

ONDERZOEK TEN BEHOEVE VAN DE AUDIT

Financiële reeksen 2012 - 2022
Beheerplan 2013 ProRail

December 2012

Solving IMCG

16.

Management samenvatting

Processen

De basisprocessen binnen ProRail zijn beter ten opzichte van de vorige audit, maar verbetering blijft mogelijk

Bij basis processen om te komen tot een robuuste en transparante financiële reeks spreken we over objectregistratie, instandhoudingsconcepten, normkosten, planning en realisatie.

De objectregistratie is verbeterd en ProRail heeft het verder verbeteren van de objectregistratie een onderdeel van de nieuwe strategie gemaakt. Instandhoudingsconcepten zijn niet altijd geïnstitutionaliseerd, maar processen om dit te verbeteren -zoals SAM- zijn ingezet en bieden veel potentie. De rail case base (normkosten) is beter gevuld en het up-to-date houden ervan is beter geborgd.

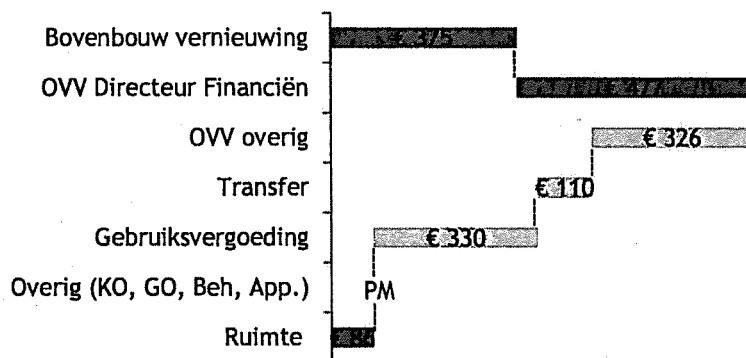
Door meer en breder gebruik te maken van SAP -onder andere het uitfaseren van Bron2- ontstaat meer uniformiteit in de te gebruiken data en wordt de kans op fouten bij het koppelen of overdragen van activiteiten verminderd.

Mede door het gevolgde proces en door management keuzes wijken de reeksen in het Beheerplan af van de reeksen in het LT-plan

De reeksen in Beheerplan 2013 zijn opgesteld op basis van de reeksen van het Beheerplan 2012 met daarop een aantal correcties -indexatie, kaderstelling, scopewijzigingen- uitgevoerd. Het lange termijn plan (=LT-plan) is opgebouwd vanuit de techniekvelden. Er is bewust voor gekozen om op sommige onderdelen af wijken van de reeksen uit het LT-plan.

Inhoud (cijfers '12-'22)

Onderstaande grafiek geeft overzicht van de ruimte in de BHP reeksen 2012-2022.



Figuur 1; Reeksen uit Beheerplan '13 t.o.v. realistische realisatie (in € m).

De reeks Bovenbouw vernieuwing in het Beheerplan is ca. €375m hoger dan wat op basis van huidige inzichten verwacht kan worden.

Op basis van voortschrijdend inzicht -o.a. volledig of partieel vernieuwen- is de LT-plan reeks voor de BBV op een andere wijze gemodelleerd dan voorgaande jaren. Deze aanpassing leidt tot een realistischere prognose.

Binnen de reeks Overige Vervangingen is €477m gereserveerd bij Directeur Financiën

Bij het opstellen van het Beheerplan 2012 zijn meer LCC besparingen gedefinieerd dan nodig waren om binnen de kaders van het ministerie te blijven. Het surplus aan besparing is als reservering opgenomen onder Overige Vervangingen (OVV) Directeur Financiën. Voor Beheerplan 2013 is deze methodiek gehandhaafd.

Overige vervangingen voor Operatie is ca. €326m lager dan met activiteiten wordt onderbouwd
Binnen de Beheerplan reeks wordt een bedrag opgenomen voor Operatie (inclusief Mistral), welke €326m lager ligt dan op basis van het LT-plan kan worden verwacht. Hiervan zit €236m in de jaren '21 en '22. Deels is dit het gevolg van een interne, nog niet ingevulde taakstelling die samenhangt met de reservering bij Directeur Financiën.

Binnen de reeks OVV zijn de reeksen voor energievoorziening en treinbeveiliging onzeker

Door Mistral nog niet uit te rollen op plekken waar mogelijk gesaneerd wordt (in het kader van maatregelen om te komen tot een robuuster spoor), zit er onzekerheid in timing maar ook een mogelijke besparing op de Mistral reeks. Indien de politiek besluit om ERTMS toe te passen dan zal dit een sterk verhogen effect hebben op de reeks.

Door het later vervangen van de EV-portalen zal de reeks aanzienlijk dalen. Er loopt een extern technisch onderzoek naar de effecten van het verlengen van deze levensduur. De effecten van deze levensduurverlenging zijn door ProRail voor de helft in het LT-plan meegenomen.

De reeks Transfer in het Beheerplan is ca. €110m lager dan wat op basis van huidige inzichten kan worden verwacht

Aan de ingecalculerde besparingsdoelstellingen (€86m) kan nog geen invulling worden gegeven. Een te beperkt inzicht in de details van dit contract en in de te onderhouden assets op de stations is hier mede debet aan. Het overige deel van het verschil wordt verklaard doordat de reeks in het Beheerplan €24m optimistischer is dan het LT-plan.

De Gebruiksvergoeding in het Beheerplan is ca. €330m hoger dan wat op basis van huidige inzichten kan worden verwacht

In het Regeerakkoord 2011 is gesteld dat via de gebruiksvergoeding vanaf 2015 jaarlijks €50m aanvullende opbrengsten moeten worden gegenereerd. De nieuw ontwikkelde systematiek voor het berekenen van de gebruiksvergoeding laat hogere opbrengsten zien. Echter, de bijstelling van de kostenbasis om te voldoen aan taakstellingen vanuit I&M doet deze hogere opbrengst deels teniet. Het mechanisme op basis waarvan de reeks in het Beheerplan wordt opgesteld biedt ruimte voor verbetering.

In de BHP reeksen zit voor de periode '12-'22 ca. €86m ruimte

Een deel van deze ruimte is mogelijk te gebruiken voor de uitrol van Robuust Spoor, wat ProRail binnen de bestaande financiële reeksen moet financieren. De uitrol hiervan is, evenals de samenhangende kosten, onzeker.

Apparaatskosten zijn realistisch maar mogelijk nog niet optimaal

- Apparaatskosten worden incrementeel begroot. Dit betekent dat deze realistisch zijn begroot maar mogelijk niet optimaal. Een herijking van de uit te voeren activiteiten binnen ProRail is lange tijd niet gemaakt, behalve in de finance kolom. Hier is een grondige analyse gemaakt van de uit te voeren werkzaamheden, het gebruik van ICT en de personele inzet. Resultaat is een reductie van het aantal Fte's van 240 naar 170. Naar vijf andere processen (500Fte binnen scope) loopt in navolging hiervan een vergelijkbare benchmark.
- ProRail werkt met een lean traject aan het optimaliseren van de directe functies. Onze ervaring leert dat een lean traject leidt tot een hogere kwaliteit van processen tegen structureel lagere kosten.
- ProRail begroot netto apparaatskosten. De activeringen worden centraal niet begroot. Voor Projecten wordt in 2013 een meevaller op de netto apparaatskosten verwacht, vooral omdat de activeringen gunstiger uitkomen. Een eventuele terugval in de te verwachten activeerbare productie kan leiden tot stijgende netto apparaatskosten.
- Binnen de bedrijfseenheid Projecten wordt recent het AK-resultaat ook binnen de bedrijfseenheid Projecten geboekt. Op deze manier wordt de verantwoordelijke manager met positief of negatief AK resultaat geconfronteerd. Voorheen was dit niet het geval. Dit biedt handvatten om in de toekomst netto en bruto apparaatskosten effectiever te managen.

MANAGEMENT SAMENVATTING	2
1 INLEIDING	6
1.1 SCOPE.....	6
1.2 UITGANGSPUNTEN.....	6
1.3 BEVINDINGEN AUDIT 2009	7
2 PROCESSEN	8
2.1 VOORUITKIJKEN	8
2.1.1 <i>ProRail Strategie</i>	8
2.1.2 <i>Wensen vervoerders</i>	10
2.1.3 <i>Vervoersvraag</i>	10
2.2 BASIS PROCESSEN.....	11
2.2.1 <i>Objectregistratie</i>	11
2.2.2 <i>Instandhoudingsconcepten</i>	12
2.2.3 <i>Normkosten</i>	12
2.2.4 <i>Planning en realisatie</i>	14
2.2.5 <i>Apparaatskosten</i>	15
2.2.6 <i>ICT hulpmiddelen</i>	16
2.2.7 <i>Gebruiksvergoeding</i>	16
2.3 PLAN PROCES	16
2.3.1 <i>Lange termijn plan</i>	16
2.3.2 <i>Planning productie</i>	17
2.3.3 <i>Management contracten</i>	18
2.3.4 <i>Beheerplan</i>	18
3 REEKSEN FUNCTIE HANDHAVING.....	20
3.1 GEBRUIKSVERGOEDING	20
3.1.1 <i>Vervoersprognose</i>	21
3.1.2 <i>Taakstellingen</i>	21
3.1.3 <i>Conclusies</i>	22
3.2 BEHEER	23
3.2.1 <i>Beheer AM</i>	24
3.2.2 <i>Beheer ICT</i>	24
3.2.3 <i>Beheer VL</i>	25
3.2.4 <i>Conclusies Beheer</i>	25
3.3 KLEINSCHALIG ONDERHOUD.....	25
3.3.1 <i>PGO</i>	26
3.3.2 <i>Slijpen</i>	27
3.3.3 <i>Conclusies KO</i>	27
3.4 TRANSFER.....	28
3.4.1 <i>Opbouw LTP'12</i>	28
3.4.2 <i>Conclusies transfer</i>	29
3.5 GROOTSCHALIG ONDERHOUD	30
3.5.1 <i>PGO</i>	30

3.5.2	<i>Slijpen</i>	31
3.5.3	<i>Transfer</i>	31
3.5.4	<i>Conclusies GO</i>	31
3.6	VERNIEUWING BOVENBOUW	32
3.6.1	<i>Opbouw LTP'12</i>	32
3.6.2	<i>Slijpen</i>	33
3.6.3	<i>Duoblokdwarsliggers</i>	33
3.6.4	<i>Overwegbevloering</i>	33
3.6.5	<i>Robuust spoor</i>	34
3.6.6	<i>Conclusies vernieuwing bovenbouw</i>	34
3.7	OVERIGE VERVANGINGEN	35
3.7.1	<i>Opbouw reeks in BHP'13</i>	35
3.7.2	<i>Opbouw reeks in LTP'12</i>	38
3.7.3	<i>Enkele reeksen in detail</i>	39
3.7.4	<i>Conclusies overige vervangingen</i>	42
4	REEKSEN APPARAATSKOSTEN	44
4.1	LCC DOELSTELLINGEN	44
4.2	JAARVERSLAG	45
4.2.1	<i>Loonkosten + sociale lasten</i>	45
4.2.2	<i>Overige kosten</i>	47
4.2.3	<i>Activeringen</i>	47
4.3	BEHEERPLAN	47
4.3.1	<i>Activiteiten en Fte's</i>	47
4.3.2	<i>Operatie</i>	48
4.3.3	<i>Projecten</i>	48
4.3.4	<i>Conclusies apparaat</i>	49
5	CONCLUSIES	51
5.1	TRANSPARANTIE	51
5.2	ROBUUSTHEID	52
5.3	RUIMTE IN DE REEKS	54
6	BIJLAGEN	56
6.1	INTERVIEWLIJST	56
6.2	ONTVANGEN DOCUMENTEN	58
6.3	GEBRUIKTE AFKORTINGEN	61

1 Inleiding

ProRail stelt jaarlijks een Beheerplan op met daarin de begrootte financiële cijfers voor de komende periode. Voor BHP 2013 is vanuit CFC een taakstellende begroting verstuurd naar de BE's, inclusief de apparaatskosten. Deze taakstellende begroting is in basis de reeks vanuit Beheerplan 2012, aangevuld met mutaties. In het proces is ruimte opgenomen voor de BE's om te reageren op de kaders. De BE's plannen de detailreeksen veelal op basis van de lange termijn plannen, of LT-plannen met een tijdshorizon van 10 jaar. Onderliggend aan dit LT-plan liggen ervaringscijfers, geplande productie, strategische beslissingen en aannames. In Beheerplan 2013 zijn alleen de financiële gegevens van jaarplak 2013 opgenomen. Deze cijfers komen voort uit de subsidie aanvraag die ProRail op 23 oktober heeft ingediend bij het ministerie met een tijdshorizon tot 2028.

Iedere drie jaar worden conform het controle protocol de reeksen voor het Beheerplan ge-audit voor het ministerie van I&M. Een externe auditor wordt gevraagd om de reeksen te beoordelen, met inachtneming van het controle protocol. Na de audit in 2009 is het in 2012 weer tijd om grondig de reeksen aan een audit te onderwerpen. Dit rapport is het resultaat van het onderzoek ten behoeve van deze audit.

1.1 Scope

Het onderzoek ten behoeve van deze audit richt zich op een aantal kritische processen, functie handavingsreeksen, apparaatskosten en de strategische programma's binnen de beheerconcessie. Buiten scope vallen daarmee Functie wijziging (waaronder MIRT, en geormerkte projecten) en de Betuweroute.

1.2 Uitgangspunten

De processen en inhoudelijke reeksen zullen worden getoetst op een aantal zaken. De twee meest belangrijke criteria zijn dat de reeksen robuust (gaan we het waarmaken) en transparant (waarom deze getallen) zijn. Om hier inzicht in te krijgen zal worden gekeken naar de processen binnen de verschillende afdelingen en de opbouw en achtergrond van de cijfermatige reeksen.

- Processen: Is de proceskwaliteit voldoende
 - Tijdigheid proces
 - Juiste personen/informatie betrokken
 - Kwaliteit voldoende geborgd
 - Reeksen: Voldoen de reeksen aan de ambities van ProRail
 - LCC doelstelling van ProRail
 - De strategische programma's, voor zover deze konden worden verwerkt in de plannen
 - Reeksen: Zijn de reeksen op gedegen wijze tot stand gekomen?
 - Waar zijn de aannames op gebaseerd
 - In hoeverre matchen de prognoses met de track-record
 - Zijn de modellen en rekenmethoden die worden gebruikt integer
- Kwantificeren van de effecten

Door ProRail is invulling gegeven aan het relevante overheidsbeleid

- In het Regeerakkoord 2011 is gesteld dat via de gebruiksvergoeding vanaf 2015 jaarlijks €50m aanvullende opbrengsten moeten worden gegenereerd. Deze opbrengsten zijn in het Beheerplan verwerkt. Een volledige invulling hiervan is nog niet gegeven (zie ook 3.1).
- ProRail heeft de taakstellingen vanuit het Ministerie op het gebied van kostenreductie ingevuld in Beheerplan 2012.
- Voor de treinbeveiliging is het uitgangspunt om de systemen te vervangen op basis van bestaande technologie. Indien de politiek besluit om ERTMS toe te passen dan zal dit een sterk verhogend effect hebben op de reeks.

1.3 Bevindingen audit 2009

Ten aanzien van de constatering uit de vorige audit is veel verbeterd. Binnen AM zijn veel zaken geadresseerd. Zo wordt de objectregistratie in project OOK opgeschoond per deelsysteem en is de registratie van de objecten onderdeel van de strategie '12-'15. Door tweemaal per jaar aan te sluiten bij de SMO (systeemmanager overleg) is de actualiteit van de normkosten beter geborgd. In de reeks van Mistral zit nog onduidelijkheid, maar de reeks gaat uit van realistischere en fors lagere kosten dan voorheen het geval was. Binnen ICT-S is het sturen van de ontwikkelportfolio aanzienlijk verbeterd. Hierdoor worden projecten vaker tijdig en binnen scope en geld opgeleverd. De overdracht van werkzaamheden tussen AM en Projecten is veel beter geborgd. Doordat getekend moet worden voor de overdracht van de werkzaamheden is het commitment verhoogd.

2 Processen

In dit hoofdstuk worden drie hoofdprocessen onderscheiden.

- Vooruitkijken naar de toekomst; op welke wijze wordt ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen.
- Basis processen in de ProRail organisatie; van objectregistratie, instandhoudingsconcepten tot realisatie om de kosten voor spoorse assets en ICT te bepalen. In deze paragraaf wordt ook stilgestaan bij de processen rondom apparaatskosten.
- Plan proces; hoe was het proces opgezet om te komen tot het Beheerplan 2013.

2.1 Vooruitkijken

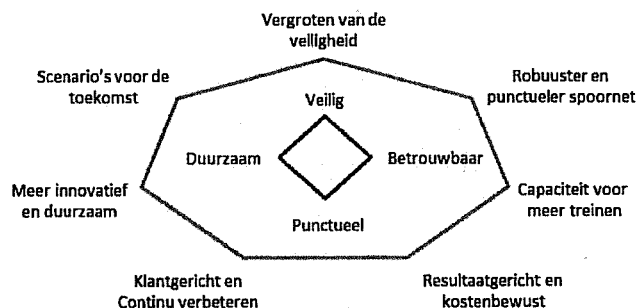
Door het formuleren van strategische doelstellingen, door te luisteren naar wensen van de klanten en door een goede inschatting te maken van de te verwachten vervoersvraag kan ProRail zijn financiële middelen gericht inzetten.

2.1.1 ProRail Strategie

ProRail heeft in samenspraak met zijn stakeholders onder de naam Programma 2012-2015 de nieuwe strategie opgesteld. Onder dit programma vallen vier strategische doelstellingen

- Veilig spoor 0 vermijdbare ongevallen
- Betrouwbaar spoor 0 vermijdbare storingen
- Punctueel spoor 95%, nooit lager dan 85%
- Duurzaam spoor CO₂ ladder 5, 30% minder energieverbruik

Deze vier strategische doelstellingen zijn vertaald naar zeven meer concrete veranderopdrachten. Voor iedere veranderopdracht is een verantwoordelijke projectleider aangesteld en vrijgemaakt.



Figuur 2; Samenhang strategische doelstellingen en veranderprogramma's

- Vergroten van de veiligheid
Ongelukken die hadden kunnen voorkomen mogen niet meer voorkomen. Dit geldt voor zowel de reizigers als voor de werknemers die aan het spoor werken als voor de personen die bij het spoor verblijven.
- Klantgericht en continu verbeteren
Door meer lean te werken kan de organisatie zich continu verbeteren. Daarbij is bewustzijn van de keten nodig (wie doet wat binnen ProRail) om de optimale waarde aan de klant te kunnen bieden. Er zijn binnen deze veranderopdracht 14 concrete processen benoemd waar de lean-verbetertrajecten starten.
- Robuuster en punctueler spoornet
ProRail streeft naar 0 vermijdbare storingen, een hogere punctualiteit en minder uitval van treinen. Om hier vorm aan te geven wordt gestart met een wisselverbeterprogramma en concessieteams.

- Capaciteit voor meer treinen
Voor het ontwerpen van een conflictvrije dienstregeling wordt gekeken naar een vereenvoudiging van de infrastructuur. Hierbij speelt ook afstemming tussen vervoersprognoses, lijnvoering, dienstregeling en infrastructuur.
- Meer innovatief en duurzaam
Duurzaamheidsdoelstellingen zijn geformuleerd. Details over waar deze moeten worden gevonden en wat de impact hiervan is op de kosten is nog niet duidelijk. Targets voor wat betreft innovatie zijn niet gesteld.
- Resultaatgericht en kostenbewust
De prestaties en de kostendoelstellingen moeten worden vertaald naar KPI's, zodat hierop kan worden gestuurd en gerapporteerd. Daarnaast wordt gekeken of en waar de organisatie kan worden geoptimaliseerd.
- Scenario's voor de toekomst
Samen met de stakeholders wordt gezocht naar de mobiliteitsbehoefte in de toekomst, zodat hier adequaat op kan worden ingespeeld.

In de reeksen die binnen dit onderzoek vallen is een aantal verwijzingen naar de strategie te vinden:

- ICT-S
In de reeksen voor ICT-S (overige vervangingen, treinbeheersing) is een regel van €10m per jaar opgenomen om invulling te geven aan de strategie. Hier liggen geen expliciete plannen aan ten grondslag. Om vanuit ICT-S invulling te geven aan veiligheid en robuustheid zijn mogelijke investeringsrichtingen: monitoringsystemen, meetfrequenties, meetlocaties, en of uitbreiding van het BICC (business intelligence competence center).
- President Directeur
De staf van de President Directeur wordt uitgebreid met coaches, een programma directeur, support en externe ondersteuning voor het lean programma. De jaarlijkse kosten hiervan (€7,2m) zijn tot 2015 opgenomen in de reeks.
- Operatie/ AM
Binnen AM zijn de reeksen niet aangepast om invulling te geven aan het programma '12-'15. Wel wordt de ruimte tussen het Beheerplan en de lange termijn reeks aangehouden om invulling te kunnen geven de prestatieverbetering die wordt gevraagd vanuit het programma. Deze aangehouden ruimte binnen Operatie blijkt kleiner dan verwacht. Dit zou tot aanzienlijke bijstellingen (zowel positief als negatief) in de toekomst kunnen leiden.
- Vervoer en Dienstregeling
Voor het terugbrengen van het aantal STS-passages is een post van €45m opgenomen voor de installatie van ATB-vv bij 500 seinen en de installatie van Orbit (signalering in de machinistencabine bij dreigende roodseinpassage) in 2200 treinen.

