoor" dat tot en met 2010 met geoormd budget wordt uitgevoerd, geeft ProRail vorm aan het structureel management van onderkende securityrisico's voor de eigen bedrijfsvoering en die van de spoorwegbranche. Bestaande samenwerking met veiligheidsdiensten, politie en overheden worden geïnstitutionaliseerd en de gerealiseerde securitymaatregelen zijn in beheer genomen. Tevens zijn de aanvullende securityspecificaties basis geworden bij nieuwbouw en verbouw van infrastructuur.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in de nota Railveiligheid de verwachtingen ten aanzien van het beheersen van securityrisico's en de implementatie van maatregelen benoemd. Na ontvangst van de aanbiedingsbrief bij de Kadernota Railveiligheid zal ProRail aangeven op welke wijze en onder welke voorwaarden de geformuleerde doelen kunnen worden gerealiseerd. De voorbereidingen hiervoor zijn reeds ter hand genomen.

## Stoptonend Sein (STS)

Tabel 4-4f: Stoptonend Sein (STS)

(in EUR miljoen)	t/m													TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
<b>Stoptonend Sein (2010)</b>	<b>65,9</b>	<b>8,0</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>73,9</b>
Verschuivingen	5,3-	3,7	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Financiering vanuit Kleine functiewijzigingen	-	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0
Uitrol 350 extra seinen	-	-	2,8	10,5	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	17,5
Mutaties	-	-	0,9-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9-
<b>Stoptonend Sein (2011)</b>	<b>60,6</b>	<b>11,7</b>	<b>8,5</b>	<b>10,5</b>	<b>4,2</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>95,5</b>

Het budget voor het STS programma is in 2010 verhoogd naar EUR 96 miljoen vanwege extra kosten voor ontwikkeling ATB-Vv in internationale treinen, hogere inbouwkosten, extra ontwikkelingskosten en extra kosten in verband met de uitrol van 350 extra seinen. De kostenstijging is voor EUR 5 miljoen gefinancierd uit 'Kleine functiewijzigingen'.

## Toegankelijkheid stations

Tabel 4-4g: Toegankelijkheid stations

(in EUR miljoen)	t/m													TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
<b>Toegankelijkheid stations (2010)</b>	<b>32</b>	<b>41</b>	<b>42</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>452</b>	
Verschuivingen	2-	11-	8-	4-	3-	4	7	4	4	4	4	3	-	
Mutaties	-	1	4	1	1	-	-	-	-	-	-	-	6	
<b>Toegankelijkheid stations (2011)</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>38</b>	<b>36</b>	<b>38</b>	<b>44</b>	<b>43</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>458</b>	

In 2010 is het programmabudget verhoogd met EUR 7 miljoen inclusief BTW (EUR 5,9 miljoen exclusief BTW). Dit betreft toekenning van Valysgelden aan het deelprogramma "Hellingbanen".

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft verzocht om een herijking van het programma en deze uiterlijk per 1 november 2010 aan haar te doen toekomen. Deze bevat onder andere scopewijzigingen door recente regelgevingen en actualisatie van benodigde budgetten. Eerder is door ProRail aangegeven dat in de periode 2021 t/m 2030 nog EUR 90 miljoen nodig is om 100% toegankelijkheid te realiseren. Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal in de herijking van het programma inzichtelijk worden gemaakt welke stations in 2020 zijn aangepast en welk percentage van de reizigers daarmee wordt bereikt.

## UPGE

Tabel 4-4h: UPGE

(in EUR miljoen)	t/m													TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
<b>UPGE (2010)</b>	<b>30</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>97</b>	
Verschuivingen	2	3-	10-	21-	3	10	20	-	-	-	-	-	0-	
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>UPGE (2011)</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	-	-	-	-	-	<b>97</b>	

## Reistijdverbetering

Tabel 4-4i: Reistijdverbetering

(in EUR miljoen)	t/m													TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
<b>Reistijdverbetering (2010)</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>14</b>
Verschuivingen	1-	2-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2
<b>Reistijdverbetering (2011)</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>16</b>
Overhevelen naar "Motie Koopmans" (MIRT)	-	-	-	-	-	2	3	-	-	-	-	-	-	5
Reservering "Reistijdverbetering"	-	-	-	-	4	29	7	-	-	-	-	-	-	40
<b>Reistijdverbetering incl. reservering (2011)</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>31</b>	<b>10</b>	-	-	-	-	-	-	<b>61</b>

De benaming van het programma "Sneller rijden" is gewijzigd in "Reistijdverbetering".

Van de overige projecten die oorspronkelijk in dit programma zijn opgenomen, is de stand van zaken als volgt:

- Het ministerie heeft op voorstel van ProRail besloten het project "Inhaalspoor te Beilen" te vervangen door "Inhaalspoor te Meppel", en het budget hiervoor (EUR 5 miljoen) over te hevelen naar het programma van de Motie Koopmans. Overheveling naar het MIRT moet nog worden geëffectueerd.
- Het ministerie heeft op voorstel van ProRail besloten het project "Sittard-Heerlen" niet uit te voeren en het budget hiervoor over te hevelen naar het MIRT voor het project "Verbetering van de treinverbinding Heerlen-Herzogenrath". Overheveling naar het MIRT is reeds geëffectueerd.

Het ministerie zal op basis van een gezamenlijke rapportering van de spoorsector over het project "160 km/u" een besluit nemen en dit voorleggen aan de Tweede Kamer. In afwachting hiervan is dit budget niet opgenomen in de productiereeksen in dit Beheerplan, maar als reservering in dit programma.

### Ruimte voor de Fiets

Tabel 4-4j: Ruimte voor de Fiets

(in EUR miljoen)	t/m													TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
<b>Ruimte voor de Fiets (2010)</b>	<b>167</b>	<b>31</b>	<b>35</b>	<b>27</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>260</b>
Verschuivingen	5	2-	10-	10-	10	6	-	-	-	-	-	-	-	0
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Ruimte voor de Fiets (2011)</b>	<b>173</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>18</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>260</b>

## Upgrade tankplaten

Tabel 4-4k: Upgrade tankplaten

(in EUR miljoen)	t/m												TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
<b>Upgrade tankplaten (2010)</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>6</b>
Verschuivingen	2-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Upgrade tankplaten (2011)</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>6</b>

Het programma "Upgrade tankplaten" is ook wel bekend onder het programma "Upgrade tankinstallaties". De kosten in 2011 en 2012 betreffen financiële afronding en onvoorzien.

## Beschikbaarheid in Zicht (BiZ)

Tabel 4-4l: Beschikbaarheid in Zicht

(in EUR miljoen)	t/m												TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
<b>Beschikbaarheid in Zicht (2010)</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>0,2</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>22</b>
Verschuivingen	1	9-	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Beschikbaarheid in Zicht (2011)</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>22</b>

## Externe Veiligheid (incl. OVGS)

Tabel 4-4m: Externe Veiligheid (w.o. OVGS)

(in EUR miljoen)	t/m												TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
<b>Externe Veiligheid (2010)</b>	<b>1,7</b>	<b>3,2</b>	<b>3,3</b>	<b>4,7</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>12,9</b>
Verschuivingen	0,1-	1,6-	2,5	0,8-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
<b>Externe Veiligheid (2011)</b>	<b>1,6</b>	<b>1,5</b>	<b>5,8</b>	<b>3,9</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>12,9</b>

## Upgrade geïmplementeerde beveiligingsystemen Betuweroute en HSL

Tabel 4-4n: Upgrade geïmplementeerde beveiligingsystemen Betuweroute en HSL

(in EUR miljoen)	t/m												TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
<b>Upgrade beveiligings-systemen (2010)</b>	-	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>10</b>
Verschuivingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	-	1-	4-	4-	1-	-	-	-	-	-	-	-	10-
<b>Upgrade beveiligings-systemen (2011)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Bij deze activiteit gaat het om een upgrade van al geïmplementeerde beveiligings-systemen. In praktijk betekent dit vervanging van de softwareversies die draaien op de elektronische interlocking van de Betuweroute en HSL-Zuid. Met aanvullend: testen uitvoeren en het aanpassen van documentatie. Dit programma komt te vervallen, omdat in overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu is besloten om dit op een andere manier vorm te geven dan via dit project.

## I-teams

Tabel 4-4o: I-teams

(in EUR miljoen)	t/m													TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
<b>I-teams (2010)</b>	<b>1,0</b>	<b>6,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>0,5</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>9,5</b>
Verschuivingen	0,2-	2,5-	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	-	-	0,9	0,4	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3
<b>I-teams (2011)</b>	<b>0,8</b>	<b>3,5</b>	<b>4,6</b>	<b>1,4</b>	<b>1,4</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>11,8</b>

In 2010 is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu de scope uitgebreid met 37 middelgrote tot kleine stations en 7 grote stations waar verbouwingswerkzaamheden plaatshebben. Hiermee samenhangend is het maximaal beschikbare budget verhoogd tot EUR 14 miljoen inclusief BTW (EUR 11,8 miljoen exclusief BTW).