Er zijn aan deze veranderopdrachten beperkt budgetten toegekend doordat in mei de definitieve kaderstelling voor het Beheerplan gereed was (zie ook 2.3.4). De strategische programma's waren toen nog niet zover dat helder was in hoeverre de veranderopdrachten behoefte hadden aan aanvullend budget naast ombuigingen van bestaande reeksen, en welke positieve effecten zo op de toekomstige reeksen zouden kunnen hebben.

2.1.2 Wensen vervoerders

ProRail krijgt al enkele jaren bij de consultatie van het Beheerplan onder vervoerders veel commentaar. De individuele vervoerder herkent in het Beheerplan niet wat ProRail voor hem gaat betekenen. In de planningsbrief Beheerplan 2013 geeft ProRail daarom aan de wensen van de vervoerders een prominentere plaats te gaan geven bij de totstandkoming van het Beheerplan. De verantwoordelijkheid om de wensen van de vervoerders op te halen ligt binnen ProRail bij Vervoer en Dienstregeling. Deze wensen zouden moeten worden opgehaald via het Directie overleg Operatie, het Directie overleg Goederen en de concessieteams.

De concessieteams zijn een overleg op operationeel niveau met ProRail, vervoerder en lokale overheid of concessieverlener gezamenlijk aan tafel. De betrokkenen zijn enthousiast over de samenwerking in de concessieteams. De concessieteams hebben geen eigen budget; budget voor de invulling van wensen van de vervoerders wordt opgevuld in de bestaande budgetten bij verschillende onderdelen (AM, ICT-S, etc.). Voor de belangrijkste vervoerder -NS- is nog geen concessieteam ingericht. ProRail V&D is met NS in overleg over de ontwikkeling van het zogenoemde Regionaal Overleg Operatie. Deze ROO's (4) krijgen een relatie met het al bestaande Directie overleg Operatie; vergelijkbaar met de concessieteams.

Ook dit jaar heeft de consultatie plaatsgevonden voor de Netverklaring en de resultaten hiervan zijn gebundeld naar het MT-Operatie gegaan. Het MT-O heeft geconcludeerd dat de wensen van de vervoerders zijn in te passen in de huidige reeksen en hier geen aanvullende budgetten voor nodig zijn. Veelal zijn het kleinere aandachtspunten die binnen de bestaande reeksen en zonder aanvullende TVP's kunnen worden ingevuld. Wensen kunnen desondanks vaak niet worden uitgevoerd doordat in de staande organisatie de capaciteit niet kan worden vrijgemaakt of dat er compliance issues zijn. In het MT-O is deze problematiek op 1 oktober '12 expliciet op de agenda gezet, om te benoemen welke maatregelen om de klanttevredenheid te verhogen zouden kunnen worden verneld.

Met alle 17 goederenvervoerders vindt regelmatig overleg plaats. Naar de toekomst toe is de ambitie om over te gaan naar corridor-overleggen. Wensen die hieruit naar voren komen zijn veelal klein in omvang en vaak emplacement gerelateerd (depot voeding, perron verlenging, voorkoming van diefstal). Deze wensen worden gefinancierd uit het budget Kleine Infra. Dit is een budget waaruit projecten worden gefinancierd waarmee de dienstverlening aan vervoerders wordt uitgebreid of verbeterd, en valt buiten de scope van dit onderzoek.

2.1.3 Vervoersvraag

Jaarlijks werkt V&D aan prognoses voor het goederenvervoer en het reizigersvervoer. Hierin wordt voor de komende jaren een schatting gemaakt van de vervoersvraag in verschillende scenario's. Deze voorjaarsreferentie is een belangrijke parameter voor de kosten van beheer en onderhoud en voor het eerder of later vervangen van bepaalde systemen. De vervoersprognoses zijn ook een belangrijke input voor het bepalen van de tarieven voor gebruiksvergoeding en de opbrengsten uit de gebruiksvergoeding.

De voorjaarsreferentie (gepland om op 2 april gereed te zijn) is niet tijdig vastgesteld en kon zodoende geen input zijn voor de reeksen van het Beheerplan 2013. Dit komt mede door:

- Externe oorzaken (vervoerders waren optimistischer dan ProRail)
- Interne oorzaken (hoe is PHS op te nemen)

Omdat in 2011 ook geen voorjaarsreferentie is vastgesteld, wordt het Beheerplan 2013 met de voorjaarsreferentie van 2010 opgesteld. De nieuwe prognose zou uitgaan van een beperktere groei in treinkilometers op het spoor en een sterkere groei in aantal tonkilometers. Hierdoor is de facto geen duidelijke wijziging in KO of GO te verwachten.

2.2 Basis processen

Als spoorbeheerder heeft ProRail processen ingericht om het spoor in stand te houden, om de benodigde ICT voorzieningen te garanderen en om voor voldoende medewerkers te zorgen. In navolgende paragrafen worden belangrijke processen beschreven en indien relevant wordt gekeken wat de ontwikkelingen en ambitie van ProRail met deze processen is.

2.2.1 Objectregistratie

Vanuit de beheerconcessie volgt de eis dat de spoorbeheerder een registratie bijhoudt van alle objecten in beheer en de belangrijke kenmerken van deze objecten. Voor de financiële reeksen is deze objectregistratie van belang omdat het een belangrijke input in de modellen kan zijn. Indien goed in beeld is welke objecten moeten worden onderhouden en indien goed in beeld is wat de technische staat van deze objecten is, kan dit als solide basis voor de reeksen dienen.

Vulling van de objectregistraties

Voor het goed plannen van de te verwachten kosten, is een goede objectregistratie van belang. Hierin staan alle te onderhouden assets met relevante kenmerken (bouwjaar, type) benoemd. Een dergelijke registratie is complex en constant aan veranderingen onderhevig. ProRail erkent het belang van deze objectregistratie: In het veranderprogramma Klantgericht en continu verbeteren is 'Het proces van volledig, tijdig en kwalitatief juist vastleggen van onze assets' geformuleerd als pilot.

Voor de spoorse assets wordt de volledigheid van de informatie constant verbeterd met het project OOK (opname objectregistratie klantvraag). Dit programma draait inmiddels een paar jaar en pakt sequentieel verschillende techniekvelden aan om de registratie te verbeteren. Dit gebeurt onder andere door buitenopnames en sanity checks, daarnaast wordt van een veertig tal projecten gekeken of dat wat op papier staat ook inderdaad buiten te vinden is. Nog niet alle domeinen zijn gereed en het project zal zodoende nog doorlopen.

Voor de assets op de stations loopt de objectregistratie achter. ProRail heeft rudimentaire data over de stations, maar onvoldoende om een goede check te kunnen doen op het schoonmaak en beheercontract (de BOK) dat via NS wordt uitbesteed. Deze informatie is bij de NS bekend, maar is niet gedeeld met ProRail.

De assets binnen ICT worden net als de spoorse assets geregistreerd in SAP-EAM. De assets, zowel hardware als software, vallen onder treinbesturing en communicatie. De database is goed gevuld. Een toets die is gedaan voor software komt op 96%. Voor de hardware is de schatting dat ca. 98% van de hoofdcomponenten in beeld is.

Procedure bij mutaties

Mutaties in de assets moeten binnen AM tijdig, volledig en kwalitatief voldoende worden verwerkt. Op dit moment staat er 17 weken voor dit proces, maar de ambitie is om dit terug te brengen naar 3 weken mede door de ICT op een andere manier in te zetten (PLM portaal dat de huidige invul profielen in Excel moet vervangen). Vanuit de PGO contracten worden de resultaten van geüpdatete objecten geregistreerd in SAP-EAM.

ICT Projecten is bezig aan een procedure om wijzigingen op SAP-EAM door te voeren wanneer een project resulteert in het toevoegen, verwijderen of wijzigen van assets.

De objectregistratie is verbeterd ten opzichte van de vorige audit. De database is nog niet compleet en mutaties worden niet automatisch verwerkt. ProRail zet daarom terecht in op een continue verbetering van deze belangrijke database.

2.2.2 Instandhoudingsconcepten

Een belangrijk onderdeel van het functie handhavingsproces zijn de instandhoudingsconcepten. Beleid omtrent instandhouding wordt nu nog door de vakdeskundigen uit de regio en door ProRail centraal opgesteld, zowel voor de lange als de korte termijn. Om meer inhoud te geven aan dit beleid en om de opgedane inzichten zoals verlengde levensduren te institutionaliseren wordt SAM (systeem asset management) ontwikkeld.

- Op dit moment wordt van vier systemen de IHC bepaald die de basis zijn voor de eerste versie van de referentieplannen (spoor, wissels, ovwb en treindetectie). In totaal bestaan er 19 systemen, die onderverdeeld kunnen worden in ca.35 subsystemen.
- SAM lift mee op de PGO introductie: de procesaannemers verstrekken gedetailleerde informatie over onderhoud en prestaties van de systemen, welke waardevol zijn voor het opstellen van de IHC's.
- Prioritering voor opname in SAM gebeurt op basis van TAO of kosten. Op dit moment ligt de ES-las onder vuur, deze wordt nu versneld aangepakt.

Het redesign van het functie handhavingsproces zoals omschreven in het document 'Implementatieplan FH proces' biedt mogelijkheid om in toekomst op transparante wijze werkpakketten op te stellen. Komend jaar zal dit verder worden uitgerold, op basis van een ambitieuze planning. Voor de reeksen zoals deze nu zijn opgesteld is nog slechts beperkt gebruikt gemaakt van SAM en is veel op basis van ervaring vanuit de regio gedaan.

Door het functie handhavingsproces te verbeteren zal ProRail veel beter in staat zijn de volledigheid van het plan te waarborgen, de transparantie wordt verder vergroot en ook de robuustheid kan toenemen. Door SAM goed toe te passen zullen de reeksen lager kunnen worden. Deze effecten zijn niet op korte termijn te verwachten.

- Beter onderhoud dat leidt tot langere levensduur.
- Levensduur van systemen wordt nu vaak onderschat om risico's te voorkomen. Indien risico's beter in beeld zijn kan een meer optimaal vervangingsmoment worden gekozen.
- Onderhoud beter aangepast aan de specifieke omstandigheden (ondergrond, infraconcepten).

Voor de ICT systemen zijn dergelijke instandhoudingsconcepten minder relevant. Voor het monitoren van de prestaties van deze systemen en het in stand houden van de diensten wordt informatie over de werking van systemen en storingen bijgehouden. Nu is deze registratie nog over verschillende systemen verdeeld, maar later zal dit in één enkel systeem (Marval) bij elkaar worden gebracht.

2.2.3 Normkosten

De normkosten die bij AKI ontwikkeld worden bestaan uit de bouwkosten en de investeringskosten voor generieke activiteiten (tesi-code) en worden vastgelegd in de rail case base (RCB). Op basis van deze cijfers kan een werk in detail worden geprijsd. De bouwkosten zijn rekenkundig opgebouwd op basis van kosten voor loon, materiaal en materieel. Voor de investeringskosten wordt dit uitgebreid van cijfers zoals engineering en vergunningen. Naast de generieke kostengetallen per activiteit, worden ook cijfers bijgehouden van unieke projecten. Op basis van deze laatste kan op minder gedetailleerd niveau een uitspraak worden gedaan over de kosten van een compleet werk zoals het realiseren van een onderdoorgang.

De normkosten zijn beschikbaar voor een aantal verschillende variabelen die de context van de activiteit in praktijk beschrijven. In de RCB wordt zodoende onder andere onderscheid gemaakt naar het aantal wissels dat vervangen moet worden, het type dwarsligger en de lengte van de buitendienststelling. Deze variabelen hebben effect op de normkosten van de activiteit.

Up-to-date houden

Twee maal per jaar sluit AKI aan bij de vakoverleggen van AM om de normkosten te bespreken. In een vakoverleg zijn verschillende techniekvelden vertegenwoordigd door de betreffende vakdeskundige en systeemmanager. Uit deze overleggen komt een actielijst met specifieke activiteiten waarvoor normkosten opgesteld kunnen worden of normkosten die aangescherpt kunnen worden (bijvoorbeeld door veranderingen in regelgeving). Het opstellen of aanscherpen van de normkosten gebeurt op basis van nacalculatie. Hiervoor worden de verschillende aanbestedingen die van de aannemers worden ontvangen, of één-op-één gesprekken met aannemers als input gebruikt. Voor de investeringskosten wordt ook het aanbestedingsresultaat, de werkelijke engineering en de andere ProRail kosten meegenomen. De effecten van het normenkader veilig werken (NVW) zijn niet in de cijfers opgenomen, omdat het effect hiervan nog niet bekend is. Op basis van nacalculaties zal dit in de cijfers terecht komen.

Daarnaast wordt op basis van macro cijfers (indexatie, cao) jaarlijks alle normkosten generiek geüpdatet. Doordat de opbouw van de normkosten is gebaseerd op onder andere loonkosten kan het effect van algemene loonkostenstijging correct verwerkt worden.

Werken met de RCB

In de cijfers zitten veel uitgangspunten verwerkt. Zo zijn het NVW en conjuncturele schommelingen niet of zeer beperkt meegenomen. Om te borgen dat de cijfers juist geïnterpreteerd en gebruikt worden, geeft AKI trainingen over het gebruik van de RCB. Vanuit AM worden mensen naar voren geschoven om hieraan deel te nemen. Ondanks deze trainingen is het gebruik van normkosten niet altijd helder voor de gebruikers (Hoe om te gaan met conjunctuur gevoeligheid? Hoe om te gaan met onvoorzien? Heb ik alle kosten afgedekt?). Het gebruik van de normkosten is verbeterd ten opzichte van de vorige audit en de RCB is beter op orde. Dit blijkt onder andere uit de lagere aanbestedingsresultaten.

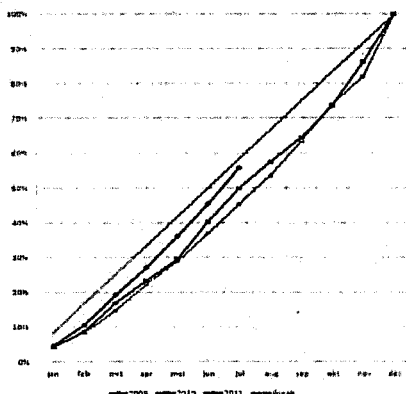
Software

Voor het bepalen van de ontwikkellast van een nieuw software pakket zijn een aantal methoden beschikbaar. Bijvoorbeeld een analyse van de functies die in het systeem zullen komen, een schatting van het aantal regels software dat zal worden geprogrammeerd, of op basis van de ontwikkelkosten van vergelijkbare systemen. ProRail gaat in de aannames uit van een combinatie van deze methoden.

Voor de beheerslasten worden door ProRail bij het opstellen van de buca inschattingen gemaakt, of indien het onderhoud bij een externe partij komt te liggen worden hier SLA's mee afgesproken.

2.2.4 Planning en realisatie

Al jaren is de uitvoering van de werkzaamheden niet lineair verdeeld over het jaar; het zwaartepunt van de werkzaamheden ligt steeds tegen het einde van het jaar. Zie ook onderstaande figuur (ProRail analyse, augustus 2011).



Figuur 3; Uitgavenontwikkeling 2009, 2010 en 2011

Een dergelijk verloop is ongewenst voor ProRail (in de winterperiode spelen veel andere perikelen) en voor de procesaannemers (leegloop in eerste halfjaar en piekbelasting in najaar). Acties ingezet om de productie gelijkmatiger over het jaar te verdelen¹:

- Betere spreiding treinvrije perioden
- Optimaliseren vrijgave (overdracht) en planning werkpakket functie handhaving
- Leantraject voor procesoptimalisatie

Uit bovenstaande analyse blijkt dat het ProRail lukt de werkzaamheden gelijkmatiger over het jaar te verdelen. Hierdoor is de realisatie beter onder controle en zijn de planningen betrouwbaarder.

Planvorming-realisatie

Uit een analyse van de onderbesteding in 2011 blijkt dat de gerealiseerde productie dicht bij de direct geplande productie lag. Bovendien zijn aan de hand van de bevindingen in 2011 aanvullende afspraken gemaakt. Belangrijk hierbij zijn het zware commitment dat van projectleiders wordt gevraagd en ingevuld (zowel AM als Projecten moet tekenen voor de productie). Een ander aspect is het naar achteren schuiven van de deadline voor de definitieve jaar pakketten. Doordat deze later in het jaar worden vastgesteld zijn deze robuuster.

Realisatie ICTS

In de vorige audit werd geconstateerd dat ICT-S de beheersing van het werkpakket aanzienlijk zou moeten verbeteren. ProRail heeft daarom een en ander bijgesteld. Zo wordt de monitoring en aansturing van de ICT systemen die worden ontwikkeld gezamenlijk door VL en ICT gedaan. Deze multiproject boards (MPB), waarbij wordt gestuurd op tijd, scope en geld vinden maandelijks plaats.

Binnen deze MPB's is er naast de kaders voor tijd, scope en geld ook een kader ingevoerd voor bestuurlijke capaciteit. Deze bestuurlijke capaciteit wordt uitgedrukt in project equivalenten, ofwel PEQ. Voor lopende en nieuwe projecten wordt bepaald hoeveel PEQ's deze vergen, waarbij het totaal niet het totaal aan beschikbare PEQ's mag overschrijden. Dit alles resulteert in een veel beter beheerste projectportfolio, waarin aan minder projecten tegelijkertijd wordt gewerkt.

¹ O.b.v. memo: Spreiding werkzaamheden/ kosten van 5 augustus 2011, kenmerk 2883857

2.2.5 Apparaatskosten

Instream

Om de instroom van nieuwe medewerkers (zowel tijdelijk en vast als inhuur en advies) te managen geldt een strakke procedure voor alle afdelingen binnen ProRail. Er is een handtekening nodig van zowel de manager, als de HR-manager als control. Indien dit niet wordt nageleefd heeft de nieuwe medewerker geen werkplek, toegang tot het netwerk of geen toegangspas. Dit zogenoemde supertrio maakt dat iedereen zich bewust is van de instroom van nieuwe medewerkers en dit proces veel meer gecontroleerd verloopt. Dit heeft bijgedragen aan een stabilisering van het aantal eigen medewerkers en een krimp in de inhuur.

In voorgaande jaren werd niet gestuurd op Fte's, maar op netto apparaatskosten. Het personeelsbestand kon daardoor redelijk gemakkelijk groeien. In de huidige management contracten worden ook targets opgesteld voor de aantallen Fte's. Dit heeft inmiddels geleid tot een stabilisering van de Fte's. Het terugbrengen van Fte's heeft impact op de salarissen en sociale lasten, maar werkt ook door in de huisvestings- en werkplekkosten.

Sturing

Binnen de BE's vertalen de targets in Fte's zich in betere monitoring en meer aandacht voor het apparaat. Hierdoor worden de apparaatskosten beter beheerst. De verschillende BE's geven op een andere wijze sturing aan het apparaat. Onderstaande alinea's zijn voorbeelden hoe de BE's hiermee omgaan.

Binnen ProRail Projecten wordt jaarlijks de vraag naar kwantiteiten en kwaliteiten van Fte's expliciet gesteld op de minifora. Hier wordt een structureel onder- of overaanbod van functiegroepen mogelijk gesignaleerd. Dit is echter geen bottom up herijking van de benodigde profielen. De projectmanagers zullen de ondersteuning (secretariaat, control) invullen op basis van de normen. Indien een project vertraagd en niet wordt afgesloten bestaat het risico dat deze kosten blijven doorlopen op het project, wat kan leiden tot een overschrijding van de AK.

Er vindt binnen Projecten een actieve sturing plaats op productiviteit (activeerbare uren ten opzichte van niet activeerbare uren) wat heeft geleid heeft tot een stijging hiervan. Onder andere door het terugbrengen van het aantal niet productieve uren en het verkleinen van de flexibele schil. De relatieve daling in opleidingsuren die zich heeft voorgedaan heeft ook bijgedragen aan de verhoogde productiviteit. Door toekomstige druk op de productie zou ook meer druk op de productiviteit kunnen ontstaan. Businesscontrol Projecten monitort middels e-HRM (een SAP toepassing) deze productiviteit.

Elk jaar loopt het MT-V&D (vervoer en dienstregeling) het personeelsbestand door om inhoudelijk de formatie (kwantitatief en kwalitatief) te bepalen. Dit ter beantwoording van vraagstukken zoals: waar zit mogelijk nog vet op de botten, wie zijn onze key-functionarissen, waar zit management potentieel etc. Maandelijks vindt herijking plaats van de resultaten uit de scan. HR probeert het ziekte verzuim verder omlaag te brengen, van 3,2% naar 3,0%. De personeelsbezetting binnen V&D kent een groot aantal 50+'ers leidend tot een vergrijzing in het personeelsbestand vanaf 2016. Deze maatregelen zijn goed om het personeelsbestand scherp te houden, maar zijn geen herijking van de uit te voeren activiteiten.

Er wordt bij Verkeersleiding strategische personeelsplanning uitgevoerd. Dat wil zeggen dat met een tijdshorizon van tot 18 maanden wordt gepland. Belangrijke reden om dit te doen is dat de treindienstleiders kritisch zijn voor de processen binnen VL. Het intern opleiden van iemand duurt 5-8 maanden en pas na 18 maanden is iemand volledig inzetbaar.

2.2.6 ICT hulpmiddelen

ProRail heeft een aantal zaken in gang gezet die een beter management in de toekomst mogelijk maken. Zo zal vanaf volgend jaar de financiële planning van het productieplan niet meer in Bron2, maar in SAP-O2 (onderhoudsplanning en optimalisatie) worden opgesteld. Hiermee wordt een groot deel van de keten met dezelfde ICT systemen ondersteund en neemt de kans op fouten en dubbel werk aanzienlijk af. Voor dit jaar is een en ander nog op de 'oude' manier gedaan, waar veel handmatig werk bij komt kijken. Het systeem dat Projecten gebruikt voor de planning van de projecten (Primavera) blijft bestaan naast SAP. Deze systemen zijn al nauw met elkaar verbonden, maar er is nog geen directe koppeling, deze zal naar verwachting eind 2012 gerealiseerd zijn.

SAP-IP (integrated planning) en de budget module worden steeds breder gedragen waardoor de foutgevoeligheid afneemt. Zo werden bij het consolideren van de BBV- en OVV-reeksen in het verleden verschillende (fout-gevoelige) Excel documenten handmatig samengevoegd. Dat gebeurt nu automatisch. Het gebruik hiervan kan verder worden geïnstitutionaliseerd.

2.2.7 Gebruiksvergoeding

De huidige reeks voor de inkomsten uit de gebruiksvergoeding wordt opgesteld op basis van tarief x vervoersbewegingen. Waarbij voor de toekomstige jaarplakken is uitgegaan van het tarief voor 2013 zoals dit in de netverklaring is vastgelegd. Deze methode sluit niet aan bij de praktijk en is zodoende niet accuraat voor de langere termijn. Het tarief wordt immers jaarlijks opnieuw vastgesteld op basis van de door te berekenen kostenbasis. De vervoersaantallen uit de voorjaarsprognose worden wel verwerkt in de reeks. ProRail werkt op dit moment aan de netverklaring 2014, en daarmee ook aan de tarieven voor 2014. Deze tarieven worden bepaald op de kostenbasis van jaarplak 2014 (uit Beheerplan 2012) en vervoersprognose voor jaarplak 2014 (uit vervoersprognose 2010).

2.3 Plan proces

Vanuit een lange termijn plan (LT-plan) werkt ProRail toe naar een productieplan en een uitvoeringsplan. Voor het projectmatig werk worden deze plannen opgebouwd vanuit de techniekvelden. Naarmate de termijn korter wordt, zijn de reeksen gedetailleerder. Dit proces staat deels los van de wijze waarop dit jaar het Beheerplan is opgesteld. Deze laatste is niet opgebouwd uit de deelreeksen, maar is een mutatie op het Beheerplan van voorgaande jaren. Hierdoor kunnen verschillen ontstaan tussen het LT-plan en het Beheerplan.

2.3.1 Lange termijn plan

Het LT-plan 2012 (LTP'12) beschrijft voor de periode tot en met 2032 de verwachte uitgaven voor ProRail op het gebied van instandhouding. Deze reeks is opgebouwd uit een aantal deelreeksen (KO, GO, Beheer, Transfer, BBV, OVV). Deze deelreeksen kunnen ook verder worden verdeeld. Iedere deelreeks heeft een eigenaar die verantwoordelijk is voor de opbouw en invulling van zijn of haar reeks. Een reekseigenaar krijgt inputsheet in Excel, waarin de cijfers aangeleverd moeten worden. Planvorming consolideert deze inputsheets tot het uiteindelijke LT-plan.

De totstandkoming van het LT-plan is de verantwoordelijkheid van Operatie. Dit wordt uitgevoerd door AM Planvorming. In januari 2012 is vanuit AM Planvorming een brief verstuurd naar de BE's met aandachtspunten van de reeksopbouw voor dit jaar per BE en onderstaande planning².

1 ^e opgave	1 maart 2012
Bespreken in MT-AM	20 maart 2012
Bespreken in MT-O	3 april 2012
Terugmelding aan eigenaren	9 april 2012
2e opgave	7 mei 2012
Besluitvorming MT-AM	29 mei 2012
Verwerken besluiten MT-AM	12 juni 2012
Besluitvorming MT-O	19 juni 2012

De uiteindelijke besluitvorming in het MT-O was op 21 augustus.

2.3.2 Planning productie

Productieplan

Het productieplan is een overzicht van de geplande activiteiten voor de komende periode. Het omschrijft concrete activiteiten die worden uitgevoerd voor AM. Het plan is primair voor het instandhouden van de infra, maar ook verbetermaatregelen kunnen hierin zijn opgenomen. Het plan wordt iedere drie maanden aangevuld met een nieuwe vrijgave, waarin nieuw geplande activiteiten zijn opgenomen. Deze activiteiten kunnen meerdere jaren vooruit worden gepland. Zodoende is het totaal aan activiteiten voor een bepaald jaar opgebouwd uit activiteiten uit verschillende vrijgaven. De afspraken hierover zijn vastgelegd in een uitgebreid document: "Basisafspraken totstandkoming productieplan inframanagement. Productieplan 2012-2016".

Geplande productie

De geplande productie wordt bijgehouden met SAP-IP. Op werkzaamheden die langere tijd geleden in het productieplan zijn opgenomen kunnen mutaties plaatsvinden, of werkzaamheden kunnen vertraagd worden uitgevoerd waardoor ze in een later jaar vallen.

Beheerplan cijfers 2013

Voor de 2013 cijfers in het Beheerplan wordt het actuele overzicht van de geplande productie gebruikt. Hier worden wijzingen door het MT-AM op gedaan voor aanvullende werkzaamheden (nog niet vrijgegeven activiteiten zoals wisselsprong, of assentellers plaatsen op de Maaslijn), of voor activiteiten die niet in de jaarplak gerealiseerd zullen worden met het oog op Robuust Spoor. Onderstaande tabel geeft de samenhang van productieplan, geplande productie en Beheerplan weer.

(in €m)	Productieplan	Geplande productie	Beheerplan
KO	272	278	272
GO	107	110	117
Beheer	85	82	73
Transfer	68	68	68
BBV	138	110	97
OVV	72	107	104
Mistral	0	24	19

Tabel 1; Herkomst AM Beheerplan cijfers 2013

Herkomst van de cijfers voor jaarplak 2013 in Beheerplan 2013

² Uit: Uitvraag lange termijn reeksen. Januari 2012. AM Planvorming

- KO: op basis van de recentere cijfers uit het productieplan
- GO: In de SAP-IP data zit het programma Slijpen niet verwerkt, evenals het programma Wisselsprong. Voor de cijfers in het Beheerplan is hiervoor gecorrigeerd.
- Beheer: MT AM heeft een forfaitair bedrag opgenomen van €10m.
- Transfer: Overgenomen uit SAP-IP.
- BBV: Daling wordt voornamelijk veroorzaakt doordat met het oog op Robuust Spoor gekozen wordt om bepaalde vernieuwingen (nog) niet uit te voeren.
- OVV: Voor ca. €9m worden activiteiten uitgevoerd die niet in de prognose staan (o.a. assentellers Maaslijn). Ca. €10m komt door bedrijfsmiddelen bij Infra Informatie die niet in het productieplan staan.
- Mistral: Voorziene werkzaamheden verlopen niet via het productieplan. Veelal zijn het bijdragen ten behoeve van de functiewijzigingsprojecten Sporen in Den Bosch en Groot Enschede. Een afslag van €5m is gedaan voor een deel waarvan omdat de TVP's hiervoor nog niet zeker zijn.

De 2013 cijfers in het Beheerplan zijn zodoende op basis van de meest recente inzichten in de geplande productie, waar het MT-AM nog onderbouwde correcties op heeft uitgevoerd.

2.3.3 Management contracten

CFC zorgt voor de coördinatie bij het opstellen van de management contracten door de BE's. Hierin zijn onder andere de financiële targets waar de directies voor verantwoordelijk zijn benoemd met een termijn van een jaar. Deze cijfers worden gedurende het jaar in de kwartaalrapportages gebruikt om op de realisatie op te rapporteren.

In het verleden leverden de bedrijfsonderdelen al in juli hun reeksen aan, zodat ProRail op 1 september het Beheerplan kon afronden. Dit leidde tot significante bijstellingen nog voor het betreffende jaar was begonnen en sloten de managementcontracten vaak al niet meer aan bij de in het Beheerplan opgenomen cijfers. Door in overleg met I&M de deadline voor het Beheerplan later in het jaar te leggen zijn de managementcontracten beter aan te sluiten op het Beheerplan en wordt het eigenaarschap bij de verantwoordelijke managers vergroot. Deze genomen ruimte in de tijd werkt positief op de betrouwbaarheid van de reeksen.

2.3.4 Beheerplan

Het Beheerplan 2013 wordt onder verantwoordelijkheid van CFC opgesteld. Vanuit CFC is een kaderbrief naar de BE's verstuurd waarin het proces werd omschreven. Dit jaar is het Beheerplan op een nieuwe wijze tot stand gekomen: Vanuit CFC is een taakstellende begroting verstuurd naar de BE's, inclusief de apparaatskosten. Deze taakstellende begroting is in basis de reeks vanuit Beheerplan 2012, aangevuld met mutaties. Hier is voor gekozen omdat in BHP'12 de taakstellingen vanuit I&M zijn ingevuld en dit een stabiel uitgangspunt is voor BHP'13. De BE's krijgen geen open uitnodiging om de reeksen weer aan te passen, waardoor de planningscyclus wordt verkort. Ook kunnen aanvullende interne targets worden verdeeld naar de BE's door de meer uitgebreide rol van CFC. In het proces is ruimte opgenomen voor de BE's om te reageren op de kaders.

In overleg met I&M is de planning aangepast ten opzichte van de kaderbrief, de belangrijkste data voor het proces zijn:

Taakstellende begrotingen naar BE's	1 april 2012
Aanleveren mutaties vanuit BE's	1 mei 2012
Kaders definitief	1 juni 2012
Subsidieaanvraag	1 september
Herijking financiën in Beheerplan	5 oktober 2012
Beheerplan 1 ^e versie gereed	15 oktober 2012
Beheerplan gereed	1 december 2012

Door het Beheerplan later in het jaar vast te stellen zal een betere match met de management contracten ontstaan. Op enkele punten is nog verbetering mogelijk:

- De subsidieaanvraag is op 31 augustus verstuurd. Omdat voor andere jaren dan alleen jaarplak 2013 wijzigingen waren aangebracht is op 23 oktober een vernieuwde subsidieaanvraag ingediend.
- Taakstellende begrotingen werden 28 april verstuurd, BE's moesten begroting op 1 mei aanleveren
- Indexatiecijfers en veranderingen in pensioenpremie, sociale lasten en cao's konden centraal meer worden voorbereid, maar niet volledig. Algemene loonkostenstijgingen hadden kunnen worden meegegeven, maar details over beloning is BE-specifiek. ProRail Operatie is voor alle kostensoorten uitgegaan van een indexatie van 1,5% op de baseline, behalve voor KO waar 1,9% is aangehouden.
- Het programma 2012 - 2015 is in Q2 2012 van start gegaan en heeft geen eigen reeks of P&L. Hoewel gezien de doelstellingen van het programma mag worden verwacht dat dit een aanzienlijk effect zal hebben op de lange termijn prestaties en kosten, is de tijdslijn voor Beheerplan 2013 te krap om deze effecten integraal in de reeksen te verwerken.
- Directies waren niet altijd goed aangesloten bij proces en de focus in de kaderbrief. Ook was de invulling van de taakstellingen niet altijd bekend bij de directies. Door CFC zijn naar aanleiding hiervan de directies nauwer betrokken.

De kaderstelling die op 1 april naar de BE's was verstuurd was een aanpassing van de reeksen uit het Beheerplan van 2012. Er is bewust voor gekozen om de BHP reeksen af te laten wijken van de LT reeksen die vanuit de techniekvelden zijn opgesteld.

Het coördineren van het proces vanuit CFC en het nemen van Beheerplan 2012 als basis voor Beheerplan 2013 biedt een aantal voordelen

- Vorig jaar is veel herzien met het invullen van de LCC doelstellingen. Er ontstaat nu meer stabiliteit in de hoogte van de reeksen voor het Beheerplan.
- De taakstellende rol die CFC neemt kan leiden tot een gezonde spanning richting de BE's. Deze kunnen worden gestimuleerd om betere reeksen op te stellen, zonder dat dit op ProRail niveau leidt tot het weggeven van begrotingsruimte.
- Het verkorten en efficiënter inrichten van de planningscyclus.
- Het sturen op het voorkomen van onderbesteding in 2013 door in oktober 2012 de cijfers voor 2013 aan te passen aan de meest recente inzichten.
- Het wordt beter mogelijk de verschillende planprocessen op elkaar af te stemmen, waardoor Beheerplan, productieplan en management contracten op elkaar aansluiten.

In het proces kan ook een aantal verbeterpunten worden genoemd

- Door het proces op deze manier in te richten bestaat de kans dat de kaders niet aansluiten op de gedetailleerde plannen die vanuit de techniekvelden worden opgesteld. Dit doet zich voor bij BBV waar de LT-reeks op basis van voortschrijdend inzicht neerwaarts is bijgesteld. Dit inzicht is niet verwerkt in de BHP'12 reeks (zie ook 3.5).
- De betrokkenheid van de BE's moet goed worden geborgd, omdat het risico bestaat dat de interne taakstellingen worden toegewezen aan de BE's zonder dat hier voldoende afstemming over heeft plaatsgevonden. Dit doet zich voor bij OVV Operatie waar een interne taakstelling bij een BE is geplaatst maar waar deze niet kan worden ingevuld (zie ook 3.7).

3 Reeksen Functie handhaving

In dit hoofdstuk zullen deze reeksen uit het LT-plan en het Beheerplan worden doorgelicht. Hierbij zullen tenminste de volgende aspecten aan de orde komen:

- Realisatie 2009 - 2011
- De trend en het niveau van de geprognosticeerde cijfers voor 2012 - 2022 in vergelijking tot de Beheerplannen uit 2010, 2011 en 2012
- Inhoudelijke analyse van de cijfers 2012 - 2022
- Invulling van de LCC-doelstellingen zoals die voornamelijk in Beheerplan '12 zijn opgenomen
- Robuustheid van de reeksen: transparantie, betrouwbaarheid, onzekerheid en marges
- Onze conclusies ten aanzien van de reeksen

Voor de Beheerplan reeks 2013 (verder, BHP'13) wordt uitgegaan van reeksen zoals die met de subsidie aanvraag 2013 op 23 oktober zijn verstuurd naar I&M.

Toetsingskader

Bij robuustheid en inhoudelijke analyse van de reeksen zal nadrukkelijk worden gekeken hoe concreet de onderliggende activiteiten zijn en hoe ProRail tot de keuze van deze activiteiten is gekomen:

- Zijn deze activiteiten te koppelen aan de activa in beheer (en omgekeerd)?
- Is onderbouwd waarom de betreffende activiteiten worden uitgevoerd?
- Zijn de kosten die voor deze activiteiten gehanteerd zijn reëel?
- Is de planning in de tijd realistisch?

De antwoorden op deze vragen zijn belangrijke input voor uitspraken over transparantie en robuustheid en zullen bij de bespreking van de reeksen als kader voor uitspraken hierover worden gebruikt.

De realisatiecijfers die in de dit hoofdstuk zijn gebruikt komen uit de jaarrekeningen van de desbetreffende jaren. De Beheerplan reeksen komen uit de Beheerplannen van ProRail.

De kosten voor Keyrail / Betuweroute vallen buiten de operatie van ProRail en zijn daarom niet geanalyseerd.

De volgende afkortingen zullen worden gebruikt:

- BHP'xx - Beheerplan 20xx
- BHP'13 - Beheerplan reeksen 2013 van 23/10 (subsidie aanvraag)
- LTP'12 - Reeksen lange termijn plan Operatie

3.1 Gebruiksvergoeding

De gebruiksvergoeding is een vergoeding die de vervoerders betalen voor het gebruik van het net. Deze vergoeding bedraagt minimaal de met de treindienst variabele kosten. Op basis van een goedgekeurde systematiek wordt de door te berekenen kostenbasis toegerekend aan het verwachte gebruik van het net. Dit resulteert jaarlijks in de gebruikstarieven.

In de onderstaande tabel staat de gebruiksvergoeding weergegeven zoals deze in verschillende Beheerplannen is opgenomen. Hierin zijn opbrengsten van de Betuweroute (Keyrail) niet meegenomen.

(in € m)	Peil	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-20	Avg
BHP'10	'10	227	239	245	253	257	259	265	268	270	273	275	278			2.398	266
BHP'11	'10		236	241	246	248	248	249	252	256	263	267	271			2.300	256
BHP'12	'11			239	244	251	252	253	256	260	267	272	275			2.630	292
BHP'13	'12				250	269	271	274	276	280	284	287	291	291	291	2.782	309
Realisatie		227	232	239				+50	+50	+50	+50	+50	+50	+50			235

Tabel 2; Ontwikkeling en realisatie van de gebruiksvergoeding

- In de reeks van 2012 wordt vanaf 2015 jaarlijks additioneel €50m in de opbrengsten voor de gebruiksvergoeding opgenomen. ProRail heeft deze aanvulling in het Beheerplan opgenomen met daarbij de opmerking: 'Hier geldt echter nadrukkelijk de voorwaarde dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu de benodigde wettelijke basis realiseert'. Met de bestaande systematiek wordt deze verhoging niet gerealiseerd.
- In de reeks BHP'13 zijn de vervoersprognoses van 2010 aangehouden, omdat deze sindsdien niet meer zijn vastgesteld. Wel zijn de kwantiteiten in verbruik van KWh gewijzigd. Daarnaast ontstaan verschillen door een andere kostenbasis en indexatie. De methodiek is niet veranderd.

3.1.1 Vervoersprognose

Vervoer en dienstregeling prognosticeert de vervoersstromen (treinkilometers, tonkilometers, aantal stappers etc.) voor de komende jaren. Deze vervoersprognoses (of voorjaarsreferenties) zouden jaarlijks moeten worden geüpdatet, goedgekeurd en als basis worden gebruikt voor de Beheerplanreeksen. In 2011 is het niet gelukt om met een goedgekeurde prognose te komen en ook voor 2012 is de prognose nog niet door de directie goedgekeurd voor beleid. Enerzijds door externe oorzaken (vervoerders waren optimistischer dan ProRail), anderzijds door interne oorzaken (hoe is PHS op te nemen). Hierdoor gaat het Beheerplan 2013 uit van de verouderde te optimistische prognoses uit 2010.

3.1.2 Taakstellingen

In de gebruiksvergoeding spelen vier aandachtspunten.

- Veranderende gebruiksintensiteit is niet verwerkt in de reeksen (zoals in paragraaf 3.1.1 omschreven)
De inkomsten van uit de gebruiksvergoeding zijn gebaseerd op verouderde, te hoge ramingen. Hierdoor worden de inkomsten uit de gebruiksvergoeding overschat.
- Autonome opbrengst uit gebruiksvergoeding daalt
ProRail moet minimaal (spoorwegwet) en maximaal (kabinetsbesluit) de met de treindienst afhankelijke kosten doorberekenen aan de vervoerders. Door de verlagingen van de instandhoudingskosten naar aanleiding van taakstellingen neemt de variabele kostenbasis die wordt doorberekend in de gebruikersvergoeding en daarmee de inkomsten uit de gebruiksvergoeding af.
- Aanvullende taakstelling van €50m
In Beheerplan 2012 is een aanvullende taakstelling van jaarlijks €50m opgenomen, te realiseren door aanvullende opbrengsten uit de gebruiksvergoeding.

— Systematiek opnieuw vastgesteld

ProRail heeft een nieuwe systematiek voor het berekenen van de gebruiksvergoeding opgesteld. In de huidige (oude) systematiek steunt het vaststellen van de door te berekenen variabele kosten voor een deel op expert opinions. In de nieuwe systematiek is gezocht naar kostdrivers (treinkm, tonkm, aantal stappers) en hun statistische relatie met de kosten. Deze nieuwe systematiek is op papier gereed en zal in 2014 of 2015 worden ingevoerd. De NMA is akkoord met de principes achter deze systematiek. In een later stadium zullen de tarieven ook moeten worden getoetst door de NMA.

Tabel 2 laat zien dat de opbrengsten uit de gebruiksvergoeding zoals deze nu in het Beheerplan staan opgenomen niet worden gehaald.

Regel C) Het effect van de nieuwe systematiek (oude kostenbasis, nieuwe vervoersprognoses (regel B)) ten opzichte van de reeks uit het Beheerplan (regel A). Hieruit blijkt dat de nieuwe systematiek leidt tot een hogere gebruikersvergoeding.

Regel E) Het effect van de nieuwe systematiek op basis van de meest recente kostenbasis en nieuwe vervoersprognoses (regel D) ten opzichte van de reeks zoals die in het Beheerplan staat (regel A). Hieruit blijkt dat de inkomsten uit de gebruiksvergoeding op basis van de nieuwe systematiek onvoldoende zijn om de teruglopende kostenbasis goed te maken én de aanvullende €50m te vinden. Hierdoor zal een tekort ontstaan op de reeks van de gebruiksvergoeding.