## Wachruimten

Tabel 4-4p: Wachruimten

(in EUR miljoen)	t/m													TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
<b>Wachruimten (2010)</b>	<b>1,5</b>	<b>2,6</b>	<b>8,5</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>12,6</b>
Verschuivingen	0,4-	0,5	4,7-	2,3	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	-	0,2	1,3	1,3	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2
<b>Wachruimten (2011)</b>	<b>1,1</b>	<b>3,3</b>	<b>5,1</b>	<b>3,7</b>	<b>3,6</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>16,8</b>

Eind 2009 is via het actieplan "Groei op het spoor" de scope van het programma uitgebreid, onder andere met warmtevoorzieningen. Daarmee samenhangend is het budget verhoogd van EUR 15 miljoen inclusief BTW naar EUR 20 miljoen inclusief BTW (EUR 16,8 miljoen exclusief BTW).

## Drempelloos OV

Tabel 4-4q: Drempelloos OV

(in EUR miljoen)	t/m													TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
<b>Drempelloos OV (2010)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verschuivingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	-	0,2	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7
<b>Drempelloos OV (2011)</b>	-	<b>0,2</b>	<b>1,5</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>1,7</b>

Het project "Drempelloos OV" is als maatregel opgenomen in het actieplan "Groei op het spoor" met de doelstelling om eind 2011 op circa 50 stations treinvertrektijden op busstations aan te kunnen bieden. Het budget hiervoor is EUR 2,0 miljoen inclusief BTW (EUR 1,7 miljoen exclusief BTW).

## Regie ERTMS Betuweroute

Tabel 4-4r: Regie ERTMS Betuweroute

(in EUR miljoen)	t/m													TOTAAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
<b>Regie ERTMS Betuweroute (2010)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Verschuivingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Mutaties	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	
<b>Regie ERTMS Betuweroute (2011)</b>	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	

Het project "Regie ERTMS Betuweroute" betreft het oplossen van kinderziektes (waaronder de GSM-R verbindingproblematiek) van ERTMS op de Betuweroute (A-15). Voor 2010 bedragen de kosten EUR 385K, inclusief een uit te voeren (externe) evaluatie ERTMS op de Betuweroute ad EUR 50K.

## Verkenningen en Innovatie

Tabel 4-4s: Verkenningen en Innovatie

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010	
													-2020
<b>Verkenningen en Innovatie (2010)</b>	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	40,0
Verschuivingen naar apparaatskosten	-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	2,0-
Mutaties	-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	1,6-
<b>Verkenningen en Innovatie (2011)</b>	3,7	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	36,4

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.

De mutaties ad -/EUR 2 miljoen bestaan uit mutaties als gevolg van nieuwe wetgeving en mutaties die betrekking hebben op een interne taakstelling. De mutaties als gevolg van nieuwe wetgeving betreffen het jaarrapport geluidsemissie ad EUR 0,125 miljoen per jaar en het naleven productieplafonds ad EUR 0,25 miljoen per jaar.

## Omgevingswerken

Tabel 4-4t: Omgevingswerken

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010	
													-2020
<b>Omgevingswerken (2010)</b>	265	325	300	275	225	190	170	170	170	170	170	170	2.430
Mutaties / verschuivingen	20-	65-	30-	-	25	10	5	5	5	5	5	5	55-
<b>Omgevingswerken (2011)</b>	245	260	270	275	250	200	175	175	175	175	175	175	2.375

Deze categorie projecten voert ProRail uit in opdracht en voor rekening van decentrale stakeholders. Hieronder vallen omgevingswerken (tunnels, viaducten, etc.), aandeel derden in de Nieuwe Sleutel Projecten (NSP's), Light Rail projecten, het onderdeel Regionale Lijnen en overige projecten.

Het onderdeel Regionale Lijnen valt uiteen in twee programma's:

1. Quick Scan regionale lijnen;
2. Projecten voortvloeiend uit het Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu geeft een deel van beide programma's rechtstreeks in opdracht aan ProRail. Deze opdrachtverlening volgt de MIRT-procedure. Gezien de onzekerheid die er nog bestaat over de invulling van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is in de cashflow voor de omgevingswerken hier nog geen rekening mee gehouden.

## FENS-projecten

Tabel 4-4u: FENS

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
<b>FENS (2010)</b>	<b>60</b>	<b>37</b>	<b>25</b>	<b>57</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	-	-	-	-	-	<b>184</b>
Verschuivingen	17-	11	17	14-	30	1-	-	-	-	-	-	26
<b>FENS (2011)</b>	<b>42</b>	<b>48</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>35</b>	-	-	-	-	-	-	<b>210</b>

De reeks van FENS (Fonds Eénmalige bijdrage NS) geeft een indicatie van de inspanningen die ProRail verricht voor projecten die worden gefinancierd uit FENS (en bevat dus niet de FENS-projecten die door NS worden uitgevoerd):

- EPO (Energievoorziening, Perronverlengingen en Opstel terreinen);
- Overwegen;
- OV Chipkaart en Poortjes (ProRail-aandeel);
- Transfer (ProRail-aandeel);
- Amsterdam CS;
- InfoPlus.

De verschuivingen zijn de effecten van de vertraagde uitrol van diverse programma's en dus kosten die doorschuiven naar latere jaren, voornamelijk bij de programma's OVCP, EPO, overwegen en transfer.

FENS heeft een looptijd tot eind 2012. Kosten na 2012 zijn de beheer- en instandhoudingskosten met betrekking tot OVCP, die tot 2015 zijn afgekocht ten laste van FENS, en nog nader te specificeren productie (in 2013 en 2014 is hiervoor een bedrag van EUR 52 miljoen opgenomen).

## MIRT-projecten

Tabel 4-4v: MIRT 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
MIRT Personen 2010	600	700	700	650	600	600	600	600	550	450	350	<b>6.400</b>
MIRT Goederen 2010	30	55	100	100	100	125	135	135	110	60	30	<b>980</b>
<b>MIRT (2010)</b>	<b>630</b>	<b>755</b>	<b>800</b>	<b>750</b>	<b>700</b>	<b>725</b>	<b>735</b>	<b>735</b>	<b>660</b>	<b>510</b>	<b>380</b>	<b>7.380</b>
Mutaties Personen 2011 vs. 2010	50-	80-	25-	0-	50	25	25-	-	50	150	250	<b>345</b>
Mutaties Goederen 2011 vs. 2010	10-	30-	65-	40-	35-	63-	96-	119-	109-	60-	30-	<b>656-</b>
<b>Mutaties totaal</b>	<b>60-</b>	<b>110-</b>	<b>90-</b>	<b>40-</b>	<b>15</b>	<b>38-</b>	<b>121-</b>	<b>119-</b>	<b>59-</b>	<b>90</b>	<b>220</b>	<b>311-</b>
MIRT Personen 2011	550	620	675	650	650	625	575	600	600	600	600	<b>6.745</b>
MIRT Goederen 2011	20	25	35	60	65	63	39	16	2	-	-	<b>324</b>
<b>MIRT (2011)</b>	<b>570</b>	<b>645</b>	<b>710</b>	<b>710</b>	<b>715</b>	<b>688</b>	<b>614</b>	<b>616</b>	<b>602</b>	<b>600</b>	<b>600</b>	<b>7.069</b>

Bij de MIRT-projecten (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) speelt het Beheerplan een beperkte rol in de planning en financiering. De planning van de MIRT-projecten wordt gecommuniceerd via de jaarlijks in december te verstrekken MIRT-opgave. De financiering van MIRT-projecten loopt via afzonderlijke beschikkingsaanvragen en beschikkingen.

De MIRT-cijfers zijn in dit Beheerplan opgenomen om tot een financieel totaalbeeld van ProRail te komen. Hierbij zijn de MIRT-cijfers overgenomen uit de laatste MIRT-opgave (d.d. 21 januari 2010; zie bijlage 2 voor de MIRT-opgaven van Personen en Goederen). Dit betekent dat deze cijfers de inzichten van januari 2010 weerspiegelen en de kostenraming niet in alle gevallen meer geheel actueel is. De meest actuele inzichten worden door ProRail gecommuniceerd aan de hand van de tot het kwartaalrapport behorende DVR<sup>44</sup>.

De programma's Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn, spoorse doorsnijdingen en investeringen in regionale spoorlijnen maken geen onderdeel uit van de ProRail MIRT-cijfers. Dit geld loopt via de regionale en lokale overheden en classificeert ProRail onder de zogenaamde "omgevingswerken". Een deel van de programma's Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn en Quick Scan Regionale Lijnen zal worden gefinancierd via de MIRT-systematiek. Dit is nog niet verwerkt in de MIRT-opgave van januari 2010. In de eerstvolgende MIRT-opgave die aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt aangeboden zal dit worden verwerkt.

### 4.1.3 Lonen, overige bedrijfslasten minus de geactiveerde productie

Lonen en salarissen (inclusief sociale lasten) en overige bedrijfslasten vormen samen de bruto-apparaatskosten. Onder de bruto-apparaatskosten vallen alle personeelskosten, inclusief verkeersleiding en capaciteitsmanagement, en aanverwante kosten, zoals huisvesting, automatisering, inhuur en advies. De netto-apparaatskosten<sup>45</sup> zijn de resultante van de bruto-apparaatskosten minus de geactiveerde productie<sup>46</sup>. In tabel 4-5 is een opstelling weergegeven waarbij alleen de netto-apparaatskosten zichtbaar zijn.