(in €m)	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-22
A: Reeks BHP '13	250	269	271	324	326	330	334	337	341	341	341	3.464
B: Nwe sys. obv kostenbasis BHP'11	250	270	331	332	333	334	337	339	361	361	361	3.609
C: Verschil: B-A	0	1	60	8	8	4	3	2	20	20	20	145
D: Nwe sys. obv kostenbasis BHP'13	250	270	296	284	281	280	282	284	302	302	302	3.132
E: Verschil: D-A	0	1	25	-40	-44	-50	-52	-53	-39	-39	-39	-330

Tabel 3; Gebruiksvergoeding o.b.v. nieuwe systematiek en vervoersprognose 2012

3.1.3 Conclusies

De gebruiksvergoeding staat hoger in de BHP'13 reeks dan op basis van systematiek (huidig en nieuw) en intensiteitsramingen mag worden verwacht. Tot 2022 zal een tekort ontstaan van gemiddeld €30m per jaar. Dit komt doordat de nieuwe systematiek voor de gebruiksvergoeding niet zowel i) de terugval in kostenbasis compenseert als ii) de benodigde aanvullende €50m genereert.

Transparant/proces

De tarieven en de gebruikte vervoersprognoses zijn inzichtelijk, waardoor de opbouw van de reeks transparant is.

Robuust/ ruimte in de reeks

Het vervoer over het spoorwegnet zal jaar op jaar beperkt verschillen. Omdat echter de vervoersprognoses sinds 2010 niet meer geüpdatet zijn, loopt het verschil tussen de meest recente prognose en de in de berekeningen gebruikte prognoses uit elkaar.

Onzekerheid over de nieuwe systematiek i) voor wat betreft het jaar van invoering als voor ii) de hoogte van de tarieven brengt onzekerheid in de reeks. Door de recente dalingen van de

(variabele) kostenbasis in de Beheerplannen van ProRail blijken de inkomsten uit de gebruiksvergoeding minder robuust te zijn.

In de periode 2012-2022 zal er, uitgaande van het BHP'13 en de jongste inzichten in GV-systematiek en vervoersprognoses een tekort ontstaan van €330m op de gebruiksvergoeding.

3.2 Beheer

Onder beheer vallen zaken die randvoorwaardelijk zijn voor ProRail om de prestaties te kunnen leveren. Dit zijn onder andere incidentenregie, software onderhoud aan de verkeers- en procesleidingssystemen, energie voor de tractie, verzekeringen en belastingen.

In onderstaande tabel is de beheerkosten reeks uit een aantal recente Beheerplannen weergegeven, evenals de realisatie. Dit omvat geen kosten voor de Betuweroute.

(in €m)	Peil	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-20	Avg
BHP'10	'10	161	175	174	172	174	175	175	175	175	175	175	176			1.572	175
BHP'11	'10		180	170	167	169	169	169	169	170	171	172	172			1.528	170
BHP'12	'11			169	148	165	164	161	154	156	156	156	156			1.416	157
BHP'13	'12				150	150	164	163	155	153	154	154	154	154	156	1.396	155
LTP'12	'12				145	154	158	154	153	153	153	153	153	152	153	1.377	153
Realisatie		147	144	143													145

Tabel 4; Ontwikkeling en realisatie van de beheerreeks

- In BHP'11 is een daling van de totaal reeks door onder andere de insourcing van Tri-base (€137m) en een stijging door wet- en regelgeving en aanvullende taken (€95m).
- In het BHP'12 is een daling ten opzichte van de voorgaande reeksen zichtbaar. Deels komt dit door LCC maatregelen (€10m/jaar) en door verschuivingen van de kantoorautomatisering en SAP (€4m/jaar) naar de reeksen voor Apparaat.
- In het BHP'13 is voor 2013 een afslag gedaan (€14,5m) om de reeks aan te laten sluiten bij de geplande productie. Daarnaast zijn aanvullende GSM-R aanbestedingsresultaten voor '13-'15 geboekt (sum €1m) en dalen de kosten door de overdracht van reisinformatie met €1,3m. Indexatie zorgt voor een stijging (€2,5m/jaar).

In het BHP'13 vallen de beheerkosten voor het grootste deel bij Operatie (2013: €145m), het overige deel (jaarlijks €4,8m) valt bij Projecten zoals in onderstaande tabel te zien is.

(in €m)	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-22	Avg
Projecten	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	53	5
Operatie	145	145	159	158	150	148	149	149	149	149	151	1.653	150
BHP'13	150	150	164	163	155	153	154	154	154	154	156	1.706	155

Tabel 5; Opbouw beheerkosten in Beheerplan '13

In het LTP'12 is geen reeks opgenomen voor Beheer vanuit Projecten.

Binnen Operatie zijn deze kosten verdeeld naar AM, ICT-S en een klein deel VL. In onderstaande tabel is te zien hoe de LTP'12 beheerreeks is opgebouwd en hoe dit zich verhoudt tot de realisatie. Cursieve cijfers in blauw ('09-'11) zijn realisatie cijfers, cijfers in zwart ('12-'22) zijn de cijfers uit LTP'12. De realisatiecijfers liggen voor AM en ICT-S dicht bij de LT reeksen.

(in €m)	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-22	Avg '12-'22
AM	80	79	72	74	77	84	83	84	84	85	85	85	84	85	910	83
ICT-S	51	56	57	60	66	66	64	62	61	61	61	61	61	61	684	62
VL	3	4	4	11	10	7	7	7	7	8	8	8	7	7	87	8
Operatie	137	139	133	145	154	158	154	153	153	153	153	153	152	153	1.681	153

Tabel 6; Realisatie en geplande Beheerkosten naar BE's binnen Operatie

Het verschil tussen de reeks operatie uit het Beheerplan (Tabel 5, €1.653m) en de reeks operatie uit het LT-plan (Tabel 6, €1,681m) is €29m.

3.2.1 Beheer AM

Een groot deel van de kosten voor beheer AM zijn de elektriciteitskosten voor de tractie (2015: €36m). Deze kosten rekent ProRail direct door aan de gebruikers van het net en komen terug via de gebruiksvergoeding. Een tweede onderdeel van de reeks zijn diverse kosten die samenhangen met het eigendom van de infrastructuur. Te denken valt aan belastingen, verzekeringen, diverse nutskosten, kosten milieu en juridisch beheer. Deze kosten zijn onderverdeeld naar de verschillende afdelingen, waardoor hier meer zicht op is dan tijdens de vorige audit.

De stijging in de cijfers van 2013 naar 2014 komt door stijging energiekosten (€2,6m) en beheer aan CARE (€1,9m). CARE (computer aided railroad engineering) is een systeem waarin het ontwerp van het treinbeveiligingssysteem vastligt en wijzigingen worden bijgehouden. Daarnaast is eenmalig voor 2014 een post van €1,9m opgenomen voor nieuwe inzichten installatieverantwoordelijkheid op stations naar aanleiding van nieuwe NEN normen.

3.2.2 Beheer ICT

Onder beheer ICT vallen onder andere kosten voor technisch beheer (24x7 storingsherstel) aan de ICT systemen en kosten voor GSM-R. De opbouw van de reeksen is transparant en op basis van de asset administratie bottom up uitgevoerd. Hierin staan 98% van de assets vermeld. Een overzicht met daarin alle regels die opbouwen tot de totale reeks is beschikbaar. Hieruit blijkt onder andere dat iedere regel een eigenaar heeft, en dat iedere regel is toegewezen aan een project. Dit maakt dat er op de reeks kan worden gestuurd en personen kunnen worden aangesproken op de realisatiecijfers. Het totaal aan deze regels geeft invulling aan de LCC-doelstellingen. De LCC-doelstellingen binnen ICT belopen €5m op jaarbasis. Hieronder vallen 'Slimmer inkoop ICT-s', 'Verlaging GSM-R contract' en 'Verlagen beheeractiviteiten'. Deze taakstelling is onderverdeeld naar personen, zodat ook hierop kan worden gestuurd.

Op een groot aantal contracten is inmiddels een besparing gerealiseerd. Doordat onderhandelingsresultaten later bekend zijn geworden, wijken deze af van de besparingen geboekt in SAP.

3.2.3 Beheer VL

De beheerreeds voor VL omvat bedienen (bruggen en van NCBG) en incidentenregie en wijkt naar boven af in 2012 en 2013 door de bedrijfsbrandwéer op Kijfhoek. Grootste structurele wijziging in latere jaren binnen VL is een wintermaatregel: stand-by locs voor €0,9m per jaar.

3.2.4 Conclusies Beheer

LCC

De besparingsdoelstellingen bij ICT-S worden ingevuld. Binnen AM is in 2011 voor BHP'12 een LCC doelstelling taakstellend meegenomen. Gelet op de onderbesteding in voorgaande jaren kon deze taakstelling worden ingevuld. Binnen VL is geen doelstelling in de cijfers opgenomen.

Transparant/ opbouw

De wijze waarop de beheerreeds is opgebouwd is inzichtelijk tot op regel niveau binnen de BE's. Voor ICT-S is de reeds duidelijk bottom up opgebouwd, wat deze het meest transparant maakt.

Robuust/ ruimte in de reeds

In de Beheerplan reeds is een bedrag van €53m opgenomen voor Projecten. Deze staat niet opgenomen in het LT-plan. Per saldo is de Operatie-reeds zoals deze in het Beheerplan staat opgenomen €29m lager dan wat op basis van de gedetailleerde LTP-reeds kan worden verwacht. Dit bedrag is van vergelijkbare orde grootte als het surplus binnen KO.

3.3 Kleinschalig onderhoud

Dagelijks onderhoud dat de procesaannemers verzorgen valt onder KO. Het gaat hierbij zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten.

In onderstaande tabel is de KO reeds uit een aantal recente Beheerplannen weergegeven, evenals de realisatie. Hierin zijn geen cijfers voor KO aan de Betuweroute opgenomen.

(in €m)	Peil	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-20	Avg
BHP'10	'10	279	271	266	255	243	227	228	229	229	230	231	233			2.105	234
BHP'11	'10		271	266	251	237	224	221	222	224	225	227	229			2.060	229
BHP'12	'11			270	269	252	231	233	234	237	237	233	233			2.159	240
BHP'13	'12				274	272	235	237	239	241	241	238	238	239	239	2.214	246
LTP'12	'12				269	257	231	233	234	237	237	233	233	234	235	2.164	240
Realisatie		281	282	279												281	

Tabel 7; Ontwikkeling en realisatie van de KO reeds

- BHP'11 is hoger door onderhoud nieuwe infra. Daarnaast zijn er verlagingen door lagere vervoersprognoses en uitrol van PGO.
- BHP'12 is hoger door indexering, onderhoud van nieuwe infra, een risico reservering voor nog niet meegenomen onderhoudsactiviteiten en door een verschuiving van RCF activiteiten van BBV. LCC maatregelen (optimalisatie van de onderhoudsroosters en cyclisch slijpen) verlagen de reeds.
- BHP'13 is voor 2013 met €14,8m verhoogd om de reeds aan te laten sluiten bij de geplande productie. Er is een post indexatie van €4,4m.

3.3.1 PGO

KO werd voorheen gecontracteerd door middel van Output Proces Contracten (OPC). Deze OPC contracten worden omgezet in Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) contracten. 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. Deze contracten worden in concurrentie aanbesteed. Door de vrijheid tot optimalisatie van het onderhoud door de markt in deze contractvorm en door de concurrentieprikkels in de aanbestedingen, is een behoorlijke kostendaling te verwachten en gerealiseerd.

Bij deze overgang in contractvorm spelen twee zaken. De uitrol van de PGO contracten blijft achter op planning en het besparingspotentieel dat was voorzien lijkt ruimschoots te worden gerealiseerd.

Planning

Op de KO reeksen wordt een kostenreductie gerealiseerd op door de uitrol van PGO contracten. In 2009 was het uitgangspunt om het laatste contractgebied in 2012 over gezet te hebben naar PGO. Dit proces heeft vertraging opgelopen. De volgende planning is onderliggend aan de reeksen in het LTP'12.

Jaar	Contractgebieden van OPC naar PGO (stuks)	Sum
2009	4	4
2010	2	6
2011	4	10
2012	7	17
2013	11	28
2014	8	36

Tabel 8; PGO planning op basis waarvan reeksen zijn opgebouwd

Deze planning is inmiddels achterhaald. Op dit moment zijn er 14 OPC contractgebieden overgegaan naar PGO contracten, maar is er vertraging ontstaan in de uitrol. Indien de planning wordt aangepast aan de gerealiseerde uitrol en met inachtneming van een verwachte vertraging van een jaar zouden de KO reeksen als volgt moeten worden aangepast (cijfers indicatief, afhankelijk van maand van implementatie).

Jaar	Effect KO (in €m)	Sum (in €m)
2011	2,0	2,0
2012	3,4	5,4
2013	10,7	16,1
2014	14,2	30,3
2015	9,8	40,1

Tabel 9; Effect op KO bij inachtneming van opgelopen en te verwachten vertraging

In BHP'13 wordt de KO reeks met €14,8m voor 2013 verhoogd. Hiervan is €11,5m ten gevolge van vertraging in de uitrol van PGO. Indien bovenstaande planning realiteit wordt, zou dit voor de jaren 2014 en 2015 in totaal tot €24m aanvullende kosten leiden.

Besparingspotentieel

Het besparingspotentieel lijkt te worden gerealiseerd. De oorspronkelijke buca ging uit van 20% besparing op een geijkte reeks. De eerste aanbestedingsresultaten laten een besparing zien die hoger is (36%) dan waar in de oorspronkelijke buca van uit werd gegaan. In deze besparingen zijn de resultaten van de programma's Slijpen en Onderhoudsrooster opgenomen. Op basis van deze resultaten is een aanvullende besparingsregel van 15% benoemd in de reeks. Deze wordt slechts voor de helft daadwerkelijk in de reeks opgenomen omdat er nog teveel onzekerheid in de aanbestedingen zit. Deze wordt aangehouden als ruimte voor het strategie onderdeel 'nul vermijdbare storingen'. Hiermee zit er €12,2m per jaar ruimte in de reeks. Opgemerkt wordt dat niet zeker is dat deze ruimte zich zal materialiseren, doordat het een voorschot is op mogelijk betere aanbestedingsresultaten.

3.3.2 Slijpen

De business case Slijpen omvat het regelmatig slijpen van de spoorstaven met groot onderhoud. Hierdoor gaat de spoorstaaf langer mee, waardoor de BBV zal dalen en minder klein onderhoud nodig is (€2,5m/ jaar).

De buca Slijpen omschrijft: "De KO reductie is aanvullend op de besparingen die al in de PGO contracten zijn verwerkt". In de KO reeksen is deze besparing echter niet meer expliciet terug te vinden. De lagere slijpfrequentie komt tot uiting in de lagere inschrijvingen op de PGO contracten.

3.3.3 Conclusies KO

LCC

De eerste resultaten van de PGO cijfers geven een positief beeld voor wat betreft het financieel resultaat. Hier moet rekening worden gehouden met de resultaten van de programma's Slijpen (€2,5m/jaar) en Onderhoudsrooster (€6,0m/jaar) die ook in de PGO resultaten zijn verwerkt. Op de bestaande contracten valt het volume van de meer- en minderwerken mee. Er zijn nog geen ervaringen met PGO contractgebieden die worden teruggegeven omdat het contract is afgelopen. Een volledige evaluatie van een PGO contract is dan ook nog niet te maken.

Er bestaat een risico voor wat betreft de planning van de uitrol en voor wat betreft de hoogte van het aanbestedingsresultaat. In het BHP'13 zijn de kosten voor 2013 geschat op €272m en voor 2014 is een daling voorzien van €37m naar €235m. Wij verwachten dat deze daling te optimistisch is.

Transparant/ proces

PGO heeft op verschillende wijzen impact op de KO reeks (planning, overdracht GO-> KO, besparingen, aanvullende inzet, overlap met eerdere LCC doelstellingen zoals slijpen en onderhoudsrooster) maar deze impact is niet direct terug te halen.

De aanbestedingsmeevallers worden voor de helft opgenomen in de reeks, om ruimte te houden voor 'nul vermijdbare storingen'. Een onderbouwing om hier invulling aan te geven is nog niet aanwezig.

Robuust/ ruimte in de reeks

De uitrol van de PGO contracten is vertraagd, maar de financiële resultaten per contract zijn beter dan waarmee in de buca rekening was gehouden. Deze effecten zijn tegengesteld waardoor het effect van beiden dempt. De vertraging in uitrol leidt ertoe dat de daling van de KO later zal inzetten dan dat deze in het BHP'13 staat genoemd.

De KO-reeks in het LTP'12 kan door vertraging in de uitrol van de PGO contracten €24m hoger uitkomen. De meevallers in aanbestedingsresultaten zijn te onzeker om mee te nemen. In het BHP'13 zit voor de periode '12-'22 een surplus van €50m ten opzichte van het LTP'12. In totaal zit het ca. €26m ruimte in de periode '12-'22. Dit bedrag is van vergelijkbare orde grootte als het tekort bij Beheer.

3.4 Transfer

Kleinschalige onderhoudsactiviteiten aan de stationsinfra, waaronder schoonmaak en dagelijks (storings-) onderhoud vallen onder transfer.

In onderstaande tabel is de Transfer reeks uit een aantal recente Beheerplannen weergegeven, evenals de realisatie.

(in €m)	Peil	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-20	Avg
BHP'10	'10	64	64	64	68	68	69	81	81	82	83	84	85			701	78
BHP'11	'10		64	70	77	74	73	75	75	75	75	76	76			676	75
BHP'12	'11			71	70	68	65	64	64	65	65	65	66			592	66
BHP'13	'12				71	68	67	66	67	67	67	67	67	67	68	608	68
LTP'12					70	70	66	66	68	72	73	75	77	84	86	638	71
Realisatie		61	70	65													65

Tabel 10; Ontwikkeling en realisatie van de Transfer reeks

- De reeks BHP'12 laat een daling zien ten gevolge van een aantal LCC-ambities - nog nader in te vullen. De reeks wordt hoger door indexatie en door een aanpassing van de reeks o.b.v. verbeterde objectdata in de systemen.
- In BHP'13 is een stijging door verhoging van kwaliteit (toegankelijkheid, toiletten) en indexatie verwerkt. Daarnaast is 2013 met €1,8m verlaagd om de reeks aan te laten sluiten bij de geplande productie.
- De reeks in het LTP wijkt af en loopt op door een onjuistheid in het model. Zie ook onderstaande paragraaf.

3.4.1 Opbouw LTP'12

Ten grondslag aan de reeks van het LTP'12 liggen uitgebreide spreadsheets. De wijze waarop deze zijn opgesteld is foutgevoelig door de vele verwijzingen. Dit blijkt uit het onjuist door kopiëren van twee regels, waardoor de reeks te hoog oploopt, tot €13m in 2022 (cumulatief €49m). Door het wegvallen van een planvormer binnen Transfer vroeg het opstellen van de reeksen dit jaar meer aandacht. Onderstaande tabel geeft de LTP reeks aan indien de twee kopieerfouten worden hersteld. De stijging van de kosten van '20 naar '21 wordt veroorzaakt door een aantal mutanten voor nieuwe stations, door een mutant in modellering en door een correctie op de efficiency targets.

(in €m)	Peil	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-22	Avg
BHP'13	'12	71	68	67	66	67	67	67	67	67	67	68	743	68
LTP gecorrigeerd		70	70	66	66	68	70	69	69	69	74	74	766	70

Tabel 11; Voor Transfer ligt de LT reeks hoger dan de beheerreeks

Deze reeks wordt in hoofdlijnen opgebouwd uit

— Beheerovereenkomst

Een groot deel van de kosten die vallen binnen transfer worden via de beheerovereenkomst (=BOK) met de NS vastgelegd. Deze BOK omvat de onderhouds- en schoonmaakactiviteiten op de stations (regionaal en centraal, concessie en niet-concessie) en is in totaal ca. €56m.

Hoewel de reeks van dit contract redelijk stabiel is, is het lastig om de hoogte ervan te controleren. Er is slechts beperkt inzicht in de wijze waarop NS dit contract inricht. Het ontbreekt ProRail aan een goede dataset (relevante te onderhouden kwantiteiten, normgetallen) om een inhoudelijke discussie te voeren met NS over de inrichting van het contract. Ook wordt dit contract niet in concurrentie aanbesteed, waardoor geen referentieboddingen binnen komen. Dit bedrag is niet bottom up opgebouwd.

— Overige projecten

Een van de besparingsdoelstellingen was 'meer voor minder'. Deze besparing is erop gericht om de BOK op een andere manier in te richten. Het is echter niet gelukt om deze besparing te realiseren. De besparing is dan ook voor 50% teruggedraaid. Hoe de resterende €64m moet worden gevonden is nog niet duidelijk. Ook de andere target (extra efficiency target a.g.v. modellering, €22m) is nog niet ingevuld met concrete acties.

(in €m)	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-22	Avg
Meer voor minder baseline ³	2,1	8,4	12,7	14,4	14,1	14,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	133	12,1
Correctie meer voor minder	-0	-4,5	-7,8	-7,5	-7,2	-7,5	-6,5	-6,5	-6,5	-7,2	-7,5	-69	-6,2
Resterend nog in te vullen	2,1	3,9	4,9	6,9	6,9	6,9	6,9	6,9	6,9	6,2	5,9	64	5,9

Tabel 12; Initiële 'meer voor minder' doelstelling en de aanpassing hierop

3.4.2 Conclusies transfer

LCC

De belangrijkste besparingsdoelstelling binnen Transfer 'Meer voor Minder' (sum €64m) is nog niet ingevuld. Het overleg met NS over de invulling van de werkzaamheden die nu via de BOK worden georganiseerd verloopt stroef. Het zal veel management aandacht vragen om deze besparing ook daadwerkelijk te realiseren.

Er is geen onderbouwing voor de target van €22m (doel: kosten niet laten stijgen ondanks de autonome toename stappers). Dit leidt ertoe dat voor een groter aantal stappers hetzelfde budget wordt gebruikt, wat mogelijk ten koste van de kwaliteit kan gaan.

Transparant/ opbouw

De reeks is beperkt transparant. De BOK als belangrijk onderdeel van deze reeks is een black-box voor ProRail, waarbij de parameters veelal onbekend zijn. Daar komt bij dat deze niet in concurrentie wordt aanbesteed. De kosten die samenhangen met nieuwe stations zijn wel inzichtelijk en transparant.

Robuust/ ruimte in de reeks

De reeks is beperkt robuust omdat de wijze waarop de LTP-reeksen tot stand komen foutgevoelig is. Zo is door onjuist kopiëren de LTP'12 reeks €13m te hoog in 2022, cumulatief €49m. Indien hiervoor wordt gecorrigeerd blijkt dat de kosten voor Transfer hoger zullen liggen dan nu in de reeks is opgenomen, zelfs nadat wordt voldaan aan:

- De gecorrigeerde 'Meer voor minder' doelstelling (=€64m)
- Het opvangen van de autonome groei in stappers binnen de huidige beschikbare middelen (=€22m)

³ Hieronder valt de 'Meer voor minder' taakstelling, inclusief de 'Extra efficiency target meer voor minder'

In totaal over de periode '12-'22 zijn er voor €86m aan LCC doelstellingen niet ingevuld. De reeks uit het BHP'13 is €24m lager dan de gedetailleerde LTP'12 (na correctie kennelijke kopieer onjuistheid). Opgemerkt wordt dat in 2020 en 2021 €13m van het verschil ontstaat. In totaal is de reeks in het Beheerplan €110m lager dan waar nu in praktijk op lijkt te worden uitgekomen.

3.5 Grootschalig onderhoud

Onderhoud dat voor middellange tot lange termijn projectmatig wordt uitgevoerd, wordt als grootschalig onderhoud getypeerd. Hieronder vallen onder andere conserveren van constructies en slijpen van spoorstaven binnen het gemengd net.

In onderstaande tabel is de GO reeks uit een aantal recente Beheerplannen weergegeven, evenals de realisatie.

(in €m)	Peil	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-20	Avg
BHP'10	'10	123	132	118	116	117	115	126	127	127	129	131	129			1.117	124
BHP'11	'10		132	144	122	131	130	103	104	105	104	106	106			1.011	112
BHP'12	'11			146	125	132	131	103	103	103	109	111	106			1.023	114
BHP'13	'12				127	117	133	105	105	104	110	112	107	118	118	1.018	113
LTP'12					137	120	136	105	105	103	104	106	107	112	107	1.023	114
Realisatie		118	127	141													129

Tabel 13; Ontwikkeling en realisatie van de GO reeks

- In BHP'11 komen stijgingen door op spec brengen in verband met PGO-contractering. Een verlaging van de kosten komt voornamelijk door naar beneden bijgestelde vervoersprognoses.
- In BHP'12 zijn kosten opgenomen voor extra slijpwerkzaamheden, indexatie en nieuwe infra.
- In BHP'13 is voor 2013 met €17,1m verlaagd om de reeks aan te laten sluiten bij de geplande productie, en er is voor €2m indexatie doorgevoerd.

Startpunt voor de Grootschalig Onderhoud reeksen zijn nu nog de opgaven vanuit de regio. Uitgangspunten hierbij zijn veelal de gegevens die vanuit de regio komen en de kostenkengetallen van AKI. Deze gegevens zullen deels zijn opgesteld op basis van de objectregistratie. Voor de totstandkoming van de reeks worden de eerste 2 jaar onderbouwd, daarna betreft het een extrapolatie.

Er is geen werk doorgeschoven in plan 2013. Alle aanvragen zijn gepland om te worden uitgevoerd en alle achterstanden zijn gepland te worden ingehaald.

3.5.1 PGO

Op spec brengen

De kosten voor het op spec brengen van een contractgebied worden onder GO geboekt. Deze kosten zijn tot en met 2014 opgenomen. Voor het jaar 2014 is expliciet €27m in de reeks opgenomen. Vóór 2010 werden deze kosten verrekend met de benefits van de KO reeksen. Deze systematiek is veranderd en nu worden de kosten en de benefits meer expliciet gemaakt.

Vertraging uitrol leidt tot vertraging kosten

De kosten van het op spec brengen zullen gelijkelijk met de uitrol van de PGO vallen. Een vertraging van de uitrol, leidt zodoende tot een verlaging van de GO kosten in de jaren waar minder uitrol wordt gerealiseerd dan voorzien, en een verhoging van de GO kosten in de jaren dat er meer uitrol wordt gerealiseerd dan voorzien. Het totaal van de kosten voor het op spec brengen zal gelijk blijven.

3.5.2 Slijpen

De business case Slijpen omvat het regelmatig slijpen van de spoorstaven met groot onderhoud, waardoor de spoorstaaf langer meegaat en de kosten voor bovenbouwvernieuwing zullen dalen. Daarnaast dalen de kosten voor KO. Zowel de aanvullende kosten als opbrengsten staan tot 2025 verwerkt in de GO-reeksen.

(in €m)	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21 ⁴	'22 ⁴	Σ12-22	Avg
KO		-2,2	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-25	-2,5
GO (kosten)	8,6	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	110	10,0
GO (benefits)		-1,5	-2,9	-4,4	-5,9	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-63	-6,3
BBV		-4,1	-8,3	-12,4	-15,7	-15,7	-15,7	-15,7	-15,7	-15,7	-15,7	-135	-13,5
Totaal	8,6	2,3	-3,6	-9,2	-14,0	-16,1	-16,1	-16,1	-16,1	-16,1	-16,1	-113	-10,2

Tabel 14; Kosten en benefits van programma Slijpen

3.5.3 Transfer

ProRail blijft verantwoordelijk voor de kosten van het beheer en onderhoud aan de Infoplus systemen. De reeks voor het vervangen van de backlights van de Infoplus systemen (totaal €21,2m) is grotendeels (€17,7m) teruggedraaid doordat bij het toepassen van nieuwe techniek de kosten sterk zullen dalen.

In de nieuwe stationsoutillage is het grootschalig onderhoud aan de banken mee gecontracteerd in de OVV reeks. Voor de oude draadstalen banken zijn GO kosten opgenomen in de reeks. De uitfasering van de oude banken leidt zodoende tot ruimte in de huidige GO-reeksen. De buca stationsoutillage becijfert dit op €7,2m in de periode 2012-2022.

3.5.4 Conclusies GO

LCC

De business case Slijpen heeft voor GO een verhogend effect. De benefits vallen bij KO en BBV.

Transparant/ opbouw

De cijfers uit de buca Slijpen zijn helder terug vindbaar in de reeksen.

Voor de GO reeks gelden dezelfde issues met betrekking tot PGO als bij de KO, met dien verstande dat voor GO de financiële impact van het programma kleiner is dan voor KO. Het PGO project heeft op verschillende wijzen impact op de GO reeks (planning, overlap met eerdere LCC doelstellingen zoals Slijpen en onderhoudsrooster) maar deze impact is niet direct terug te halen. De cijfers voor de volgende jaren worden geëxtrapoleerd, hier liggen geen gedetailleerde plannen onder. Dit maakt de reeks naar de toekomst toe minder transparant.

⁴ Originële business case cijfers opgesteld tot 2020, maar programma loopt langer door

Robuust/ ruimte in reeks

De reeks is beperkt robuust. Door de onzekerheid in planning van de PGO contracten zal de realisatie afwijken van de cijfers uit het Beheerplan.

Op de GO reeks wordt een correctie van €17,1m toegepast in 2013 om deze overeen te laten komen met de geplande productie. Deze forse (15%) aanpassing kan mogelijk worden verklaard door uitstel van het op spec brengen. Uitgaande van een jaar vertraging in de PGO planning, zal de GO reeks voor 2015 met een vergelijkbaar bedrag moeten worden opgehoogd.

Het LTP'12 geeft een goede inschatting van de kosten voor de periode '12-'22. Mogelijk worden de kosten voor op spec brengen anders verdeeld in de tijd, maar het netto effect zou hiervan 0 moeten zijn. Het BHP'13 is €5m lager dan het LTP'12. In het LTP is de verlaging van de reeks door de stationsoutillage (ad €7,2m) niet verwerkt. In het BHP'13 is de GO reeks een realistische inschatting van de te verwachten kosten.

3.6 Vernieuwing bovenbouw

Vernieuwingen worden uitgevoerd om de kwaliteit op het spoor op het gewenste niveau te houden doordat de systemen slijten ten gevolge van het gebruik ervan. Vernieuwingen aan de bovenbouw omvat onder andere vernieuwingen aan sporen, wissels en overwegbevoeringen.

In onderstaande tabel is de BBV reeks uit een aantal recente Beheerplannen weergegeven, evenals de realisatie. Deze cijfers zijn inclusief BBV voor de Betuweroute (ca. €4m/jaar).

(in €m)	Peil	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-20	Avg
BHP'10	'10	193	179	166	195	180	144	211	200	238	209	168	254			1.799	200
BHP'11	'10		179	164	172	179	182	222	216	262	252	188	256			1.929	214
BHP'12	'11			166	137	153	192	184	174	192	198	128	220			1.578	175
BHP'13	'12				139	97	194	186	177	195	201	130	223	178	178	1.544	172
LTP'12					114	120	131	143	149	150	148	136	153	138	142	1.244	138
Realisatie		170	168	134													157

Tabel 15; Ontwikkeling en realisatie van de BBV reeks

- BHP'12 laat een stijging zien door verschuivingen tussen BBV en OV. Overwegbevoering verhoogt de reeks met €152m en door wisselverwarming daalt de reeks met €26m.
- BHP'12 laat een daling zien in de BBV reeks ten gevolge van LCC maatregelen zoals wielrailconditionering, duoblok dwarsliggers en cyclisch slijpen. Daarnaast zijn voor een totaalbedrag van €17m RCF activiteiten verschoven naar de KO reeks.
- In BHP'13 is voor 2013 een bedrag van €58,3m uit de reeks gehaald om de reeks te laten aansluiten bij de geplande productie. Verder is hier indexatie doorgevoerd.
- In LTP'12 is een vereffening toegepast door onder andere de vernieuwing afwisselend partieel en volledig te modelleren.

3.6.1 Opbouw LTP'12

Met de reeks bovenbouw vernieuwing wordt de instandhouding van voornamelijk het systeem 'Geleiden' en deels 'Doorsnijden' in kaart gebracht. Ieder systeem heeft een systeemmanager die verantwoordelijk is voor zijn of haar systeem. De reeksen komen tot stand door op basis van de objectregistratie een vervangingsplan te maken. Naarmate het jaar van vervanging dichterbij komt, worden de te vervangen onderdelen geïnspecteerd (moet het mogelijk eerder of later worden vervangen) en worden de activiteiten opgenomen in het productieplan.

(in €m)	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ15-22	Avg
Geleiden ⁵	130	132	133	131	131	133	131	133	1.054	132
Doorsnijden ⁶	13	17	17	17	5	21	7	9	105	13
Totaal LTP'12	143	149	150	148	136	153	138	142	1.159	145

Tabel 16; Details opbouw reeks bovenbouw vernieuwing

Er werd door AM een verschil geconstateerd tussen het LTP en de geplande productie. Deze geplande productie was structureel lager. Binnen AM is een analyse uitgevoerd naar de oorzaken hiervan, waaruit een aantal mogelijke oorzaken is benoemd: mogelijke dubbeltellingen, levensduur bovenbouwconstructies, RCB normen, SAP-vulling, Historie LT-plan en BBV uitvoering, en overige invloeden. Om het LTP beter te laten aansluiten op de geplande productie heeft AM een maatregel doorgevoerd. Het LTP BBV is verlaagd door een reeks 'egalisatie' op te nemen. Deze egalisatiereeks is het gevolg van een grofmazige correctie op de reeks, onder andere uitgaande van afwisselingen in partieel en volledig vernieuwen. Op dit moment wordt gewerkt aan het verder verfijnen van deze inzichten in de modellering.

3.6.2 Slijpen

De business case Slijpen omvat het regelmatig slijpen van de spoorstaven met groot onderhoud, waardoor de spoorstaaf langer meegaat en minder klein onderhoud nodig heeft. Omdat deze buca nog niet lang loopt, zijn hier nog geen evaluaties van. De opbrengsten van €15,7m per jaar uit deze business case staan tot 2020 verwerkt in de vervangings-reeksen uit het LTP'12. Het is een continue programma, dus deze opbrengsten moeten worden doorgetrokken tot 2025 en verder. De KO en GO effecten van het Slijpen zijn wel correct doorgetrokken tot 2025 en verder.

3.6.3 Duoblokdwarsslagers

Een analyse van de duoblok dwarsslagers heeft uitgewezen dat de levensduur hiervan significant hoger is dan in de objectregistratie werd aangenomen. In de LCC maatregelen die in het Beheerplan van 2012 zijn opgenomen is het verlengen van de levensduur van deze objecten verwerkt, door de levensduur in de systemen aan te passen. Het aanpassen van de levensduur van deze objecten in de SAP registratie is nog niet voor regio Zuid uitgevoerd, daarom wordt in het LTP een aanvullende besparingsregel opgenomen. De opbrengsten van €8,0m per jaar t.b.v. regio Zuid staan tot 2020 verwerkt in de vervangings-reeksen uit het LTP'12. Het is een continue effect, dus deze opbrengsten moeten worden doorgetrokken tot 2025 en verder.

3.6.4 Overwegbevoering

Vervanging van de overwegbevoering is noodzakelijk als het (weg) oppervlak slecht is, de bevoeringsplaten scheuren of wanneer de bevoering niet meer goed aansluit op de onderliggende dwarsslagers van de spoorconstructie. Het vervangingsplan voor overwegen bestaat uit het vervangen van de overwegbevoering. Basis voor dit plan en bijbehorende cashflow zijn de RCB kostencijfers en de kwantiteiten afkomstig uit SAP.

Ten gevolge van nieuwe inzichten in de vervangingsdata en -bedragen zijn delta's ontstaan ten opzichte van de reeks uit 2011. In de LT reeks van overwegbevoering 2011 zijn wijzigingen doorgevoerd zodat de reeks aansluit bij een notitie vanuit de systeemmanager. Hieruit blijkt een verlaging van de voorziene kosten van ca. €4m gemiddeld per jaar.

De overwegbevoeringen zijn onderdeel van de BBV reeks. De opgenomen getallen sluiten aan op het onderliggende vervangingsplan (€13,2m uit BBV per jaar tot 2022).

⁵ Delen van de reeks Doorsnijden en Geleiden (zoals respectievelijk wissels en overwegbevoering) vallen onder OVV en zijn niet in deze getallen opgenomen

3.6.5 Robuust spoor

ProRail werkt toe naar de vereenvoudiging van het spoor. Hiervoor zijn 50 locaties in kaart gebracht waar het netwerk kan worden vereenvoudigd door wissels te verwijderen. De kosten die samenhangen met dit programma financiert ProRail deels uit de bestaande reeksen. De kosten van het verwijderen van een wissel is in ordegrrootte vergelijkbaar met het vervangen ervan, maar omdat ook wissels worden gesaneerd die niet aan het einde levensduur zijn, zijn aanvullende middelen nodig. Ook moeten veelal de beveiligingssystemen worden aangepast wat tot hogere kosten leidt. Kosten die hiermee samenhangen zijn sterk afhankelijk van het aantal gebieden dat wordt aangepakt.

Doordat locaties worden vereenvoudigd (minder wissels, minder beveiligingssystemen) zullen op termijn lagere instandhoudingskosten verwacht kunnen worden.

Het plannen van de uitvoering van deze projecten is tijdrovend door het afstemmen van de vereenvoudiging met de vervoerders.

3.6.6 Conclusies vernieuwing bovenbouw

LCC

De levensduur verlengende maatregelen lijken vooralsnog hun vruchten af te werpen. De levensduur van systemen kan worden verlengd, en daarnaast kan door beter inzicht in de technische staat van de systemen en het daarmee samenhangende risicoprofiel meer tegen het einde van deze (verlengde) levensduur worden gepland.

Transparant/ proces

De reeks wordt in de basis opgesteld door uit te gaan van de objectregistratie en kostenkengetallen. ProRail werkt continu aan het verder verbeteren van deze objectregistratie in programma OOK (Opname objectregistratie klantvraag). Uit de objectregistratie kunnen de vervangingsjaren van de systemen worden gehaald, die op basis van de kostengetallen worden geprijsd. Dit resulteert in de basis tot een transparante reeks.

Bij het opstellen van de reeksen op basis van de objectregistratie en kostenkengetallen ontstond een reeks die hoger lag dan de geplande productie. Voortschrijdend inzicht maakte duidelijk dat partieel vervangen en volledig vervangen een groot deel van het verschil verklaarde. Om dit op te vangen is een vereffening toegepast in het LTP'12 door onder andere de vernieuwing afwisselend partieel en volledig te modelleren. Deze maatregel is grofmazig uitgevoerd, waardoor de transparantie van de uiteindelijke reeks beperkt is.

Ruimte/ Robuust

Er zit een significant verschil tussen het LTP'12 en BHP'13. De BHP'13 reeks is in de periode '12-'22 €375m hoger (voor de periode '12-'20 €299m), grotendeels ten gevolge van de wijze van vervangen (partieel of volledig). Omdat in het LTP'12 een aanpassing is gedaan voor deze vervangingsvorm, lijkt deze de meest realistische reeks. Zodoende zal de reeks voor BBV zoals deze in het BHP'13 is opgenomen naar verwachting te hoog zijn. Gelet op de teruggave van €58,3m in BHP'13, zal ook in 2014 een correctie verwacht kunnen worden.

3.7 Overige vervangingen

De reeks overige vervangingen is opgebouwd uit reeksen van verschillende systemen (treinbeveiliging, EV-systemen, Transfer etc.). In de onderstaande tabel staat de totaalreeks voor overige vervangingen weergegeven.

(in €m)	Peil	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-20	Avg
BHP'10	'10	152	263	299	341	379	414	391	337	354	286	285	208			2.995	333
BHP'11	'10		246	230	217	209	253	311	321	357	423	356	308			2.755	306
BHP'12	'11			196	210	248	264	294	283	264	315	312	348			2.538	282
BHP'13	'12				207	284	261	270	299	286	349	349	390	292	270	2.695	299
LTP'12					192	256	237	275	276	270	275	238	277	294	380	2.296	255
Realisatie		160	171	181													171

Tabel 17; Ontwikkeling en realisatie van de totale reeks overige vervangingen, inclusief Mistral

- BHP'11 laat een daling zien door verschuivingen tussen BBV en OVV. Overwegbevoering verhoogt de reeks met €152m en door wisselverwarming daalt de reeks met €26m. Daarnaast is de Mistral reeks naar beneden aangepast.
- BHP'12 laat een daling zien door onder andere de Mistral reeks en de levensduur verlenging van kunstwerken en EV-systemen. Daartegenover staat een stijging door noodzakelijke investeringen in monitoringssystemen en hermodelingen (verbetering brondata, afwijkingen in levensduur).
- In de reeks BHP'13 worden aanpassingen doorgevoerd om de reeks aan te laten sluiten bij de productie (2013: Verlaging Mistral €30m, verhoging OVV €48m). Daarnaast wordt voor 2013 €25m opgenomen voor ATB-vv en Orbit.
- Het LTP'12 is opgebouwd uit de verschillende systemen. Deze reeks ligt in de periode '12-'20 €399m onder de reeks zoals deze in het BHP'13 staat.

3.7.1 Opbouw reeks in BHP'13

In onderstaande tabel staat de opbouw van de reeks in het BHP'13.

(in €m)	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-22	Avg
Staven Dir Financiën	11	21	21	53	55	83	87	52	86	69	54	590	54
V&D	3	29	22	1	1	1	1	1	1	1	1	63	5
Operatie (incl. Mistral)	193	234	217	215	243	202	261	296	303	222	216	2.604	237
OVV totaal	207	284	261	270	299	286	349	349	390	292	270	3.257	296

Tabel 18; Opbouw van de OVV reeks in BHP'13

Staven Directeur Financiën

Onderstaande tabel geeft in detail de opbouw van de reeks bij de Directeur Financiën weer.