<sup>44</sup> DVR: DGMO (Directoraat-Generaal Mobiliteit) VoortgangsRapportage

<sup>45</sup> Netto-apparaatskosten zijn inclusief derdenactiviteiten, zoals het omroepcontract met NS-reizigers.

<sup>46</sup> Onder de geactiveerde productie eigen bedrijf zijn de door het eigen personeel verrichte werkzaamheden (aantal geschreven uren op een project x projecttarief) weergegeven die betrekking hebben op investeringen, zoals voorbereiding en toezicht. De geactiveerde productie hangt sterk samen met het investeringsvolume.



Tabel 4-5: Netto-apparaatskosten (lonen en overige bedrijfslasten minus geactiveerde productie)

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Netto-apparaatskosten (2010)	251	249	248	248	248	248	248	248	248	248	248	2.728
Verschuiving van/naar Beheer	-	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	137
Verschuiving van Verkenningen en Innovatie	-	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	2
Mutaties HSL-Zuid	0,2	0,1	0,01	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	0,2-	1-
Mutaties	6	5	6	6	2	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	27
<b>Netto-apparaatskosten (2011)</b>	<b>257</b>	<b>268</b>	<b>267</b>	<b>267</b>	<b>263</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>2.893</b>

De netto-apparaatskosten stijgen in de periode 2010-2020 met EUR 165 miljoen ten opzichte van Beheerplan 2010, waarvan EUR 139 miljoen betrekking heeft op verschuivingen van/naar Beheer en Verkenningen en Innovatie.

#### Verschuivingen van/naar Beheer en Verkenningen en Innovatie

Om de prestaties beter te kunnen beheersen is een deel van het ICT-beheer overgenomen middels insourcing.

#### Mutaties HSL-Zuid

De mutaties hebben betrekking op een toename in de kosten van het contractmanagementteam HSL-Zuid ad EUR 2 miljoen en een verlaging van de kosten ad EUR 3 miljoen omtrent een aantal werkzaamheden: o.a. inrichting en uitvoering factureringsproces, uitvoeren geschillenbeslechtingproces.

#### Mutaties

De mutaties ad EUR 27 miljoen is een saldo van plussen en minnen. Deze plussen en minnen hebben voornamelijk betrekking op de inbeheername van grote projecten (EUR 40 miljoen) respectievelijk een interne taakstelling.

### 4.1.4 Financiële baten en lasten

Tabel 4-6: Financiële baten en lasten

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Financiële baten en lasten (2010)	104	104	104	105	106	106	106	107	107	108	108	1.165
Mutatie	54-	64-	64-	64-	64-	64-	64-	64-	64-	64-	64-	694-
<b>Financiële baten en lasten (2011)</b>	<b>50</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>41</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>43</b>	<b>43</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>471</b>

ProRail heeft naast rentelasten ook rentebaten over openstaande saldi. Deze baten zijn gesaldeerd met de lasten. Bij de herfinanciering van aflopende leningen is gerekend met een interestpercentage van 5%.

De mutatie in 2010-2020 is gerelateerd aan het vervroegd aflossen van een leningenpakket van EUR 1,4 miljard in het voorjaar 2010. Dit pakket stond uit bij het ministerie van Financiën en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Vanwege de vervroegde aflossing zullen de rentelasten in 2010 EUR 54 miljoen en in de periode 2011-2020 EUR 65 miljoen per jaar lager zijn.

## 4.2. Financiën 2010-2020: mutaties in meerjarenplanning opbrengsten

### 4.2.1 Gebruiksvergoeding

De gebruiksvergoeding betreft de van spoorwegondernemingen (personen- en goederenvervoer) te innen bijdragen voor het gebruik van het landelijke spoorwagennet.

Tabel 4-7a: Gebruiksvergoeding 2010-2020

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
<b>Netto Gebruiksvergoeding Gemengd Net (2010)</b>	243	249	257	261	263	265	268	270	273	275	278	<b>2.903</b>
Mutaties Volume-effect	7-	11-	14-	14-	16-	17-	16-	15-	14-	12-	11-	<b>147-</b>
Mutaties Prijs-effect (indexatie)	-	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	<b>38</b>
<b>Netto Gebruiksvergoeding Gemengd Net (2011)</b>	<b>236</b>	<b>242</b>	<b>247</b>	<b>250</b>	<b>251</b>	<b>253</b>	<b>255</b>	<b>259</b>	<b>263</b>	<b>267</b>	<b>271</b>	<b>2.794</b>
PROJ Stille treinen (BHP 2010)	4-	4-	4-	4-	4-	-	-	-	-	-	-	<b>19-</b>
Mutatie Stille treinen	4	3	2	1	0,3	4-	4-	4-	-	-	-	<b>-</b>
<b>PROJ Stille treinen (BHP2011)</b>	<b>-</b>	<b>1-</b>	<b>2-</b>	<b>3-</b>	<b>4-</b>	<b>4-</b>	<b>4-</b>	<b>4-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>19-</b>
<b>Netto Gebruiksvergoeding Gemengd Net (2011)</b>	<b>236</b>	<b>241</b>	<b>246</b>	<b>248</b>	<b>248</b>	<b>249</b>	<b>252</b>	<b>256</b>	<b>263</b>	<b>267</b>	<b>271</b>	<b>2.775</b>
<i>waarvan Gebruiksvergoeding HSL-Zuid</i>	<i>2</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>6</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<b>57</b>
Gebruiksvergoeding Betuweroute (2010)	12	14	17	29	29	29	29	29	29	29	27	<b>273</b>
Mutaties Prijs/Volume-effect	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>
<b>Gebruiksvergoeding Betuweroute (2011)</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>27</b>	<b>273</b>
<b>Totaal Gebruiksvergoeding</b>	<b>247</b>	<b>255</b>	<b>263</b>	<b>277</b>	<b>277</b>	<b>278</b>	<b>281</b>	<b>285</b>	<b>292</b>	<b>296</b>	<b>298</b>	<b>3.048</b>

#### Gebruiksvergoeding Gemengd Net

De reeks voor de gebruiksvergoeding Gemengd Net, zoals deze hierboven is gepresenteerd, is gebaseerd op de verwachte opbrengsten uit gebruiksvergoeding uitgaande van de tarieven in de Netverklaring 2011 en de meerjarige prognose van de vervoersontwikkeling, zoals opgesteld in het voorjaar van 2010. Deze prognose is conform vorig jaar exclusief de effecten van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De voorjaarsprognose 2010 is ten opzichte van de voorjaarsprognose 2009 vooral ten aanzien van de tonkilometers naar beneden bijgesteld. Bij de reizigersvervoerders komt dit doordat zij hun bakken efficiënter inzetten. Bij de goederenvervoerders is de verwachting dat de economische recessie langer doorwerkt.

De reeks is gebaseerd op tarieven 2011 (prijsspeil 2011). ProRail is nu bezig met het opstellen van de tarieven 2012. Als de tarieven 2012 zijn vastgesteld, wordt een impactanalyse gemaakt, waarna er besluitvorming plaatsvindt, om de reeks aan te passen. Mede naar aanleiding van het kabinetstandpunt "Spoor in Beweging" komt ProRail met een aanpassing van de gebruiksvergoedingssystematiek per 2013. Tot slot gaan we er op dit moment vanuit dat de goederenvervoerders vanaf 2012 weer de gehele gebruiksafhankelijke kosten betalen; tot en met 2011 is er een subsidieregeling waardoor zij niet de volledige gebruiksafhankelijke kosten betalen.

Over de gehele periode 2010 t/m 2020 is de reeks gebruiksvergoeding Gemengd Net in dit Beheerplan EUR 109 miljoen lager dan het Beheerplan 2010. Deze daling bestaat uit een negatief volume-effect van EUR 147 miljoen en een positief effect door indexatie van EUR 38 miljoen naar prijspeil 2011.

Het negatief volume-effect van EUR 147 miljoen wordt veroorzaakt door:

- EUR 109 miljoen bijstelling trein- en tonkilometers Gemengd Net;
- EUR 23 miljoen bijstelling trein- en tonkilometers HSL;
- EUR 15 miljoen bijstelling van het aantal haltingen.

#### Stille treinen

Tijdens de uitvoering van het Innovatieprogramma Geluid is onderzoek gedaan naar (bron)maatregelen om geluidsoverlast van spoorwegen te reduceren. Uit onderzoek is gebleken dat het stiller maken van lawaaierig materieel de meest kosteneffectieve (bron)maatregel is. Om deze meest kosteneffectieve maatregel toe te passen, heeft ProRail een financieel instrument ontwikkeld om vervoerders/wagoneigenaren te stimuleren om hun lawaaierig materieel om te bouwen. Hiermee wordt beoogd dat er meer "stille" kilometers in Nederland worden gereden. De kosten hiervan bedragen EUR 19 miljoen voor de periode 2011-2017. Op dit moment is er nog niet veel gebruik gemaakt van deze stimuleringsregeling wat leidt tot een verschuiving van de kosten in de tijd.

#### Gebruiksvergoeding Betuweroute

De gebruiksvergoeding is niet gemuteerd ten opzichte van het vorige Beheerplan. Voor de opstartfase van de Betuweroute is er subsidie beschikbaar gesteld op basis van de "businesscase Keyrail". Deze businesscase veronderstelt een kostenneutrale dienstverlening op dit traject vanaf 1 september 2013.

### 4.2.2 Beschikbare middelen ministerie van Infrastructuur en Milieu

De beschikbare middelen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu dienen ter dekking van de vervangingsinvesteringen en exploitatiekosten (capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten) van het landelijke spoorwegnet.

Tabel 4-7b: Beschikbare middelen ministerie van Infrastructuur en Milieu

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Beschikbare middelen ministerie van IenM	1.378	1.191	945	950	1.050	1.213	1.109	1.308	1.297	1.134	2.216	13.789
Vooruitontvangen bijdragen (ultimo 2009)	1-	39	6	-	-	-	-	-	-	-	-	43
<b>Totaal 2010-2020</b>	<b>1.377</b>	<b>1.229</b>	<b>951</b>	<b>950</b>	<b>1.050</b>	<b>1.213</b>	<b>1.109</b>	<b>1.308</b>	<b>1.297</b>	<b>1.134</b>	<b>2.216</b>	<b>13.832</b>

Tabel 4-7b toont de jaarlijks bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu beschikbare middelen ten behoeve van Beheer en Instandhouding en de vooruitontvangen bijdragen (de bijdragen die ultimo 2009 beschikt zijn). In de jaarlijkse subsidieaanvraag vraagt ProRail een subsidiebijdrage ten behoeve van Beheer en Instandhouding aan dat gecorrigeerd wordt voor de vooruitontvangen subsidiebijdragen.

### 4.2.3 Opbrengsten van private en publieke partijen

Tabel 4-7c: Opbrengsten van private en publieke partijen

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Opbrengsten van private en publieke partijen (2010)	30	30	29	29	29	29	29	29	29	29	29	323
Mutaties	-	6	5	6	13	3	3	3	3	3	3	50
<b>Opbrengsten van private en publieke partijen (2011)</b>	<b>30</b>	<b>36</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>42</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>373</b>

Onder deze opbrengsten zijn voornamelijk opbrengsten opgenomen van werkzaamheden die ProRail uitvoert voor private en publieke partijen. Waaronder:

- instandhouding werken van lokale en regionale partijen;
- onderhoud SUNIJ<sup>47</sup>-lijn;
- levering van reisinformatie aan vervoerders (omroepcontract met NS Reizigers);
- beheer en onderhoud van sectorbrede automatiseringssystemen (o.a. Vervoer Per Trein (VPT)).

Daarnaast zijn de opbrengsten voor geleverde diensten aan Keyrail (deelneming van ProRail) op de Betuweroute ook in deze reeks verantwoord. Keyrail voert een zelfstandig tariefbeleid en kent een aparte subsidieregeling.

De mutaties ten opzichte van de reeks uit het Beheerplan 2010 hebben voornamelijk betrekking op aanvullende opbrengsten van automatiseringssystemen, leveren van reisinformatie en ongevallenbestrijding.

<sup>47</sup> SUNIJ: Sneltram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein [eind 2010: verwachte intrekking van de concessie]

### 4.3. Investerings MIRT

De financiering van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) loopt niet via het Beheerplan, maar kent een eigen dynamiek. Minstens eenmaal per jaar wordt een nieuwe kostenprognose van het uitvoeringsprogramma personen- en goederenvervoer aan het ministerie verstrekt.

Dit betreft de meest recente opgave en is van januari 2010. Deze opgave is opgenomen om het inzicht van onze totale productieomvang 2010-2020 te completeren.

Tabel 4-8: Uitvoeringsprogramma personenvervoer

Project	Beschikt	Totaal prognose benodigd
<b>Amsterdam - Utrecht - Maastricht/Heerlen</b>		
Amsterdam-Utrecht	972,5	972,5
Vleuten-Geldermalsen	732,9	854,0
<b>Utrecht - Arnhem - Zevenaar</b>		
Sporen in Arnhem	211,7	211,7
Traject Oost fase 1 (kopgroep)	19,1	19,1
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>		
Amsterdam Centraal, empl. wijziging sp. 10 t/m 15 westzijde	76,2	76,2
Amsterdam Centraal, fietsenstalling	4,9	28,4
Den Haag Centraal terugbouwen spoor 11/12	4,1	30,2
NSP-Arnhem (VenW deel referentiestation)	70,5	87,9
NSP-Utrecht (basisterminal); realisatie	274,9	286,7
NSP Den Haag (VenW deel referentiestation)	-	90,4
NSP-Rotterdam Centraal (VenW deel)	216,3	226,4
NSP-Breda (VenW deel)	42,5	53,0
Schiedam-Rijswijk incl. spoortunnel Delft (VenW aandeel)	334,7	379,2
Extra NSP kwaliteit; perrons, kappen, akoestiek en klimaat	-	39,8
Extra NSP kwaliteit; perronkappen Utrecht Centraal en info+ op terminals	-	9,6
Amsterdam Centraal; Cuypershal		30,7
Totaal kleine stations	10,9	63,3
<b>Overige lijndelen</b>		
Hanzelijn	955,5	955,5
<b>Overige projecten enz.</b>		
AKI-plan + veiligheidsknelpunten; afgesloten onderdelen	93,6	93,6
AKI-plan + veiligheidsknelpunten; lopende onderdelen	276,9	282,3
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	24,5	24,5
Innovatieprogramma geluid	3,5	3,5
Geluidsanering spoorwegen (NoMo)	11,3	367,8
Programma Ontwikkeling BB21	152,0	152,0
Kleine Projecten	60,4	56,8
Regionale Projecten	2,9	15,2
Regionet	92,7	154,4
Programma ontsnippering	45,1	70,5
Nazorg gereedgekomen projecten personenvervoer; afgesloten onderdelen	11,4	11,4
Nazorg gereedgekomen projecten personenvervoer; lopende onderdelen	46,7	49,1
<b>Totaal Realisatieprogramma</b>	<b>4.747,7</b>	<b>5.695,7</b>
<b>Planstudieprogramma:</b>		
Traject Oost peloton	4,0	197,7
OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad)	9,3	1.189,3
Amsterdam Zuidas: 4 sp. Zuid/WTC-Utrechtboog incl. keersp.	1,1	325,9
NSP-Zuidas (VenW deel referentiestation)	-	94,8
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	12,2	2.654,2
<b>Totaal Planstudieprogramma</b>	<b>26,5</b>	<b>4.461,7</b>
Forfaitaire verschuiving i.v.m. overplanning	-	-
Aanbestedingsresultaten; € 200 mln. -/- gerealiseerd €176 mln.	-	24,0-
<b>TOTAAL RAILWEGEN PERSONENVERVOER</b>	<b>4.774,3</b>	<b>10.133,4</b>

Versie d.d. 21 januari 2010. Prijspeil 2009; bedragen zijn in EUR miljoen excl. BTW

t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
948,6	3,6	5,9	4,5	4,5	4,5	0,9	-	-	-	-	-	-	-
247,5	54,2	47,1	63,9	63,2	59,9	60,6	63,0	55,0	47,8	32,7	25,0	25,0	9,1
26,5	18,9	52,0	78,0	30,0	6,3	-	-	-	-	-	-	-	-
16,9	0,1	0,2	0,8	0,8	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-
71,4	0,0	0,5	-	1,3	2,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-
0,7	0,1	0,4	0,3	1,7	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	2,8	-	-	-
-	0,5	1,0	2,0	10,0	10,0	5,0	1,7	-	-	-	-	-	-
23,8	10,5	21,9	12,3	10,0	6,0	2,5	0,8	-	-	-	-	-	-
15,2	19,2	31,2	46,3	55,6	45,2	38,7	28,0	7,2	-	-	-	-	-
-	-	27,0	23,3	23,2	9,0	7,8	-	-	-	-	-	-	-
55,5	14,0	40,0	40,0	40,0	27,1	9,9	-	-	-	-	-	-	-
14,2	2,7	2,2	8,8	11,1	10,1	3,4	0,5	-	-	-	-	-	-
67,6	30,1	50,0	70,0	50,0	45,0	40,0	20,0	6,5	-	-	-	-	-
-	-	-	2,0	10,0	10,0	10,0	7,8	-	-	-	-	-	-
-	-	-	1,0	4,0	3,0	1,0	0,6	-	-	-	-	-	-
-	-	3,0	6,0	10,5	7,5	3,0	0,7	-	-	-	-	-	-
-	0,8	5,8	7,7	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	3,5	0,5	-	-
203,9	170,3	185,0	150,0	105,0	60,0	40,0	25,0	16,4	-	-	-	-	-
93,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
180,0	18,5	23,5	16,5	10,9	20,0	12,9	-	-	-	-	-	-	-
-	-	5,3	14,5	4,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2,7	0,6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	0,8	9,8	4,5	7,4	4,0	8,0	15,0	25,0	50,0	60,0	60,0	60,0	63,3
142,7	4,9	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
41,4	8,0	3,8	1,5	1,4	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-
-	0,5	9,2	4,5	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
43,0	18,3	17,1	28,2	25,2	17,0	5,5	-	-	-	-	-	-	-
1,3	2,2	5,4	10,5	11,0	9,5	7,5	7,5	7,5	5,0	3,1	-	-	-
11,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26,4	1,5	3,8	4,5	4,0	4,0	3,5	1,3	-	-	-	-	-	-
2.234,2	380,3	555,8	601,6	503,9	373,4	273,1	183,9	129,7	114,8	102,0	85,5	85,0	72,4
0,3	0,3	3,9	3,5	15,5	21,3	28,3	28,7	30,6	28,1	20,5	13,2	3,5	-
-	3,3	23,0	60,3	121,0	139,0	141,9	140,0	127,0	111,8	100,0	100,0	50,0	71,9
-	1,0	9,1	17,7	30,0	35,0	35,0	35,0	20,0	7,5	-	-	-	135,5
p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	94,8
-	3,6	12,4	45,0	90,0	100,0	150,0	200,0	250,0	350,0	400,0	400,0	400,0	253,1
0,3	8,3	48,4	126,5	256,5	295,3	355,3	403,7	427,6	497,4	520,5	513,2	453,5	555,3
-	-	54,2-	96,2-	73,5-	18,8-	21,6	37,4	17,8	12,2-	22,5-	1,3	61,5	137,6
-	-	-	12,0-	12,0-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.234,5	388,5	550,0	620,0	675,0	650,0	650,0	625,0	575,0	600,0	600,0	600,0	600,0	765,4