(in €m)	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-22	Avg
Baseline O=OK	9	13	10	10	10	10	10	10	10	10	10	113	10,3
Baseline Reservering	0	20	38	70	32	54	46	11	45	0	0	316	28,7
Aanpassing Productie	2	62	2	1	2	6	6	6	6	6	6	106	9,6
Financiering ATB-vv	0	-25	-20	0	0	0	0	0	0	0	0	-45	-7,5
Financiering '12-'15	0	-7	-7	-7	0	0	0	0	0	0	0	-22	-3,6
Verschuiving dummy	0	-2	3	4	6	7	9	9	9	9	9	65	10,8
Verschuiving in tijd	0	-40	-5	-25	5	5	15	15	15	15	0	0	0,0
LT middelen FH	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	28	56	9,3
Totaal	11	21	21	53	55	83	87	52	86	69	54	590	98,3

Tabel 19; Detail opbouw van de reeks Directeur Financiën OVV

- Baseline O=OK: Middelen voor het uitvoeren van Ondersteuning=OK, zoals het ontwikkelen van de SAP systemen. Een onderbouwing hiervan voor 2013 telt op tot €8m.
- Baseline reservering: Bij het opstellen van het BHP'12 heeft een deel van de ingevulde LCC targets niet geleid tot een verlaging van de reeks, maar tot een reservering bij de Directeur Financiën onder OVV. Daarnaast leiden interne nog in te vullen besparingen bij Operatie (=verlaging van de reeks Operatie) tot een gelijkelijkte verhoging van de baseline bij Directeur Financiën.
- Aanpassing aan productie: De (veelal) lagere geplande productie voor 2013 (bovenbouw, Mistral GO, etc.) wordt niet vertaald in een lagere totaal reeks, maar in een reservering onder Directeur Financiën. Het leegboeken van kleinere dummies onder Beheer (€3,3m) Transfer (€0,9m) en GO (€0,8m) is de oorzaak van de aanpassingen in andere jaren dan 2013.
- Financiering ATB-vv (waaronder Orbit) en strategie '12-'15: Beiden worden gefinancierd uit de middelen bij Directeur Financiën.
- Verschuiving dummy: In BHP'13 is een grotere taakstelling op apparaatskosten ingevuld dan dat wat in de dummy stond. Deze dummy is leeggeboekt naar Directeur Financiën.
- Verschuiving in tijd: Voor egaliseren van de kasstroom is een verschuiving in tijd opgenomen. Merk op dat het totaal van deze reeks €0m is.
- LT middelen FH: Boekhoudkundige maatregel voor de financiering van de ProRail activiteiten voor langere termijn. De LCC maatregelen waren tot 2020 ingeboekt op de Baseline Reservering, maar lopen via deze regel langer door

Op de post overige vervangingen onder de Directeur Financiën staan staat €590m aan middelen. Hiervan is €113m voor Ondersteuning=OK. Voor de andere €477m zijn geen activiteiten benoemd, deze kan als ruimte worden beschouwd. De opbouw hiervan komt deels uit BHP'12 waarin de overplanning hier ook was geplaatst.

V&D

- In de jaren 2013 en 2014 is binnen V&D in totaal €45m opgenomen voor ATB-vv en Orbit. Deze cijfers zijn niet opgenomen in het LT plan doordat deze laat in het jaar aan de plannen zijn toegevoegd. De financiering hiervoor stond gereserveerd bij Directeur Financiën.
- Voor Orbit ligt een redelijk gedetailleerde onderbouwing die optelt tot €24. De onderbouwing voor de ATB-vv is gebaseerd op stuks maal prijs (totaal €20m-€23m). Nadere achtergrond ontbreekt, waardoor de opbouw niet transparant is. Omdat er geen planning aan de uitrol van ATB-vv en Orbit bekend is, kan niet worden bepaald of een uitrol in twee jaar realistisch is.

Operatie

In onderstaande tabel is weergegeven hoe de reeks overige vervangingen binnen Operatie is verdeeld naar AM, VL, ICT-S en Mistral. Ook is er een reeks nog in te vullen besparingen.

(in €m)	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-22	Avg
Mistral	7	49-30	98	121	127	75	63	32	20	0	0	560	51
AM (ex. M)	96	56+48	95	103	108	141	204	238	273	197	197	1755	160
VL	23	41	5	5	2	2	2	3	2	2	2	89	8
ICT-S	46	70	49	49	30	27	24	28	9	9	9	349	32
Nog in te vullen	22	0	-30	-62	-24	-43	-31	-5	0	15	9	-149	14
Operatie	193	234	217	215	243	202	261	296	303	222	216	2.604	237

Tabel 20; Detailverdeling OVV naar BE's binnen Operatie

- Doordat de dummy voor jaarplak 2013 grotendeels bij AM geboekt is en de reeks nu te laag is, is deze met +€48,4m verhoogd om deze aan te laten sluiten bij de geplande productie.
- Bij Mistral wordt voor 2013 op de baseline van +€48,7m een aanpassing geboekt van -€30,5m om het aan te laten sluiten bij de geplande productie. Dit is het gevolg van de vertraagde uitrol doordat ervoor is gekozen om Mistral goed af te stemmen met Robuust Spoor. Deze negatieve mutant wordt echter niet in andere jaren gecorrigeerd, waardoor de totale reeks daalt.

Het verdelen van de nog in te vullen besparingen over AM, VL en ICT-S zal niet eenvoudig zijn binnen OVV Operatie, gelet op de cijfers uit het LTP.

3.7.2 Opbouw reeks in LTP'12

De reeks overige vervangingen in het LTP is samengesteld uit verschillende deelreeksen. In onderstaande tabel is de opbouw van de totaal reeks weergegeven.

(in €m)	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ15-22	Avg
Dragen	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	20	2,5
Geleiden ⁶	4,7	2,8	1,9	3,2	3,6	1,9	4,1	1,8	24	3,0
Doorsnijden ⁷	16,5	42,6	11,1	23,4	12,9	27,6	7,0	47,0	188	23,5
Energievoorziening	34,5	32,6	51,4	54,0	38,8	45,1	54,6	62,2	373	46,6
Treinbeveiliging (inclusief Mistral)	101,0	121,0	128,0	100,0	104,0	127,0	146,0	156,0	983	122,9
Transfer	22,8	19,6	22,0	39,6	19,7	22,8	30,8	32,3	210	26,2
Monitoring infra informatie	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	80	10,0
AM telecom	19,6	6,4	6,8	5,9	6,7	10,8	7,8	11,7	76	9,5
ICT-S communicatie	31,8	17,2	11,9	8,5	8,6	7,9	9,9	12,1	108	13,5
ICT-S Treinbeheersing	29,4	19,3	22,4	25,5	28,9	19,8	19,3	38,9	204	25,4
Vervanging VL	2,8	2,4	2,1	2,0	2,7	2,0	2,3	5,3	22	2,7
TOTAAL LTP'12	275	276	270	275	238	277	294	380	2.286	286

Tabel 21; Details opbouw reeks overige vervangingen

Het cijfer in LTP'12 voor jaarplak 2014 is opgebouwd vanuit de meest recente inzichten voor de geplande productie. Hiervoor worden verschillende bronnen bij elkaar gevoegd, zie onderstaande tabel. De traceerbaarheid van de bronnen en bedragen is goed gedocumenteerd.

(in €m)	'14	Bron
AM	162	Vrijgave productieplan voor jaarplak'14
Mistral	64	LT planning Mistral
ICTS	66	Reeks vervangingen uit Lange termijn FH plan van ICTS
VL	8	Vrijgave OVV van VL
Totaal	237	

Tabel 22; Details opbouw LTP overige vervangingen jaarplak 2014

Het proces is niet zodanig ingericht dat de eigenaar van de LT-reeks (de vakdeskundige) terugkoppeling krijgt over de geplande productie. De uiteindelijke realisatie aan FH krijgen de reekseigenaren niet gerapporteerd. De geplande productie van de afgelopen jaren ligt gemiddeld genomen wat lager dan de geplande LT reeks.

Deze reeks in Tabel 21 laat zich vergelijken met de reeks 'Operatie' uit Tabel 20.

(in €m)	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-22	Avg
LTP Operatie (incl. Mistral)	192	256	237	275	276	270	275	238	277	294	380	2.970	270
BHP Operatie (incl. Mistral)	193	234	217	215	243	202	261	296	303	222	216	2.604	237
Vershil	1	-22	-20	-60	-33	-68	-14	58	26	-72	-164	366	33

Tabel 23; OVV voor Operatie

Vanuit het LTP'12 worden voor €366m meer activiteiten voorzien dan in de reeks Operatie reeks uit het Beheerplan. Hiervan is €236m voorzien in de jaren 2021 en 2022.

⁶ Delen van de reeks Doorsnijden en Geleiden (zoals respectievelijk wissels en overwegbevoering) vallen onder BBV en zijn niet in deze getallen opgenomen

3.7.3 Enkele reeksen in detail

Mistral (onderdeel treinbeveiliging)

Beveiligingssystemen die voor '68 in gebruik zijn genomen vallen onder Mistral. Voorheen was het uitgangspunt om elektronische interlocking toe te passen, wat resulteerde in grote onzekerheid in hoogte van de reeks. De onzekerheid is nu minder door de reeks transparant op te bouwen vanuit de objectregistratie en de RCB cijfers, waarbij uitgangspunten zijn:

- Vervang systeem A voor systeem A. Er is zodoende geen voorschot op mogelijk duurdere systemen zoals ERTMS opgenomen in de reeksen.
- Hoewel de techniek vooruit gaat en de prijs/kwaliteit verhouding stijgt, is geen voorschot genomen op dalende prijzen. De verwachting is niet dat de prijzen van componenten zullen dalen, maar dat ze meer functionaliteit kunnen bieden.
- Pieken in de reeks worden uitgesmeerd, zodat aanbestedingen voor de markt behapbaar zijn.

In onderstaande tabel is de Mistral reeks uit een aantal recente Beheerplannen weergegeven.

(in €m)	Peil	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-20	Avg
BHP'10	'10	10	36	90	164	183	230	195	119	150	62	97	-			1.201	133
BHP'11	'10		12	9	23	47	100	141	157	155	155	104	34			916	102
BHP'12	'11			9	7	49	96	119	125	74	62	31	19			582	65
BHP'13	'12				7	19	98	121	127	75	63	32	20	-	-	560	62
LTP'12						24	64	97	119	125	75	62	31	12	-		
Realisatie		0	0	0													

Tabel 24; Ontwikkeling en realisatie Mistral reeks

Deze Mistral reeks is die reeks van vorig jaar met een correctie voor inflatie en vertraging. Er zit veel onzekerheid in de reeks. In BHP'13, wordt de Mistral reeks voor 2013 dan ook van €49m bijgesteld naar €19m. Dit is een aanvullend timing effect, omdat het werk nog later start in verband met de gekozen afstemming met Robuust Spoor. Ook de rest van de reeks (zoals de €98m in 2014) zal nog moeten worden aangepast aan deze vertraging.

De hoogte van de reeks is niet eenduidig. De hoogte van de huidige reeks (van '12 tot '20, totaal €591m) is vastgesteld door de taskforce Mistral. Dit is gebaseerd op zelfstandige uitrol. Het huidige plan is echter gebaseerd op een uitrol met Robuust Spoor (om te voorkomen dat eerst het beveiligingssysteem wordt vervangen, om het vervolgens weg te saneren).

Mistral systemen voeren de boventoon in de reeks voor treinbeveiliging.

(in €m)	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-20	Avg
Mistral	24	64	97	119	125	75	62	31	12		609	61
Overig	5	7	4	2	3	25	42	96	134	156	474	47
Treinbeveiliging totaal	29	71	101	121	128	100	104	127	146	156	1.083	108

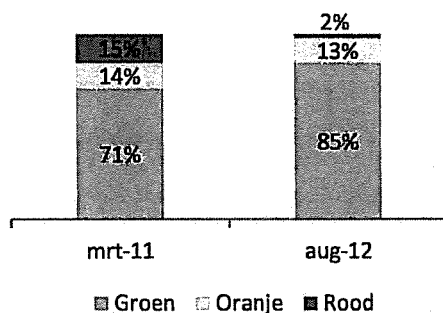
Tabel 25; Verhouding Mistral versus treinbeveiliging totaal

Conclusie

De Mistral reeks is onzeker in timing en hoogte. Dit is het gevolg van keuze om Mistral goed af te stemmen met Robuust Spoor. Op die manier worden geen Mistral beveiligingssysteem geplaatst, die later met Robuust Spoor worden gesaneerd. Hierdoor treedt wel vertraging op ten opzichte van de bestaande planning. Ten opzichte van de vorige audit is de reeks transparanter opgebouwd en verlaagd. Uitgangspunt hierbij is om de systemen te vervangen op basis van bestaande technologie. Indien de politiek besluit om ERTMS toe te passen dan zal dit een sterk verhogend effect hebben op de reeks. De vertraging van het programma (wat zich uit in een ingeboekte verlaging van €30m) komt op een later moment niet terug. De Mistral reeks in het Beheerplan is zodoende €30m te laag. Voor 2014 kan ook een bijstelling verwacht worden.

ICT-S Treinbeheersing

Een project komt pas op de portfoliolijst van de multiproject boards nadat een PID (project initiatie document) is goedgekeurd en bij projecten groter dan een bepaalde omvang (€7m-€10m) wordt expliciet de aansluiting bij de strategie getoetst. Ook moet binnen ICT-S voldoende bestuurlijke capaciteit zijn (PEQs). Daarna krijgt een project pas middelen toegewezen. Hierbij wordt door de projectmanager gerapporteerd over de planning en de budgetten van de projecten. In het dashboard krijgen projecten stoplichtbeoordeling (groen, oranje, rood) op de gebieden tijd, scope en geld. In de figuur hieronder is van de treinpad=ok multiproject board het verloop weergegeven van de scores. Uit onderstaande analyse van de rapportages blijkt dat in de afgelopen periode meer projecten op groen zijn gaan staan en minder op rood.



Figuur 4; verloop beoordelingen projecten T=OK op basis van 3maands gemiddelde

In de reeks voor ICT-S is vanaf 2015 een jaarlijks bedrag van €10m opgenomen om invulling te geven aan de strategie '12-'15. Er is geen onderbouwing gegeven van projecten waar dit bedrag aan zou kunnen worden gependendeerd. ICT-S geeft in een notitie aan dat het om verschillende redenen meer financiering verwacht nodig te hebben. Vanuit de invalshoek van de strategie '12-'15 wordt hierbij gedacht aan de doelstelling Nul vermijdbare ongevallen. 'AM vraagt hierin door middel van monitoring systemen en beter gegevensbeheer en informatievoorziening extra ICT support.'⁷

Conclusie

Projecten starten niet indien geen bestuurlijke capaciteit beschikbaar is (PEQ kader) en maandelijks wordt op een gestructureerde wijze de voortgang van de projecten besproken. Met de ingevoerde structuren (multiproject board) en instrumenten (PEQ kader) is de besturing van de ICT projecten profolio onder controle en worden de deliverables beter opgeleverd binnen tijd, scope en geld. Hiermee is de robuustheid van deze reeksen aanmerkelijk toegenomen.

In de LTP'12 reeks is jaarlijks €10m opgenomen vanaf 2015 om invulling te geven aan programmaplan '12-'15. Tot 2015 is het investeringsniveau naar verwachting voldoende. Tot 2022 is hier €70m bij betrokken. Hier liggen nog geen activiteiten aan ten grondslag.

VL

De 12 VL posten (met uitzondering van post Utrecht) worden gerenoveerd, hiervoor is €27m begroot. In eerste instantie zou VL post Utrecht ook worden gerenoveerd (begroot €5,7m), maar naar aanleiding van de brand en nader onderzoek is gekozen voor nieuwbouw. Het project Nieuwbouw VL Utrecht (NVLU) zal begin 2014 een nieuwe VL post opleveren. De begrote kosten zijn €25m voor NVLU. Dit staat correct in de reeksen.

⁷ ICT-S: Oplegbrief aanlevering BHP 2013 e.v. TP=ok

Doorsnijdingssystemen

De reeks voor doorsnijding (€23,5m uit OVV per jaar tot 2022) wordt bottom up opgebouwd vanuit de objectregistratie (BID1) met de kenmerken (volgens BID8) en de RCB cijfers die van AKI worden ontvangen. Railfocus koppelt deze databases en produceert de reeks.

De LCC ambitie wordt ingevuld door het verlengen van de levensduur van de kunstwerken. Het totaal aan jaarlijkse vervangingen is ca. €20m en wordt over een paar jaar €30m. De ratio achter de besparing is het verlengen van de levensduur met 10%, dit resulteert in de besparingsdoelstelling van €2m tot €3m

- De verwachting is dat dit zonder veel aanvullende maatregelen zal lukken, maar eventuele aanvullende maatregelen zijn niet expliciet in de KO of GO reeksen opgenomen.
- Extra uitgaven die tegenover de besparingen staan worden geschat op ca. 10% van deze besparing. Dat zou dus ca. €200k a €300k per jaar aanvullende KO en of GO zijn

De Calandbrug was voorheen de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en is overgegaan naar ProRail, zonder dat hiervoor financiële reeksen zijn meegekomen vanuit RWS. Deze brug moet mogelijk versneld worden vervangen.

- Het vervangen van het hefgedeelte van de Calandbrug staat nu in SAP in 2057 en voor de overige vaste overspanningen in 2069
- De huidige stand van zaken is dat het einde van de technische levensduur van de stalen overspanning in 2020 wordt bereikt en dat deze met LCC maatregelen kan worden opgerekt tot 2025. Deze technische levensduur staat nog niet in SAP en in het LT-plan.
- Met Rijkswaterstaat is recent een overleg gestart om 'nieuwe Calandbruggen' in kaart te brengen. Het overleg loopt pas kort en hier zijn nog geen nieuwe gevallen geïdentificeerd

Conclusie

De reeks is transparant opgebouwd, op basis van normgetallen en objectregistratie. De reeks doorsnijdingssystemen kenmerkt zich door het realiseren van grote kunstwerken, die onmiskenbaar tot pieken leiden in de reeks. Het anders plannen van de vervangingsjaren heeft zodoende grote impact timing van de reeks, niet zozeer op de totale hoogte.

EV-systemen

Een grote LCC doelstelling is geboekt op de EV systemen door de levensduur van de portalen te verlengen. De reeks voor EV-systemen is opgebouwd uit verschillende sub-reeksen. Een van deze sub-reeksen is 'Bovenleiding 412/413' (€45,9m per jaar, periode '15-'22). In het LTP'12 staat tegenover deze gehele reeks een besparing van 100% onder de titel: restlevensduur verlenging bovenleidingsportalen. Deze aanpassing van de levensduur is in hetzelfde document voor 50% teruggeboekt. Hiermee wordt de vervanging van de bovenleiding (1500V) en draagconstructie (1500V) fors lager geschat.

ProRail heeft een externe partij (Kema) de opdracht gegeven om een onderzoek uit te voeren naar de levensduur. Dit onderzoek zal als input worden gebruikt voor de reeks van volgend jaar. Zolang de resultaten van dit onderzoek nog niet bekend zijn zit hier nog onzekerheid in.

Conclusie

De hoogte van de reeks voor EV-systemen heeft een forse besparing in zich, welke nog een externe partij wordt bekeken. Het lijkt realistisch te zeggen dat de levensduur van de portalen langer is dan nu in de systemen staat. Tot hier uitsluitel over is, zit hier nog onzekerheid in.

Transfer

ProRail investeert komende jaren in meer comfort op stations via het programma stationsoutillage. Dat gaat over 'de nieuwe generatie stationsmeubilair, met daaraan gekoppeld de inrichting van de stations'. Deze wordt in de toekomst comfortabeler door het verblijf op het

station aantrekkelijker te maken'. Hieronder vallen onder andere nieuwe banken, wachtruimten en windschermen.

Deze investeringsreeks is opgenomen onder de vervangingenreeks van transfer. In de contracten is het groot onderhoud mee gecontracteerd en garandeert de leverancier een levensduur van de objecten voor 20 jaar. Het klein onderhoud is expliciet op hetzelfde niveau gehouden als het nu is in de BOK. Het oude meubilair (o.a. de oude draadstalen bankjes) dat wordt vervangen en waarvan de onderhoudskosten wel in de reeksen staan worden in de buca meegenomen. Tegenover de investeringen in het nieuwe meubilair staan zodoende terecht geen aanvullende kosten in de reeksen opgenomen.

Conclusie

In de nieuwe stationsoutillage zijn de kosten voor GO en vervanging mee gecontracteerd. In de bestaande reeksen voor GO en vervanging van het bestaande meubilair ontstaat zodoende ruimte. Hoewel niet expliciet gemaakt, kan deze ruimte dienen voor het opvangen de kosten van de autonome groei in reizigers. Deze autonome groei moet ProRail immers binnen de bestaande reeksen opvangen.

3.7.4 Conclusies overige vervangingen

LCC

De levensduren van een aantal systemen worden verlengd. In gevallen waarbij het risicoprofiel acceptabel is, gebeurt dit zonder expliciete levensduur verlengende maatregelen. In de andere gevallen worden hier levensduur verlengende maatregelen tegenover geplaatst (zoals Slijpen binnen BBV).

Deze levensduur verlengende maatregelen zijn echter ook niet altijd (expliciet) in de reeksen opgenomen. Het is niet duidelijk in hoeverre deze activiteiten worden uitgevoerd en of de LCC doelstelling gehaald kan worden met gelijk blijvend risico profiel.

Transparant/ proces

Voor de infra systemen geldt dat de totstandkoming van het LTP'12 vergelijkbaar is met die van de BBV, en daarmee ook transparant in de basis. De kwaliteit van de reeksen blijft achter, want hoewel de kwaliteit van de objectregistratie en instandhoudingsconcepten verbeterd is, moeten bij het opstellen van de reeksen veel correcties worden toegepast omdat deze input niet voldoende accuraat blijkt. Het proces is niet zodanig ingericht dat de eigenaar van de reeks terugkoppeling krijgt over de realisatie ervan.