Tabel 4-9: Uitvoeringsprogramma goederenvervoer

Project	Beschikt	Totaalprognose benodigd
<b>Realisatieprogramma:</b>		
D4-aslasten cluster II, 1e tranche	42,1	41,0
Sloe, optimalisatie Railontsluiting	57,0	57,0
Sloe, geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn (incl. voorbereidingskosten)	16,3	9,0
Sloe, geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn (in afwachting uitspraak RvS)	-	7,3
Prefab raildempers te Kapelle	2,4	2,4
Plan van aanpak LL-pilot Cobelfret	0,0	0,0
Geluidpilot LL-blokken autotrein	2,0	2,0
Geluidpilot LL-blokken verzamelproject	1,7	2,1
PAGE risico reductie	7,4	15,1
Na-NOV goederenvervoer Elst-Deventer-Oldenzaal	20,5	126,3
Change requests Havenspoorlijn Betuweroute; planstudie	0,3	0,3
Change requests Havenspoorlijn Betuweroute; realisatie	7,8	7,8
Railontsluiting bedrijventerrein Beerdam; planstudie	0,1	0,1
Railontsluiting bedrijventerrein Beerdam; realisatie	2,8	2,8
Vorbereidingskosten IJzeren Rijn	19,1	19,1
Nazorg gereedgekomen projecten goederenvervoer	1,3	2,5
<b>Totaal Realisatieprogramma:</b>	<b>180,9</b>	<b>294,8</b>
<b>Planstudieprogramma:</b>		
D4-aslasten cluster III	-	31,4
Goederen Rotterdam-Noord Nederland	-	51,1
IJzeren Rijn	-	p.m.
Optimalisering goederencorridor Rotterdam-Genua	3,4	175,5
Havenspoorlijn	-	p.m.
ERTMS haven Amsterdam-Betuweroute	-	p.m.
ERTMS Kijfhoek-Belgische grens	-	p.m.
<b>Totaal Planstudieprogramma</b>	<b>3,4</b>	<b>258,0</b>
Forfaitaire verschuiving i.v.m. overplanning	-	0,0
<b>TOTAAL RAILWEGEN GOEDERENVERVOER</b>	<b>184,3</b>	<b>552,8</b>



Versie d.d. 19 december 2008. Prijspeil 2008; bedragen zijn in EUR miljoen excl. BTW

t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
40,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
43,8	8,1	1,5	1,0	1,0	1,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-
7,9	0,0-	0,2	0,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1,0	2,0	2,0	1,5	0,8	-	-	-	-	-
2,4	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1,3	-	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1,3	0,3	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	2,0	3,2	2,6	2,3	2,5	2,5	-	-	-	-	-	-	-
-	5,6	11,0	17,5	20,0	20,0	20,0	20,0	7,5	4,7	-	-	-	-
-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	4,7	2,6	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	0,6	1,0	0,8	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14,1	-	1,0	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	0,9	1,1	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>111,4</b>	<b>22,8</b>	<b>22,8</b>	<b>27,4</b>	<b>25,2</b>	<b>25,5</b>	<b>25,1</b>	<b>21,5</b>	<b>8,3</b>	<b>4,7</b>	-	-	-	-
-	-	0,2	1,3	5,0	5,0	5,0	3,5	5,0	4,9	1,5	-	-	-
-	-	-	-	-	5,0	10,0	15,0	15,0	6,1	-	-	-	-
-	-	-	-	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
0,1	0,3	3,1	8,5	25,0	52,5	52,5	22,5	10,9	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
-	-	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
-	-	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
-	-	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>3,3</b>	<b>9,8</b>	<b>30,0</b>	<b>62,5</b>	<b>67,5</b>	<b>41,0</b>	<b>30,9</b>	<b>11,0</b>	<b>1,5</b>	-	-	-
-	-	6,2-	12,2-	20,2-	28,0-	27,6-	-	-	-	-	-	-	94,2
<b>111,6</b>	<b>23,2</b>	<b>20,0</b>	<b>25,0</b>	<b>35,0</b>	<b>60,0</b>	<b>65,0</b>	<b>62,5</b>	<b>39,2</b>	<b>15,7</b>	<b>1,5</b>	-	-	<b>94,2</b>

#### 4.4. Effecten van de investeringen op de exploitatie

De investeringen, die worden gedaan in nieuwe infrastructuur, leiden in de toekomst tot extra beheer- en onderhoudskosten. Om in de financiering hier rekening mee te kunnen houden is het van belang de melding van nieuwe ontwikkelingen zo spoedig mogelijk te doen. In onderstaand overzicht zijn de nieuwe effecten van de investeringen op de exploitatie weergegeven ten opzichte van het Beheerplan 2010.

Tabel 4-10: Mutaties nieuwe infra

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
<b>Inframutaties Functiehandhaving</b>												
<i>Inframutaties Beheer</i>												
Hanzelijn	-	-	-	0,6-	0,6-	0,6-	0,6-	0,6-	0,6-	0,6-	0,6-	4,8-
<b>Totaal beheer</b>	-	-	-	<b>0,6-</b>	<b>0,6-</b>	<b>0,6-</b>	<b>0,6-</b>	<b>0,6-</b>	<b>0,6-</b>	<b>0,6-</b>	<b>0,6-</b>	<b>4,8-</b>
<i>Inframutaties Onderhoud transfer</i>												
OVCP	-	-	-	-	-	10,3-	10,3-	10,3-	10,3-	10,3-	10,3-	62,0-
CTOV / Camera's	-	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	8,7
CTOV / CRR Ruimte	-	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	11,1
Camera's (overig)	-	0,3-	0,4-	0,7-	0,7-	0,7-	0,7-	0,7-	0,7-	0,7-	0,7-	5,9-
Roltrappen	-	0,0-	0,6-	0,6-	0,6-	0,5-	0,5-	0,5-	0,5-	0,5-	0,5-	5,0-
Ruimte voor de Fiets	-	0,0	0,4	0,5	0,3	0,1	0,1-	0,3-	0,5-	0,7-	0,9-	1,0-
Liften	-	0,0-	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,0
Inframutaties overige infra	-	0,3	0,3	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	9,3
Wachruimtes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PM
Huurondergrond rijwielstallingen	-	-	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	3,6
<b>Totaal Onderhoud transfer</b>	-	<b>2,0</b>	<b>2,2</b>	<b>2,8</b>	<b>2,7</b>	<b>7,8-</b>	<b>8,0-</b>	<b>8,2-</b>	<b>8,4-</b>	<b>8,6-</b>	<b>8,8-</b>	<b>40,1-</b>
<i>Inframutaties Grootschalig onderhoud</i>												
MISTRAL	-	-	-	2,5-	2,5-	2,5-	2,5-	2,5-	2,5-	2,5-	2,5-	20,2-
Subtotaal GO (regulier)	-	-	-	<b>2,5-</b>	<b>2,5-</b>	<b>2,5-</b>	<b>2,5-</b>	<b>2,5-</b>	<b>2,5-</b>	<b>2,5-</b>	<b>2,5-</b>	<b>20,2-</b>
FENS en programma's transfer (OVCP)	-	-	-	-	0,6-	9,2-	8,6-	5,6-	5,6-	6,2-	6,2-	41,8-
Mutaties nieuwe infra transfer	-	0,4	1,0	1,7	0,9	1,3	0,8	0,1	0,3-	0,1	0,3	6,2
CTOV	-	-	-	0,8	-	-	-	-	-	0,8	-	1,6
Blusleidingen	-	-	-	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	-	-	-	12,0
Subtotaal GO (transfer)	-	0,4	1,0	4,9	2,7	5,5-	5,4-	3,0-	5,9-	5,3-	5,8-	22,0-
<b>Totaal GO</b>	-	<b>0,4</b>	<b>1,0</b>	<b>2,3</b>	<b>0,1</b>	<b>8,0-</b>	<b>7,9-</b>	<b>5,6-</b>	<b>8,4-</b>	<b>7,8-</b>	<b>8,4-</b>	<b>42,2-</b>
<b>Totaal functiehandhaving</b>	-	<b>2,4</b>	<b>3,2</b>	<b>4,5</b>	<b>2,3</b>	<b>16,4-</b>	<b>16,5-</b>	<b>14,3-</b>	<b>17,4-</b>	<b>17,0-</b>	<b>17,8-</b>	<b>87,1-</b>
<i>Inframutaties Apparaatskosten</i>												
Hanzelijn	-	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	2,3
<b>Totaal Apparaatskosten</b>	-	-	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>2,3</b>
<b>Totaal inframutaties</b>	-	<b>2,4</b>	<b>3,4</b>	<b>4,8</b>	<b>2,5</b>	<b>16,2-</b>	<b>16,2-</b>	<b>14,1-</b>	<b>17,2-</b>	<b>16,8-</b>	<b>17,5-</b>	<b>84,8-</b>

#### 4.5. Niet-concessieactiviteiten

ProRail voert een aantal activiteiten in opdracht van de minister van Infrastructuur en Milieu uit, dat geen onderdeel uitmaakt van de Beheerconcessie. Het gaat om de activiteiten die niet in het Koninklijk Besluit Hoofdspoorweginfrastructuur zijn opgenomen: het beheer van tankplaten, fietsenstallingen, transferruimten, en toonbankvragen. De onderhouds- en vervangingskosten van de niet-concessielijnen vallen vanaf dit Beheerplan niet meer onder de niet-concessieactiviteiten. Deze wijziging is gebaseerd op het Besluit van 17 oktober 2009, houdende wijziging van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, in verband met wijziging van bijlage 1 en de aanwijzing van stamlijnen als hoofdspoorwegen, dat met ingang van 31 december 2009 in werking is getreden.

Tabel 4-11: Niet-concessieactiviteiten

(in EUR miljoen)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010 -2020
Tankplaten	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	7,2
Fietsenstallingen	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	18,6
Transferruimten	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	20,9
Onderhoud niet-concessielijnen	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	22,2
Vervanging niet-concessielijnen	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	55,0
Toonbankvragen	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	7,2
<b>Totaal NCA (BHP 2010)</b>	<b>11,9</b>	<b>11,9</b>	<b>11,9</b>	<b>11,9</b>	<b>11,9</b>	<b>11,9</b>	<b>11,9</b>	<b>11,9</b>	<b>11,9</b>	<b>11,9</b>	<b>11,9</b>	<b>131,1</b>
<b>Mutaties</b>												
Tankplaten	-	0,5-	0,6-	0,7-	0,7-	0,7-	0,7-	0,7-	0,7-	0,7-	0,7-	6,3-
Fietsenstallingen	-	2,9	3,4	2,6	2,5	3,0	3,1	3,2	3,2	3,3	3,6	30,8
Transferruimten	-	5,3	6,1	4,9	4,7	5,5	5,6	5,7	5,8	5,9	6,0	55,6
Onderhoud niet-concessielijnen	-	2,0-	2,0-	2,0-	2,0-	2,0-	2,0-	2,0-	2,0-	2,0-	2,0-	20,2-
Vervanging niet-concessielijnen	-	5,0-	5,0-	5,0-	5,0-	5,0-	5,0-	5,0-	5,0-	5,0-	5,0-	50,0-
Toonbankvragen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tankplaten	0,7	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9
Fietsenstallingen	1,7	4,6	5,1	4,3	4,2	4,7	4,8	4,8	4,9	5,0	5,2	49,4
Transferruimten	1,9	7,2	8,0	6,8	6,6	7,4	7,5	7,6	7,7	7,8	7,9	76,5
Onderhoud niet-concessielijnen	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0
Vervanging niet-concessielijnen	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0
Toonbankvragen	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	7,2
<b>Totaal NCA (BHP 2011)</b>	<b>11,9</b>	<b>12,6</b>	<b>13,9</b>	<b>11,7</b>	<b>11,4</b>	<b>12,8</b>	<b>12,9</b>	<b>13,1</b>	<b>13,3</b>	<b>13,5</b>	<b>13,8</b>	<b>141,0</b>

## Bijlage 5. Indexatieproblematiek jaren 2005 t/m 2010 met doorkijk t/m 2020

ProRail heeft in december 2006 aangegeven om de wijze van indexatie van de financiële reeksen te herzien (kenmerk PB/JPB/JBU/20649116). Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft hierop als reactie aangegeven het hanteren van het IBOI-percentage voor indexatie van de financiële reeksen voort te zetten. Indien het ProRail niet lukt om de ontwikkeling van de kosten binnen de budgetruimte te houden, heeft het ministerie ProRail verzocht het verschil tussen de werkelijke kostenontwikkeling en de taakstellende IBOI gedegen te onderbouwen. In praktijk blijkt de prognose voor IBOI (uit het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau) die het ministerie hanteert voor de indexatie over de jaren 2005-2009 structureel lager te zijn dan de consumentenprijsindex (CPI). Het ministerie heeft over de jaren 2005 tot en met 2009 in totaal EUR 73 miljoen beschikt aan indexatie, waarvan extra indexatie ad EUR 21 miljoen in de beschikking 2009 voor de jaren t/m 2008.

In tabel 5-1 is voor de jaren 2005-2010 een vergelijking gemaakt tussen de indexatie die aan ProRail is toegekend op basis van IBOI en de indexatie die nodig was geweest uitgaande van prijsstijgingen conform de consumentenprijsindex (CPI). De subsidiebeschikkingen voor de jaren 2005 t/m 2010 (exclusief kapitaallasten) en de jaarlijkse subsidieaanvraag (exclusief kapitaallasten) voor de jaren 2011 t/m 2020 zijn hierbij als kostenbasis gehanteerd. Uit tabel 5-1 blijkt dat het verschil in indexatie in de jaren 2005 t/m 2010 leidt tot een verschil van EUR 671 miljoen over de jaren 2005 t/m 2020.

Tabel 5-1. Verschil in indexatie 2005-2010 (IBOI vs. CPI) van de jaren 2005-2010 in de periode 2005-2020

(in EUR miljoen)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Indexatie 2005 (IBOI) - 0,50%	4	5	5	5	5	6	6	6	6	6	7	6	7	7	6	6	93
Indexatie 2005 (CPI) - 1,70%	12	17	16	17	16	20	21	21	21	21	22	21	23	23	21	21	315
<b>Vershil 2005</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>223</b>
Indexatie 2006 (IBOI) - 0,75%	-	8	7	8	7	9	9	9	10	9	10	9	10	10	9	9	139
Indexatie 2006 (CPI) - 1,1%	-	11	11	11	11	13	14	14	14	14	14	14	15	15	14	14	200
<b>Vershil 2006</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>65</b>
Indexatie 2007 (IBOI) - 0,44%	-	-	4	4	4	5	6	6	6	6	6	6	6	6	5	6	75
Indexatie 2007 (CPI) - 1,60%	-	-	16	17	15	20	21	21	21	21	21	21	22	22	20	21	277
<b>Vershil 2007</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>202</b>
Indexatie 2008 (IBOI) - 1,477%	-	-	-	15	14	18	19	19	19	19	19	19	20	20	18	19	238
Indexatie 2008 (CPI) - 2,50%	-	-	-	26	25	31	33	33	33	33	34	33	34	35	32	33	414
<b>Vershil 2008</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>176</b>
Indexatie 2009 (IBOI) - 2,25%	-	-	-	-	23	24	19	18	17	16	22	24	25	26	25	25	264
Indexatie 2009 (CPI) - 1,00%	-	-	-	-	12	15	16	16	16	16	17	16	17	17	16	16	191
<b>Vershil 2009</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>73</b>
Indexatie 2010 (IBOI) - 0,75%	-	-	-	-	-	9	10	10	10	10	10	10	10	11	10	10	109
Indexatie 2010 (CPI) - 1,25%	-	-	-	-	-	16	17	17	17	17	18	17	18	18	17	17	188
<b>Vershil 2010</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>79</b>
<b>Vershil op indexatie '05-'10</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>27</b>	<b>39</b>	<b>25</b>	<b>44</b>	<b>53</b>	<b>54</b>	<b>55</b>	<b>56</b>	<b>52</b>	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>45</b>	<b>46</b>	<b>671</b>

Het gepresenteerde verschil van EUR 671 miljoen heeft slechts betrekking op het verschil in indexatie over de jaren 2005 t/m 2010 en de doorwerking ervan. Indien er vanuit wordt gegaan dat het verschil tussen CPI en IBOI t/m 2020 gemiddeld 0,50% per jaar is, dan is het totale verschil over de hele reeks EUR 1.062 miljoen (tabel 5-2). Dit zou een tekort voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan ProRail betekenen indien indexatie wordt toegekend op basis van IBOI in plaats van CPI.