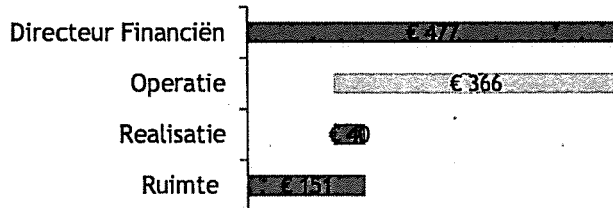
Naast de infra systemen kunnen de ICT systemen worden onderscheiden. Sinds de vorige audit is hier veel verbeterd. De opbouw van de systemen is bottom up, waardoor deze transparant is. De nieuwe wijze van monitoring en sturing van de ontwikkeling van de ICT systemen werpt zijn vruchten af. Meer projecten staan gepland om op tijd gereed te zijn, en van meer projecten staan de seinen voor tijd, scope en geld op groen.

De totstandkoming van de OVV reeksen voor het BHP'13 staat los van het LTP proces om de reeks te bepalen.

- De reserveringen die worden gedaan op de post overige vervangingen van de Directeur Financiën zijn groot van getal. De herkomst van de bedragen is beperkt transparant en voor de gelden is grotendeels nog geen bestemming vastgelegd. Reserveringen en kasstroom ritmes zijn meer bepalend voor de opbouw van de reeks dan de onderliggende technische vraag.
- De reserveringen voor ATB-vv en Orbit van in totaal €45m zijn voor het Orbit deel (€24m) onderbouwd met een begroting. Er geen planning bekend van de uitrol van beide systemen. Deze cijfers zijn zodoende niet transparant en niet robuust.

Robuust/ ruimte in de reeks

Zowel in de cijfers van het LTP'12, als tussen de cijfers van het LTP'12 en BHP'13 zit ruimte. Het opstellen en vertalen van besparingen naar de BE's zoals dit gedaan is voor de dummy leidt binnen Operatie tot verschillen in Beheerplan reeks en te verwachte uitgaven. Onderstaande grafiek toont het verloop van de ruimte tussen het Beheerplan, en dat waar met realisatie naar verwachting op uit zal komen.



Figuur 5; Ruimte in in OVV tussen BHP en te verwachten realisatie (in € m)

- **Directeur Financiën:** de ruimte in het Beheerplan is de totale reeks (€590m) minus het deel voor Ondersteuning=OK (113m). Voor €149m staan hier nog door te vertalen interne taakstellingen bij Operatie tegenover.
- **Operatie:** De reeks zoals deze in het BHP'13 staat is €366m lager dan zoals deze in het LTP'12 wordt opgebouwd. Hiervan is ontstaan €236m in de jaren 2020 en 2021.
- **Realisatie:** Vanuit ICT-S is voor €70m aan LTP'12 budget niet met activiteiten ingevuld. In Mistral is €30m in mindering gebracht ten gevolge van vertraging in de uitrol. Hier zou een verhoging tegenover moeten staan van dezelfde omvang omdat de netto reeks niet zou moeten veranderen door deze vertraging.

4 Reeksen apparaatskosten

Voor de kosten die samenhangen met het personeel worden de netto apparaatskosten gepland in de Beheerplannen. In het jaarverslag zijn de netto apparaatskosten gedefinieerd als de lonen plus de sociale lasten, plus de overige bedrijfslasten minus de geactiveerde productie, voor de reeksen in de Beheerplannen is de benadering anders.

(in €m)	Peil	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-20	Avg
BHP'10	'10	245	251	249	248	248	248	248	248	248	248	248	248			2.232	248
BHP'11	'10		257	268	267	267	263	262	262	262	262	262	262			2.369	263
BHP'12	'11			265	283	271	265	258	258	258	258	258	258			2.367	263
BHP'13					287	287	277	270	263	262	262	262	262	263	263	2.433	270
Realisatie		313	314	302	297												294

Tabel 26; Ontwikkeling en realisatie apparaatskosten. 2012 realisatie cijfers uit Q-rapportages

- In BHP'11 wordt voornamelijk een stijging voorzien t.g.v. insourcing van Tri-base bij ICT (€137m totaal).
- In BHP'12 zijn indexeringen en verschuivingen goed voor een verhoging van de reeks van €13m/jaar. Hiertegenover staan LCC maatregelen zoals reductie van inhuur, overhead en huisvesting van €13m/jaar, oplopend tot €17m per jaar in 2015.
- In BHP'13 zijn de belangrijkste wijzigingen indexatie (verhoging van €5,3m/jaar) en verschuivingen in de bezetting waaronder medewerkers reisinformatie (verlaging van €10,8m/ jaar) en ten aanzien van aanvullende formatie ten aanzien van de Tweede Maasvlakte (verhoging van €2,7m/jaar).
- De realisatiecijfers wijken af door andere definities voor wat betreft netto apparaatskosten in de Beheerplannen en de jaarverslagen.

De netto apparaatskosten zijn ongelijk verdeeld over de BE's binnen ProRail. Hieronder is te zien dat het grootste deel van de netto apparaatskosten binnen Operatie valt, en dat bij projecten de netto apparaatskosten zelfs een (kleine) opbrengst zijn.

(in €m)	'13
Operatie	215,5
Projecten	-0,9
V&D	22,3
Pres. Dir	32,6
Dir. Fin	17,7
Totaal	287,3

Tabel 27; Opbouw netto apparaatskosten over de BE's in BHP'13

4.1 LCC doelstellingen

In BHP'12 zijn de taakstellingen op apparaatskosten niet geheel ingevuld. Het deel dat niet is ingevuld is op andere plaatsen binnen ProRail gevonden, zodat bottom line alle taakstellingen zijn gevonden. Voor de periode '11-20 geldt dat van de €206m aan taakstellingen op apparaatskosten €133m is verdeeld naar:

- Werkplekkosten: €47m
- Apparaatskosten: €86m (geplaatst op dummy, dus nog door te vertalen naar BE's)

In BHP'13 is deze dummy meer dan volledig doorvertaald naar de BE's. Zie onderstaande tabel (voor de periode '12-'20 sluit deze tabel op €130m). Het surplus is weggeboekt naar de OVV onder directeur financiën (zie ook 3.7.1).

(in €m)	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-22	Avg
Operatie	2,3	7,0	10,6	11,8	13,0	14,4	14,4	14,4	14,4	14,4	117	11,7
Projecten	0,7	0,8	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	23	2,3
V&D	0,2	0,6	0,9	1,0	1,1	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	10	1,0
Steven PD	0,5	0,9	1,1	1,2	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	13	1,3
Staven DF	0,5	0,8	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	11	1,1
Totaal	4,1	10,2	16,3	17,8	19,3	21,1	21,1	21,1	21,1	21,1	173	17,3

Tabel 28; overzicht LCC-taakstelling op netto apparaat uit BHP'13

4.2 Jaarverslag

De netto apparaatskosten zijn opgebouwd uit de lonen en sociale lasten, de overige bedrijfslasten en de geactiveerde productie. Onderstaande tabel verklaart de opbouw van de netto apparaatskosten zoals deze in de jaarverslagen zijn opgenomen. Voor 2012 is de prognose eindstand opgenomen uit de Q3 rapportage.

(in €m)	'09	'10	'11	'12-Q3
Lonen+ sociale lasten	206	241	260	275
overige bedrijfslasten	200	202	168	138
geactiveerd	-93	-129	-126	-117
netto apparaat	313	314	302	297

Tabel 29; Opbouw netto apparaatskosten

Onder overige bedrijfslasten worden gerekend huisvesting- en kantoor kosten ('11: €49m), overige personeelskosten ('11: €33m) en externe dienstverlening ('11: €56m).

- Loonkosten in 2010 gestegen door toename personele bezetting (€24m) en door hogere kosten per Fte (€6m).
- Geactiveerde productie in 2010 gestegen door toename in aantal Fte's die zijn ingezet op productieactiviteiten.
- De daling in 2011 van overige bedrijfslasten in 2011 grotendeels door reductie inhuur. Dit verklaart ook de stijging van lonen in datzelfde jaar.
- De daling van de overige lasten in 2012 door reductie inhuur.

4.2.1 Loonkosten + sociale lasten

De bruto loonkosten worden binnen de BE's bepaald door de aantallen medewerkers te vermenigvuldigen met de kosten van de medewerkers. Voor deze kosten heeft ProRail recent een nieuw functiehuis opgezet, waarin meer uniformiteit is in de functies en bijbehorende salarissen.

Groei in medewerkers een halt toe geroepen

Het aantal Fte's werkzaam binnen ProRail is gestegen in de recente jaren, zoals onderstaande tabel laat zien. Een deel van de stijging is ten gevolge van insourcing. Zo heeft ICT-S de beheerfunctie geïnsourced (het vroegere Tri-base) en is bij Projecten naar aanleiding van 'Richten op resultaat' de beweging geweest om meer kennis intern te hebben in de vorm van bouwmanagers en rail system engineers. Voorheen werden deze functies veelal ingekocht bij ingenieursbureaus. Er zijn binnen ProRail geen analyses bekend van de effecten van deze insourcing acties. In onderstaande tabel staat het verloop van de eigen Fte's vanaf 2006. Te zien is een groei vanaf 2006 (in de jaren 2002-2006 schommelde het aantal rond de 2500 Fte) en een stabilisering vanaf 2010.

Fte's ex inhuur	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12-Q3
V&D	120	131	151	142	174	177	192
Operatie:	1922	2093	2199	2524	2578	2592	2590
AM	649	745	797	792	814	806	
VL	1165	1211	1228	1355	1345	1358	
ICT-S	108	138	173	271	321	337	
Projecten	286	497	594	662	973	1043	1025
Staven:	154	185	228	277	305	300	366
Financiën	85	87	111	122	137	145	164
President-Directeur	69	98	117	155	168	155	202
Fte totaal	2482	2905	3173	3605	4030	4112	4173⁸

Tabel 30; Verloop eigen Fte's binnen ProRail, per ultimo. Analyse Solving IMCG.

Onderstaande tabel geeft naast de eigen Fte's ook de inhuur Fte's weer vanaf 2009. Te zien is dat de inhuur structureel terugloopt.

Fte's	'09			'10			'11			'12-Q3		
	Eigen	Inhuur	Totaal	Eigen	Inhuur	Totaal	Eigen	Inhuur	Totaal	Eigen	Inhuur	Totaal
V&D	142	11	153	174	11	185	177	10	187	192	5	197
Operatie	2524	438	2962	2578	336	2914	2592	161	2753	2590	135	2725
AM	792	127	919	814	102	916	806	34	840			
VL	1355	21	1376	1345	9	1354	1358	2	1360			
ICT-S	271	274	545	321	223	544	337	124	461			
Projecten	662	210	872	973	238	1211	1043	133	1176	1025	124	1149
Staven	277	57	334	305	33	338	300	7	307	366	13	379
Financiën	122	31	153	137	16	153	145	3	148	164	4	168
Pres. Dir.	155	26	181	168	17	185	155	4	159	202	9	211
Fte totaal	3605	716	4321	4030	618	4648	4112	311	4423	4173	277	4450

Tabel 31; Verloop totaal Fte's binnen ProRail, per ultimo. Bron Q-rapportages

⁸ Dit is inclusief de Fte's reisinformatie over zullen gaan naar NS

4.2.2 Overige kosten

Huisvestingskosten en werkplekkosten verlopen via facilitaire zaken. De kosten voor kantoorautomatisering worden door ICT-S georganiseerd en doorbelast.

Binnen facilitaire zaken wordt de noodzaak van onderdelen van de dienstverlening onder de loep genomen, en niet alleen gemuteerd op voorgaande jaren. Zo bleken vaste telefoons veelal niet meer nodig, en op dit moment loopt een studie naar het herinrichten van het aanbod kantoor artikelen.

De kantoor automatisering is onder concurrentie aanbesteed en bij een externe partij gekomen. De functionaliteiten die worden geleverd zullen marktconform zijn. Of en in hoeverre bij de uitvraag onderzoek is gedaan naar de noodzaak van licenties en service levels is niet bekend. Per saldo is een besparing gerealiseerd van ca. €6m op de huisvestingskosten.

4.2.3 Activeringen

De reeksen voor netto apparaatskosten van de jaarverslagen en de Beheerplannen kunnen niet één op één worden vergeleken doordat beiden op een andere wijze worden bepaald. Er kunnen een drietal verschillen worden benoemd, welke voor 2011 het verschil van €38m verklaren.

- De geactiveerde productie is op basis van de interne tarieven, met daarin verwerkt de corporate overhead. Voor het jaarverslag wordt op de geactiveerde productie een afslag gedaan zodat deze overhead niet wordt geactiveerd. In het Beheerplan wordt deze correctie niet gedaan. Voor 2011 heeft dit een effect van €16m.
- Planstudies worden in het jaarverslag niet geactiveerd. In het Beheerplan worden deze interne uren wel als activeerbaar aangemerkt. Voor 2011 heeft dit een effect van €16m.
- Opbrengsten uit uren die worden gemaakt voor derden -zoals gemeenten- worden in het jaarverslag geboekt onder overige opbrengsten. In het Beheerplan worden deze uren als activeerbaar aangemerkt. Voor 2011 heeft dit een effect van €6m.

4.3 Beheerplan

4.3.1 Activiteiten en Fte's

ProRail begroot de Fte aantallen veelal incrementeel op basis van de realisatie van het voorgaande jaar. Door periodiek alle taken en kosten van het apparaat ter discussie te stellen kunnen mogelijk interessante inzichten ontstaan. De meest recente bottom up analyse van de benodigde Fte's op basis van de uit te voeren activiteiten is de IFO uit 2006.

Uitzondering hierop is het programma 1 in finance, een programma dat is opgestart na een externe benchmark en dat mogelijk illustratief is voor de te realiseren verbetering bij grondige beschouwing van uit te voeren activiteiten. In het programma werkt ProRail control aan i) efficiënter werken in de control kolom over de hele ProRail organisatie en ii) verhogen van de klanttevredenheid. Het programma richt zich op i) accounting, ii) reporting, iii) project reporting en iv) planning en performance management. Deze activiteiten zijn op een andere wijze dan voorheen ingericht, door beter gebruik te maken van de ICT-voorzieningen en door kritisch te kijken naar de toegevoegde waarde van de activiteiten in de control keten. Hierdoor is het mogelijk om van 240 controllers terug te gaan naar 170 (dit effect is binnen de verschillende BE's zichtbaar) en dit zal in 2013 volledig zijn gerealiseerd.

In vervolg op de finance benchmark worden vijf andere benchmarks uitgevoerd naar indirecte processen binnen ProRail. Hieronder vallen drie grotere processen (ICT, HR, en Inkoop) en twee

kleinere (Marketing/Sales en Corporate/Executive). Binnen scope vallen zo'n 500Fte's. Medio december zullen deze benchmarks gereed zijn.

De directe functies worden met het programma lean nader bekeken. Onze ervaring is dat het uitvoeren van een lean traject zal leiden tot kwalitatief betere processen tegen aanmerkelijk lagere kosten.

Minder concreet, maar op basis van dezelfde gedachtegang is de ambitie van VL om op langere termijn (2020) de be- en bijsturing anders in te richten (project Mercurius). Duurzame inzetbaarheid van personeel wordt daarbij breed gedragen. Op middellange termijn (2015) zijn wel besparingen mogelijk (eliminieren managementlagen o.i.d.) maar er worden geen fundamentele wijzigingen voorzien in de werkwijze (#posten o.i.d.) anders dan voor de Tweede Maasvlakte. Hiervoor zullen er 21 diensten bijkomen, oftewel 7 Fte. Dit zit in de reeksen verwerkt. Sinds de IFO is binnen VL een reorganisatie geweest waarbij de verkeersleiding naar nationaal en regionaal werd verdeeld (deconcentratie). Andere herijkingen van de benodigde Fte's zijn niet meer uitgevoerd.

Binnen V&D speelt dat het ministerie heeft aangegeven dat er sprake dient te zijn van één goederenloket voor alle klantcontacten. Nu gebeurt dit nog bij Keyrail (klantcontacten voor de Betuweroute) en bij ProRail (klantcontacten met goederenvervoerders over het gemengde net). Dit kan tot effect hebben dat in de toekomst mogelijk de klantcontacten met goederenvervoerders door Keyrail worden behartigd. Omdat hier nog geen duidelijkheid over is, is hier in de opbouw van de reeksen geen rekening mee gehouden.

4.3.2 Operatie

Operatie kijkt voor het opstellen van de netto-apparaatskostenreeks voor het Beheerplan naar het personeelsbestand in twee categorieën: 'projectmatig werk' (urenschrijvers) en de 'exploitatie' (niet-urenschrijvers)

- 'Projectmatig werk' wordt niet opgenomen in de netto apparaatskosten. Uitgangspunt is dat de uren worden geschreven en hier zodoende opbrengsten tegenover zullen staan
- 'Exploitatie' wordt wél opgenomen in de netto-apparaatskosten
 - Rekening houdend met mutaties (bijv. extra Fte's voor tweede maasvlakte)
 - Rekening houdend met indexeringen

Dit verklaart het 'verschil in definitie' van de activeringen (zoals opgemerkt in 4.2.3). Immers: als met 'projectmatig werk' Derdenwerken of planstudies worden uitgevoerd, dan wordt dit in het jaarverslag niet geactiveerd en telt het dus mee in de netto apparaatskosten. Volgens de systematiek waarmee Operatie naar de netto apparaatskosten in het Beheerplan kijkt, telt dit wel mee in de netto apparaatskosten omdat het valt in de categorie 'projectmatig werk'.

4.3.3 Projecten

Binnen Projecten wordt de netto-apparaatskostenreeks in het Beheerplan gewijzigd voor mutaties en indexeringen. Dit wordt vervolgens gezien als kader waarbinnen de netto apparaatskosten moeten blijven. Om deze kosten beter in te schatten maakt Projecten een eigen begroting van de apparaatskosten. Op het moment dat de eigen begroting en de Beheerplan reeks dicht bij elkaar komen, kan Projecten op een aantal aspecten sturen: het verhogen van de productiviteit en het verlagen van de inhuur.

De eigen begroting van de apparaatskosten wordt één jaar vooruit gepland op basis van de te verwachten kosten en doorbelastingen. Bij de te verwachten kosten worden alle

apparaatskosten opgenomen. Hieronder vallen personeelskosten, huisvestingskosten, werkplek kosten en overige kosten.

De doorbelastingen volgen ook uit de eigen begroting. Op basis van de minifora waar vraag en aanbod bij elkaar komen (zie ook 2.2.5) en op basis van een kritische blik van het management wordt de benodigde personeelscapaciteit bepaald. Op basis hiervan worden de doorbelastingen begroot, aan de hand van de door ProRail vastgestelde tarieven.

De resultante van deze eigen begroting zijn de netto-apparaatskosten waar Projecten zelf op verwacht uit te komen. Voor 2013 verwacht Projecten een hogere opbrengst (tussen €4,5m en €5m) uit de doorbelasting waar Beheerplan van uitgaat (een plus van €0,9m). Per saldo levert zou dat een meevaller van ca. €4m kunnen betekenen voor 2013.

Een sterke daling van het projectvolume leidt tot een significant lagere doorbelasting, waardoor de netto apparaatskosten sterk zullen stijgen. Op de middellange termijn is nog geen daling te zien in gepland werk.

(in €m)	Gepland
2013	1.293
2014	1.321
2015	1.210

Tabel 32; Hoeveelheid gepland werk

Tarieven

De interne tarieven lijken aan de hoge kant, omdat met de geactiveerde inzet van medewerkers alle kosten, inclusief bijvoorbeeld regionaal relatie management kunnen worden gedekt. Op dit moment wordt er een analyse uitgevoerd door ProRail naar deze uurtarieven. Op basis van deze analyse wordt een advies voor de vaststelling van de uurtarieven voor 2013 opgesteld.

Mechanismen

Voor Projecten bracht iedere Fte bottom line marge met zich mee. Daarbij kwam dat (eventueel negatief) AK resultaat op de P&L van de President Directeur viel. Zodoende was er nauwelijks een afdelings-economische prikkel om het aantal Fte's terug te brengen.

Deze mechanismen maakten het niet gemakkelijk om het apparaat effectief te managen. Hier zijn veranderingen in aangebracht; het AK resultaat zal zichtbaar worden bij Projecten en in de management contracten is nu expliciet een Fte doelstelling opgenomen. Dit zal bijdragen aan het een logischer sturing van het aantal Fte's.

In de planningsbrief voor het Beheerplan 2013 wordt gevraagd naar een opgave van de uren naar direct en indirecte uren. Bij het aanleveren van deze reeksen is deze eis vervallen. Inzicht naar indirecte en directe uren (zowel activeerbaar als niet-activeerbaar) maakt beter inzichtelijk hoe groot de werkelijke overhead is, en maakt ook het sturen hierop eenvoudiger.

4.3.4 Conclusies apparaat

LCC

Op de reeksen voor apparaatskosten is in 2012 een LCC-doelstelling opgenomen, welke in BHP'13 zijn ingevuld. Met de kaasschaaf methode worden deze LCC-doelstellingen behaald. Daarnaast is de reeks vanuit BHP'12 gecorrigeerd voor indexatie en wijzigingen in de bezetting (door bijvoorbeeld aanvullend werk op de Tweede Maasvlakte, of door het wegvallen van reisinformatiediensten).