Tabel 5-2. Verschil in indexatie 2005-2020 (IBOI vs. CPI) in de periode 2005-2020

(in EUR miljoen)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Vershil 2005 t/m 2010	8	16	27	39	25	44	53	54	55	56	52	48	50	52	45	46	671
Vershil 2011 - 0,5%	-	-	-	-	-	-	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	70
Vershil 2012 - 0,5%	-	-	-	-	-	-	-	7	7	7	7	7	7	7	7	7	63
Vershil 2013 - 0,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	7	7	7	7	7	8	7	7	57
Vershil 2014 - 0,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	7	7	7	8	7	7	50
Vershil 2015 - 0,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	7	7	8	7	7	43
Vershil 2016 - 0,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	7	8	7	7	36
Vershil 2017 - 0,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	8	7	7	29
Vershil 2018 - 0,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	7	7	22
Vershil 2019 - 0,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	7	14
Vershil 2020 - 0,5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	7
<b>Totaal verschil 2005-2020</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>27</b>	<b>39</b>	<b>25</b>	<b>44</b>	<b>60</b>	<b>68</b>	<b>76</b>	<b>84</b>	<b>88</b>	<b>90</b>	<b>102</b>	<b>112</b>	<b>106</b>	<b>116</b>	<b>1.062</b>

Conclusie van bovenstaande is dat het hanteren van het IBOI-percentages voor indexatie van de beschikbare middelen in plaats van het CPI-percentages op termijn zeker impact kan hebben op het verschil tussen de beschikbare middelen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de subsidiebehoefte van ProRail. ProRail wil dan ook graag in overleg treden met het ministerie om een oplossing te vinden voor deze indexatieproblematiek.

## Bijlage 6. Beheerplan Keyrail

### 6.1. Inleiding

Keyrail B.V. is verantwoordelijk voor het logistiek en commercieel exploiteren van de Betuweroute vanuit het specifieke karakter van de goederenmarkt. De exploitatie van de Betuweroute, specifiek gericht op goederenvervoer, wijkt af van het beheer van het gemengde net. Deze verschillen leiden, binnen het kader van de geldende wet- en regelgeving en de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur, tot andere afspraken met vervoerders dan op het gemengde net. Maatwerk, flexibiliteit en betrouwbaarheid zijn de sleutelwoorden van onze dienstverlening.

De exploitatie van de Betuweroute door Keyrail omvat ondermeer de beheeractiviteiten in de zin van artikel 16 Spoorwegwet. Keyrail gedraagt zich daarbij als ware zij concessiehouder. Door de aandeelhouders van Keyrail en de Staat is afgesproken dat het beheer van de Betuweroute onderdeel is van de bestaande beheerconcessie van ProRail. Het beheerplan van Keyrail wordt om die reden gepresenteerd als separaat hoofdstuk in het beheerplan van ProRail.

### 6.2. Prestaties

Binnen Keyrail staat de focus op de klant en de gevraagde dienstverlening centraal. Vanuit dit vertrekpunt is Keyrail in staat om helder te maken waar zij voor staat en wordt dit ook waargemaakt in de dienstverlening richting klanten. Ook in 2011 betekent dit dat hard gewerkt wordt aan:

- het aantrekken van meer volume en het verhogen van het marktaandeel van de Betuweroute;
- het leveren van onderscheidende en betrouwbare producten aan onze klanten (en stakeholders);
- het verder invullen en uitbouwen van onze rol als ketenregisseur en logistieke partner;
- het voortdurend beheersen en verbeteren van onze interne bedrijfsprocessen met oog voor veiligheid en milieu;
- het realiseren van een faire tariefstelling, passende bij de kwaliteit van onze dienstverlening, met als doel het bereiken van een rendabele exploitatie.

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 Netze. In de onderstaande tabel is aangegeven waar deze kwaliteit zich door kenmerkt en hoe deze wordt geborgd.

Tabel 6-1: Proces van planning t/m aansluiting

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

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 2011 gelden, evenals in 2010, een vijftal prestatieregelingen, gericht op:

- het naleven van de overeengekomen responstijd op aanvragen;
- het terugdringen van het aantal wijzigingen van ingelegde treinpaden;
- een meer gedisciplineerd vertrekproces;
- het vaker halen van de aansluiting (punctualiteit);
- het terugdringen van het aantal annuleringen en het stimuleren om een gereserveerd treinpad, indien noodzakelijk, vroegtijdig te annuleren.

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

Tabel 6-2: Prestatieregeling "wijzigen" en "annuleringsregeling"

	Jaardienst + Wijzigingsblad	VPT plan fase	VL fase (ISVL)		
			Tussen 36 uur en 4 uur voor vertrek	Tussen 4 uur en 1 uur voor vertrek	Tussen 1 uur en 0 uur voor vertrek
Opheffen trein/ treinpad	€ 0	€ 0	€ 100	€ 125	€ 150
Wijzigen treinnummer	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	n.v.t
Wijzigen locatie	€ 0	€ 25	€ 50	€ 50	€ 75
Wijzigen tijd	€ 0	€ 25	€ 50	€ 50	€ 75

Het totale financiële effect van bovengenoemde regelingen wordt in 2011 in beginsel begrensd op 5% van het totale factuurbedrag dat vervoerders in rekening gebracht krijgen. Indien de gerealiseerde punctualiteit lager uitvalt dan 89%, volgt een korting voor vervoerders. Indien deze hoger uitvalt dan 89%, volgt een bonus voor Keyrail.

Keyrail is met haar klanten overeengekomen dat de te leveren prestaties, zoals gedefinieerd in de prestatieregelingen zullen worden gemeten, gemonitord en gerapporteerd (op dagbasis). Om de monitoringsrapportage te kunnen opstellen is een eigen Management Informatie Systeem ingericht, welke voor wat betreft de levering van data aansluit bij bestaande en nieuw ontwikkelde systemen, met name:

- Informatie Systeem Verkeersleiding (ISVL);
- Treindienst Overzicht Punctualiteit (TOP);
- Registratie Bijzondere Voorvallen (RBV), ook wel 'het monitoringssysteem';
- Rail Management System Keyrail (RMS);
- OSS Intake Keyrail.

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

### **Consultatie**

Keyrail heeft in de afgelopen jaren concrete afspraken gemaakt over de te leveren prestaties, tarieven en kwaliteit in de komende jaren. Deze afspraken zijn vastgelegd in de Toegangsovereenkomst 2010-2011 en zijn het gevolg van intensief overleg tussen Keyrail en vervoerders. Ook in 2011 zullen de afspraken blijvend worden gemonitord, geëvalueerd en waar nodig bijgesteld.

### **Speerpunten 2011**

Belangrijke speerpunten hebben in 2011 ondermeer betrekking op:

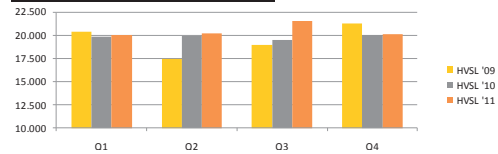
- Het overeenkomen van de Toegangsovereenkomst 2012 met daarin verdere focus op kwaliteit en een faire tariefstelling.
- Het actief bewerken van het aandeel spoor in de modal split verhouding binnen de Haven van Rotterdam.
- Het, op basis van de uitgevoerde logistieke verkenning, realiseren van procesoptimalisatie(s) binnen de Haven van Rotterdam.
- Ketenregie, gericht op een verhoging van de kwaliteit. Dit houdt in dat ook de laad- en lostijden (slots) van de terminals worden meegenomen in de dienstregeling met als doel om de punctualiteit te verbeteren. In 2011 richten wij ons met name op het verder monitoren, meten, rapporteren, analyseren en verbeteren van de uitgaande intermodale treinen. Hierbij is het vooral van belang dat de kwaliteit van de oorspronkelijke planning (basisplanning) meer betrouwbaar moet worden. Deze zal worden gemeten door de punctualiteit af te zetten tegen de oorspronkelijke planning. Het beoogde doel is het behalen van een kwaliteitscijfer van 85% punctueel.
- Een gerichte aanpak op de as Rotterdam – Duisburg is mede bepalend voor het vergroten van de efficiency en kwaliteit van het goederenvervoer op deze corridor (volledige roundtrip). Daarom zal Keyrail in 2011 verdere stappen zetten om samen te gaan werken met DB Netze en de haven van Duisburg. Het optimaliseren van de verkeersafwikkeling over de grenzen en het uitwisselen van informatie staan daarbij centraal. Het beoogde resultaat is een goede operationele afstemming, het aanbieden van een uniform product (planning) en het uitwisselen van informatie ter ondersteuning van het proces (inclusief onderhoudsroosters).



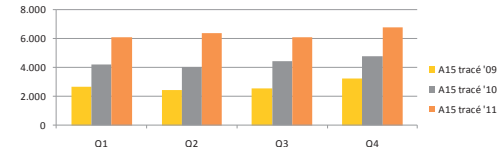
De volumes zullen in 2011 verder doorgroeien:

- Het totaal aantal treinbewegingen stijgt op de Havenspoorlijn in 2011 met ca. 5% tot ca. 82.000. Op het A15 tracé stijgt het aantal treinbewegingen in 2011 met ca. 43% tot 25.000. Dit groeicijfer wordt enerzijds verklaard door autonome groei maar zeker ook vanuit groei van het marktaandeel.
- Het totaal aantal treinkilometers stijgt met ca. 25% doordat de groei van het aantal treinbewegingen met name op het A15 tracé (ritlengte 109 km) worden gerealiseerd.
- Een belangrijk instrument voor Keyrail om het vervoer via de A15 te vergroten en zo het marktaandeel van de Betuweroute te verhogen, is de stimuleringsregeling. De stimuleringsregeling maakt het voor vervoerders aantrekkelijk om zoveel mogelijk vervoer af te wikkelen via het A15 tracé naar het Duitse achterland. Keyrail verwacht in 2011 dat ca. 75% van de goederentreinen met herkomst en/of bestemming Rotterdam via de Betuweroute zullen worden afgewikkeld. Ter vergelijking: in 2010 was dit 60% en in 2009 was dit 41%.

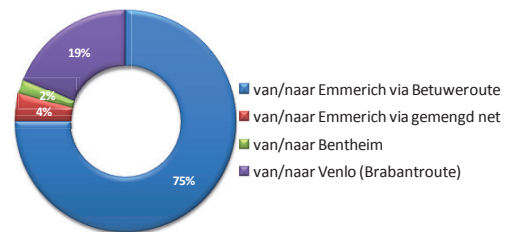
*Treinbewegingen Havenspoorlijn*



*Treinbewegingen A15 tracé*



*Marktaandeel Betuweroute op as Rotterdam-Duitsland in 2011*



### Kernprestaties Keyrail

Ten behoeve van het beheerplan formuleert Keyrail kernprestaties met daarbij behorende grenswaarden. Vervoerders hebben met Keyrail prestatieafspraken gemaakt die met name betrekking hebben op het dienstenniveau, waarbij niet wordt uitgegaan van grenswaarden maar van een malussystematiek.

In de onderstaande paragrafen worden de belangrijkste kernprestaties (uitgedrukt in KPI's) weergegeven.

### Beschikbaarheid en betrouwbaarheid hoofdspoorweginfrastructuur

Deze indicator geeft aan in welke mate Keyrail een treinpad 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

	2011	2012	2013	2014
Grenswaarde	90%	95%	95%	95%
Definitie	Percentage vrijgegeven rijwegen binnen het afgesproken tijdvenster (15 min.)			
Meetsystemen	TOP, Informatiesysteem Verkeersleiding (ISVL), RMS Keyrail <sup>48</sup> , MIS Keyrail <sup>49</sup>			

### 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" (streefwaarde daarbij is 89%). Voor vervoerders geldt dat met name de aansluiting op aangrenzende netwerken cruciaal is voor hun procesuitvoering. Gezien de dynamiek van het railgoederenvervoer, acht Keyrail een streefwaarde van 90% realistisch.

De verwijtbaarheid van het niet halen van een aansluiting ligt zowel bij vervoerders als bij Keyrail. Deze verwijtbaarheid volgt uit het Informatiesysteem Verkeersleiding (ISVL).

#### KPI: Halen van de aansluiting

	2011	2012	2013	2014
Grenswaarde	90%	90%	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, RMS Keyrail, MIS Keyrail			

### 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. Omdat de jaardiensten (planning) lang van tevoren (meer dan een jaar) worden opgesteld, is het in de goederenbranche onvermijdelijk dat relatief veel gewijzigd en geannuleerd wordt. Door actieve sturing (kritischer plannen) op de prestatieregelingen wordt echter gestreefd naar minder annuleringen en wijzigingen, hetgeen leidt tot een hoger gebruik van de toebedeelde capaciteit.

<sup>48</sup> "Rail Management System Keyrail", een in eigen beheer ontwikkelde softwareapplicatie ten behoeve van de specifieke spoorprocessen binnen de goederensector.

<sup>49</sup> "Management Informatie Systeem Keyrail", een in eigen beheer ontwikkeld rapportagesysteem.

#### KPI: Gebruik toebedeelde capaciteit

	2011	2012	2013	2014
Grenswaarde	75%	80%	85%	85%
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), MIS Keyrail			

#### 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 norm

	2011	2012	2013	2014
Grenswaarde	90%	95%	95%	95%
Definitie	Percentage responstijden binnen de met vervoerders overeengekomen normen.			
Meetsystemen	OSS Intake, Informatiesysteem Verkeersleiding (ISVL), MIS Keyrail			

#### Zorg voor veiligheid en milieu

Keyrail streeft naar continue verbetering van prestaties op het gebied van veiligheid en milieu. Het beschermen van klanten, medewerkers, contractors/aannemers en omgeving is een integraal onderdeel van onze werkwijze. De intrinsieke veiligheid van de railinfrastructuur is geborgd door een veilig ontwerp en het beheer- en instandhoudingproces. De veiligheid van het treinverkeer is geborgd door een actief beveiligingssysteem en de 24/7 bewaking op de post verkeersleiding met vakbekwame medewerkers. Bij het verdelen van de capaciteit draagt Keyrail er zorg voor dat het volume en verloop van het treinverkeer binnen de risicocontouren voor externe veiligheid past. Keyrail ziet erop toe dat de wettelijke veiligheid- en milieueisen worden nageleefd.

In 2011 zal het nieuwe Veiligheids- & Milieumanagementsysteem (VMMS) in de praktijk worden geëvalueerd en verder uitgebouwd. De procedures rondom het VMMS moeten worden ingeregeld, de bijbehorende overleg/afstemstructuur moet daarbij worden ingericht. Er zal bijzondere aandacht uitgaan naar de analyse van de veiligheidskritische processen en de wijze waarop de goede uitvoering wordt gemonitord en is geborgd. Tevens zullen de aanbevelingen uit de audit op het VMMS van najaar 2010 worden uitgevoerd.

Voor 2011 kiest Keyrail ervoor om de doelstellingen op gebied van veiligheid en milieu uit te drukken in concrete en meetbare KPI's (absoluut en relatief).

<sup>50</sup> OSS Intake, betreft een in eigen beheer ontwikkelde applicatie, ondersteunend aan de processen van de One Stop Shop Keyrail.

### **Veiligheid**

De te bereiken resultaten in 2011 worden uitgedrukt in maximale streefwaarden voor de onder a t/m e genoemde items. Dit zijn maximale aantallen zijn; het streven is om allen op 0 (nul) te houden:

- a. nul dodelijke slachtoffers in de groepen:
  - spoorwegpersoneel (klanten en logistiek betrokkenen);
  - "baanwerkers" (medewerkers van contractors/aannemers en adviesbedrijven);
  - eigen personeel in "buiten situaties";
- b. één ongevallen met ziekenhuisopname of verzuim langer dan 14 dagen tot gevolg (contractors; lang verzuim);
- c. twee incidenten met behandeling bij EHBO, of verzuim tot maximaal 14 dagen tot gevolg (contractors; kort verzuim);
- d. nul ongevallen met verzuim (Keyrail personeel);
- e. ≤ vijftien incidenten met enkel materiële schade ≥ € 5.000,=.

### **Milieu**

Keyrail streeft naar een "License to Operate". Wat wij willen bereiken is dat de omgeving en overheden vertrouwen hebben in de wijze waarop wij invulling geven aan onze rol in relatie tot milieu en veiligheid. Op het gebied van milieu betekent dit dat tenminste voldaan wordt aan de door milieu wet- en regelgeving en vergunningen toegestane activiteiten en niveaus.

In 2011 gaat Keyrail door met het implementeren van de vergunningvoorschriften van de vergunningen die wij door ProRail overgedragen hebben gekregen. Voor emplacementen Pernis en Waalhaven zal in 2011 gestart worden met revisievergunningaanvragen op grond van de Wet Milieubeheer. Voor de overige emplacementen zal de prioritering nog moeten worden bepaald. Bij het opstellen van de aanvraag is er een grote afhankelijkheid van de gebruikers (vervoerder, aannemer) en van de snelheid waarmee DCMR een vergunning verleent.

De eerste twee KPI's hebben te maken met het goed inbedden van die vergunningvoorschriften. Daarnaast heeft Keyrail te maken met toezicht. Wij houden er rekening mee dat bij inspecties afwijkingen worden aangetroffen door het bevoegd gezag. Wat wij willen voorkomen is dat de constateringen van het bevoegd gezag leiden tot boetes of erger. Wij handelen dusdanig adequaat en voeren transparant overleg met het bevoegd gezag over knelpunten zodat het bevoegd gezag er vertrouwen in heeft en houdt dat wij onze verplichtingen naleven.

De te bereiken resultaten in 2010 worden uitgedrukt in maximale streefwaarden voor de onder a t/m e genoemde items. Dit zijn maximale aantallen zijn; het streven is om allen op 0 (nul) te houden:

- a. 0,= boete als gevolg van structurele overtredingen en niet naleving van vergunningvoorwaarden;
- b. Maximaal drie incidenten met boetes tot gevolg, als gevolg van onregelmatigheden met tunnels in relatie tot oppervlakte water;
- c. Maximaal drie maal een Last onder Dwangsom ten aanzien van naleving van vergunningvoorwaarden in relatie tot processen en voorzieningen op emplacementen;
- d. Nul boetes c.q. last onder dwangsom ten aanzien van incidenten met gevaarlijke stoffen.