De begroting van de netto apparaatskosten is vooral incrementeel opgesteld. Dit leidt tot een realistische reeks, maar mogelijk niet tot een optimale reeks.

De laatste keer dat een analyse is gedaan van de activiteiten die ProRail wil uitvoeren en een analyse van de formatie die daarbij nodig zou zijn dateert uit 2006. Een bottom up benadering is wel uitgevoerd met 1 in finance, waarmee het aantal Fte's van 240 naar 170 kon zakken. In navolging hiervan wordt naar vijf andere processen binnen ProRail een benchmark uitgevoerd.

De directe functies worden met het programma lean nader bekeken. Onze ervaring is dat het uitvoeren van een lean traject zal leiden tot kwalitatief betere processen tegen aanmerkelijk lagere kosten.

Transparantie/proces

De netto-apparaatskosten die in het Beheerplan worden genoemd kunnen niet één op één worden vergeleken met de netto apparaatskosten uit de jaarverslagen. Dit maakt het monitoren van de realisatie minder transparant. Omdat niet wordt gepland op bruto apparaatskosten en activeringen, zijn de reeksen ook beperkt transparant.

Goed overzicht op concern niveau is pas recent beschikbaar. Dit maakt sturing op de personele lasten complex. De planningsbrief vanuit CFC stuurt op het opstellen van de reeksen met daarbij een onderscheid naar directe uren in indirecte uren. De werkelijke overhead wordt hierdoor beter inzichtelijk. Ondanks een besluit binnen het MT-Financiën is het niet gelukt dit door te voeren voor de reeksen van 2013. Dit had de apparaatskosten veel beter inzichtelijk kunnen maken.

Robuustheid/ ruimte in de reeks

De reeksen worden gepland op het niveau van netto-apparaatskosten (een correctie op de reeks van vorig jaar). Ze worden niet opgebouwd vanuit de bruto loonkosten, gecorrigeerd voor huisvesting en activeringen die worden verwacht. Door een eventuele terugval in de te verwachten productie, zal ook de activeerbare productie dalen en daarmee de netto apparaatskosten stijgen. Dit zal echter bij Projecten op korte termijn niet tot problemen leiden, omdat de geplande productie hoog blijft. Er wordt voor 2013 afgestevend op een meevaller van ca. €4m bij Projecten.

5 Conclusies

De bevindingen van dit onderzoek worden gerelateerd aan het toetsingskader zoals dit in hoofdstuk 3 wordt genoemd. Ook wordt teruggekeken naar het vorige onderzoek van 2009 en de maatregelen die aan de hand hiervan zijn genomen.

5.1 Transparantie

Een reeks is transparant als bekend is wat beheerd moet worden, wat de toestand is, welke activiteiten er moeten gebeuren, wat de kosten hiervan zijn en of dit in te plannen is. Een transparant proces hoeft niet te leiden tot een transparante reeks.

Meer reeksen op basis van Q x P

Een gedetailleerde opbouw op basis van 'Quantity' maal 'Price' is transparant. 'Quantity' kan bijvoorbeeld een aantal wissels zijn of een specifiek benoemd ICT systeem. 'Price' kunnen de normkosten voor het vervangen van een wissel zijn, of investeringskosten het ICT systeem.

In de beheerreeksen bij ICT-S is iedere planningsregel toegewezen aan een eigenaar en een project. Ook de geplande investeringen zijn per regel bekend en de kosten zijn bepaald op basis van een PID. Dit is verbeterd ten opzichte van het vorige onderzoek. De reeks overige vervangingen is samengesteld uit verschillende deelreeksen, welke op basis van de objectregistratie en normkosten tot stand zijn gekomen. Naar de toekomst toe kunnen de KO en GO reeksen transparanter worden uitgevoerd door verdere ontwikkeling van SAM.

Meer gebruik SAP draagt bij aan uniformiteit data

Door gebruik te maken van dezelfde systemen verkleint de kans op fouten bij het overnemen van projecten en cijfers. Bij het vorige onderzoek werd nog gebruikt gemaakt van verschillende systemen in het planvormingsproces. Nu wordt centraal gebruik gemaakt van SAP.

ProRail gebruikt SAP in zowel de objectadministratie (SAP-EAM) als in de financiële administratie (SAP-IP). Hierdoor ontstaat meer uniformiteit in de te gebruiken data en vermindert het aantal fouten bij het koppelen of overdragen van activiteiten. Aan verdere integratie wordt gewerkt door het uitfaseren van Bron2 en door de financiële planning van het productieplan in SAP-O2 op te nemen.

Management weet waar de onzekerheden zitten

Niet iedere reeks is uitputtend gehard, maar het management weet waar de onzekerheden in de bestaande cijfers zitten.

Op basis van analyses heeft AM de BBV-reeks verlaagd (€375m) door een grofmazige correctie op de LT-reeks toe te passen waardoor transparantie verloren is gegaan. Op dit moment wordt gewerkt aan het verder verfijnen van deze inzichten in de modellering.

Verwacht wordt dat de levensduur van de EV-portalen verlengd kan worden en de reeks fors kan dalen. Dit wordt op dit moment nader onderzocht. In afwachting van de uitkomsten hiervan, is de levensduur verlenging die wordt verwacht voor de helft in de reeksen opgenomen.

In de reeks treinbeveiliging wordt uitgegaan van vervanging voor vergelijkbare technologie en daarmee is de reeks sterk verlaagd t.o.v. het vorige onderzoek. Er zit onzekerheid in doordat enerzijds de uitrol van Mistral wordt gecombineerd met Robuust Spoor, anderzijds doordat politieke besluitvorming voor ERMTS tot sterk verhoogde kosten kan leiden.

Budgetreeksen opgenomen voor reeksen met beperkte onderbouwing

Enkele reeksen zijn niet of beperkt opgebouwd uit aantallen en kosten. Ze zijn daarmee minder transparant maar bieden een budget waarbinnen bepaalde activiteiten moeten worden gerealiseerd.

De beheerovereenkomst (=BOK, schoonmaak op de stations) is een belangrijk en stabiel onderdeel van de reeks Transfer. Het is een black-box voor ProRail, en het contract wordt niet in concurrentie aanbesteed maar direct bij NS geplaatst. Het zal veel management aandacht vragen om hier een besparing op te realiseren, een actieplan is nog niet bekend.

Grote items die in het Beheerplan zijn opgenomen vanuit de strategie (overige vervangingen: ATB-vv €45m, ICT-S €70m) konden in de beschikbare tijd beperkt transparant worden onderbouwd. Voor deze veelal nog niet geconcretiseerde werkzaamheden is een budgetreeks opgenomen.

De reeks Ondersteuning=OK (OVV) is voor één jaar onderbouwd en de reeks voor grootschalig onderhoud is voor een periode van ca. 2 jaar onderbouwd. Voor de latere jaren wordt de reeks opgebouwd uit een aantal hoofdactiviteiten (conserveren, preventief slijpen etc).

Niet alle resultaten van ingezette acties zijn navolgbaar

Door de resultaten van een actie te controleren en hierop te sturen worden de resultaten beter en kan een organisatie leren van de feedback.

De resultaten van verschillende LCC programma's (PGO, TRS, Onderhoudsrooster, Duoblok) worden deels met elkaar verrekend. Hierdoor is tijdens een programma sturing moeilijk. Nadien is niet eenvoudig te traceren wat de resultaten per programma zijn en is de nacalculatie van de buca niet eenvoudig te maken. Doordat de loop niet gesloten is, blijft de kennisopbouw beperkt.

5.2 Robuustheid

Onder robuustheid wordt verstaan de mate waarin de realisatie van een reeks af zal wijken van de prognose. Een reeks kan robuust zijn omdat deze realistisch onderbouwd is, maar ook als deze vanuit de historie stabiel is gebleken.

De basis processen en basis informatie worden steeds beter

Als de basis processen beter op orde zijn, is het mogelijk een betere prognose te geven van de uit te voeren activiteiten en de hieraan gekoppelde kosten.

De objectregistratie is verbeterd (o.a. programma OOK) sinds het vorige onderzoek en het verder verbeteren ervan is een onderdeel van de nieuwe strategie. Voor de stationsinfra loopt deze registratie achter, maatregelen om hier meer grip op te krijgen zijn nog niet in beeld.

De instandhoudingsconcepten zijn niet altijd geïnstitutionaliseerd en veel gebaseerd op de ervaring vanuit de regio. Processen om dit te verbeteren -zoals SAM- zijn ingezet. SAM biedt veel potentie voor het transparant en robuust benoemen van de onderhoudsbehoefte. De ontwikkeling hiervan is nog niet gereed de planning lijkt ambitieus.

De rail case base met de normkosten is beter gevuld. Het up-to-date houden van de normkosten is beter geborgd dan ten tijde van het vorige onderzoek doordat AKI nu tweemaal per jaar met vakdeskundigen de normkosten bespreekt. Dit blijkt ook doordat de aanbestedingsresultaten lager zijn dan voorheen.

ICT-S heeft de beheersing van het werkpakket aanzienlijk verbeterd. De ICT systemen die worden ontwikkeld worden gestuurd op tijd, scope, geld en beschikbare management capaciteit. Dit gebeurt maandelijks in multiproject boards waarin VL en ICT-S deelnemen.

Betere aansluiting door timing, aansluiting planproducten en samenwerking AM/Projecten

Voor het opstellen van robuuste planproducten zoals het Beheerplan en management contract moeten de processen van de verschillende BE's op elkaar zijn aangesloten qua timing en inhoud.

Door de deadline voor het Beheerplan later in het jaar te leggen is het mogelijk de koppeling tussen managementcontracten en Beheerplan transparant te maken en het eigenaarschap bij de verantwoordelijke managers te vergroten. Het verschuiven van de deadline leidt er ook toe dat de cijfers voor jaarplak 2013 dichterbij de geplande productie liggen en zodoende robuuster zijn.

Door het in één systeem opnemen van de geplande productie en de koppeling hiervan aan het productieplan is de aansluiting tussen deze planproducten verbeterd t.o.v. het vorige onderzoek.

De overdracht van werkzaamheden tussen AM en Projecten is veel beter geborgd. Doordat getekend moet worden voor de overdracht van de werkzaamheden is het commitment verhoogd

en zullen geen werkzaamheden bij overdracht verloren gaan zoals bij het vorige onderzoek het geval was.

Enkele reeksen worden incrementeel begroot

Stabiele reeksen kunnen incrementeel worden begroot. Daardoor zijn ze realistisch, maar mogelijk niet optimaal.

ProRail begroot een groot deel van de reeks Transfer op basis van de reeks van vorig jaar met een besparings-ambitie. De reeks is robuust gebleken in het verleden, maar het is niet inzichtelijk is of de reeks op het juiste niveau is. In totaal is de reeks in het Beheerplan lager (€110m) dan waar nu in praktijk op lijkt te worden uitgekomen, dit komt grotendeels doordat geplande besparingen niet konden worden gerealiseerd.

De Fte aantallen en apparaatskosten worden ook incrementeel begroot. Door periodiek de taken van een bedrijfsfunctie ter discussie te stellen kunnen interessante inzichten ontstaan. Bij een dergelijke actie voor de finance-functie is gebleken dat hier ruimte voor optimalisatie is. In vervolg hierop worden vijf andere benchmarks uitgevoerd naar indirecte functies. ProRail werkt met een lean traject aan het optimaliseren van de directe functies. Onze ervaring is dat een lean traject leidt tot een hogere kwaliteit van processen tegen structureel lagere kosten.

Opstellen en managen apparaatskosten punt van aandacht

Voor de apparaatskosten begroot ProRail de netto-apparaatskosten. Ze worden voor langere termijn niet opgebouwd vanuit de bruto loonkosten en overige bedrijfslasten, gecorrigeerd voor activeringen die worden verwacht. Deze reeksen zijn hierdoor minder robuust; door een eventuele terugval in productie zal ook de activeerbare productie dalen en daarmee ontstaat het risico dat de netto apparaatskosten stijgen.

Voor Projecten brengt iedere Fte tot op heden bottom line marge met zich mee. Daarbij kwam dat AK resultaat op de P&L van de President Directeur viel. Deze mechanismen maakten het niet gemakkelijk om het apparaat effectief te managen. Hier zijn veranderingen in aangebracht; het AK resultaat wordt zichtbaar bij Projecten en in de management contracten is expliciet een Fte doelstelling opgenomen. Dit zal bijdragen aan het een logischer en robuuster sturing van het aantal Fte's.

Het proces om de vervoersprognose vast te stellen loopt niet goed

In 2010 is de vervoersprognose voor het laatst vastgesteld. De vervoersprognose bepaalt voor een deel de inkomsten uit de gebruiksvergoeding en is ook parameter bij de kosten voor KO en GO. Een verouderde prognose toepassen gaat potentieel ten koste van de robuustheid. Analyse heeft uitgewezen dat het netto effect op KO en GO beperkt is.

Planning gebruiksvergoeding sluit niet aan op de praktijk

De beheerplanreeks wordt opgesteld o.b.v. tarief 2013 voor de komende jaren, terwijl in praktijk de tarieven jaarlijks worden vastgesteld op basis van de kostenbasis per jaarplak. De nieuw ontwikkelde systematiek voor het berekenen van de gebruiksvergoeding laat hogere opbrengsten zien. Echter, de bijstelling van de kostenbasis om te voldoen aan taakstellingen vanuit I&M doet deze hogere opbrengst deels teniet. De gebruiksvergoeding die is opgenomen voor de periode '12-'22 is ca. €330m hoger dan wat kan worden verwacht en zodoende niet robuust.

De coördinatie voor het BHP vanuit CFC biedt mogelijkheden maar ook verbeterpunten

Door de BHP reeksen vanuit CFC te coördineren en te baseren op de BHP reeksen van vorig jaar ontstaan er stabielere reeksen. Bij dit proces kan een gezonde spanning tussen CFC en de BE's ontstaan, waarin de BE's uitgedaagd worden om de reeksen te verbeteren. Bij het samenbrengen van de reeksen van de verschillende BE's zijn onderlinge afspraken en communicatie een belangrijk onderdeel waarop verbeteringen mogelijk zijn.

De interne taakstellingen kunnen worden toegewezen aan de BE's zonder dat hier voldoende afstemming over heeft plaatsgevonden. Zoals bij OVV Operatie waar een interne taakstelling bij

AM is geplaatst maar waar deze niet kan worden ingevuld. De afstemming tussen CFC en de BE's was niet altijd optimaal.

Bij OVV Directeur Financiën worden verschillende typen boekingen gedaan. Op deze reeks staan reserveringen als gevolg van intern extra gerealiseerde LCC-doelstellingen en interne LCC-doelstellingen die nog niet zijn ingevuld. Daarnaast wordt met budget in de tijd geschoven (ruimte in periode '13-'15 wordt naar de periode '16-'20). Deze boekingen zijn op gedetailleerd niveau te herleiden, maar zijn complex en binnen een kleine kring bekend.

ProRail heeft de taakstellingen vanuit het Ministerie ingevuld in Beheerplan 2012. Daarnaast zijn in de reeksen eigen LCC doelstellingen verwerkt.

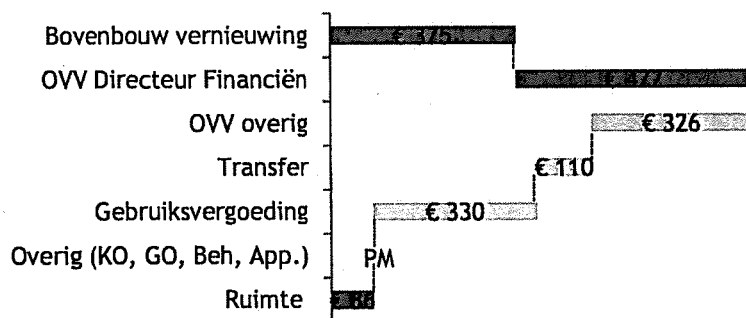
De SAP administratie maakt het mogelijk om bedragen te plaatsen op dummy posten. Dit kan ten koste gaan van de transparantie van het totaal overzicht. Inmiddels is het gebruik van dummies binnen ProRail aan banden gelegd en zijn deze leeg geboekt.

5.3 Ruimte in de reeks

Door de gekozen centrale aanpak ontstaat in BHP'13 op twee plekken ruimte in de reeks. Er is ruimte tussen het Beheerplan en het LT-plan en is ruimte tussen het LT-plan en de realisatie zoals deze wordt verwacht. Bij de gebruiksvergoeding ontstaat het verschil tussen Beheerplan en realisatie. In de BHP reeksen zit voor de periode '12-'22 ca. €86m ruimte. Deze ruimte ontstaat op korte termijn doordat de productie lager uitvalt, en op langere termijn door het gecombineerde effect van aantal grote posten. Acties van ProRail kunnen hier grote invloed op hebben, zoals afspraken met de vervoerders over de gebruiksvergoeding. Het verder vormgeven van de strategische ambities, of het invullen van wensen van vervoerders kan effect hebben op deze ruimte.

Lange termijn

Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de ruimte in de BHP reeksen ten opzichte van de realistische realisatie 2012-2022.



Figuur 6; Reeksen uit Beheerplan '13 t.o.v. realistische realisatie (in € m).

- €375m: Grofmazige verlaging BBV reeks in LT-plan nog niet doorgevoerd in Beheerplan.
- €477m: Reservering OVV Directeur Financiën bestaat uit niet teruggegeven middelen door hogere LCC-besparingen, LCC-ambities en door lagere geplande uitgaven ('13).
- €326m: De Beheerplan reeks voor OVV Operatie (inclusief Mistral) is lager dan op basis van het LT-plan kan worden verwacht. Dit zijn deels nog in te vullen interne taakstellingen en het effect van 2021 en 2022.
- €110m: Geplande besparingen op Transfer konden niet worden ingevuld.
- €330m: Methode voor berekenen gebruiksvergoeding in praktijk sluit niet aan bij de in het Beheerplan opgenomen reeks.

De strategische ambities hebben nog slechts in beperkte mate geleid tot aanpassingen van de financiële reeksen. Na financiële uitwerking van het strategisch plan zal blijken of een positief of negatief effect op de bestaande ruimte verwacht kan worden.

Met de vervoerders heeft ProRail het contact gedurende het jaar geïntensiveerd via het ROO (NS), de concessie teams (overige vervoerders). Vanuit deze overleggen wordt binnen de bestaande ruimte tegemoet gekomen aan veelal kleinere wensen.

Korte termijn

Een deel van de ruimte in Figuur 6 ontstaat doordat de geplande productie 2013 lager is dan in Beheerplan '12 opgenomen voor jaarplak 2013. Dit is vooral het resultaat op BBV (-€58m) en Mistral (-€30m) waarbij bepaalde vernieuwingen nog niet worden uitgevoerd, op GO (-€17m) waarbij de verwachte kosten achterwege zijn gebleven en op OVV (+€48m) waarbij interne taakstellingen niet konden ingevuld. In totaal is dit €62m, waarvan €25m in 2013 direct wordt aangewend voor ATB-vv en Orbit. Een bedrag van €40m wordt verschoven in de tijd, zoals hieronder te zien. Meer details zijn te vinden in Tabel 19 in dit rapport.

(in €m)	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-22	Avg
Aanpassing Productie	2	62	2	1	2	6	6	6	6	6	6	106	9,6
Financiering ATB-vv	0	-25	-20	0	0	0	0	0	0	0	0	-45	-7,5
Verschuiving in tijd	0	-40	-5	-25	5	5	15	15	15	15	0	0	0,0

Tabel 33; Ruimte in de reeks die op korte termijn ontstaat

Voor 2014 zullen zich vergelijkbare effecten voordoen als in 2013. De BHP cijfers en de LTP cijfers van jaarplak 2014 liggen op vergelijkbare punten uit elkaar. BBV (-€63m), Mistral (-€34m) zijn in het LTP lager dan in het Beheerplan, en de realisatie op OVV (ex Mistral) staat hoger (+€54m) in het LTP dan in het Beheerplan. Uitgaande van een herstart van de PGO uitrol zal de reeks voor GO op niveau van het BHP zijn.

6 Bijlagen

6.1 Interviewlijst

Operatie	
	Manager Finance & Control
	Teamleider Control BMA
	Projectmanager
ICT-S	
	Manager Control ICT-S
	Controller ICT-Operations
	Controller Projecten
	Manager ICT-Operations
	Procesleider Procesmanagement
	Manager Procesmanagement
	Ict-manager
	Directeur ICT-S
VL	
	Manager Control VL
	Directeur VL
	Regiodirecteur VL
	HR Manager
AM	
	Manager Control AM
	Manager infra informatie
	Manager programmeren en projecten
	Manager Finance & Control
	AM stations
	Manager Nieuwe technologie TB
	Projectmanager Mistral
	Systeemmanager CT (DTD)
	Systeemspecialist CT
	Manager Techniek en analyse Noordoost
	Manager CRC
	Plancoördinator
Projecten	
	Manager Finance & Control
	Senior controller
	Senior controller
	Manager spooruitbreidingen
	Manager vernieuwingsprojecten
	Manager stations en PRM stations

	Projectcontroller
	Controller
	Cost Engineer AKI
	HR Manager
CFC / staven	
	Manager Corporate Finance & Control
	Controller Staven
	Corporate Controller
	Programmamanager 1 in Finance
	Manager SDS
V&D	
	Account directeur reizigersvervoer
	Account directeur goederen vervoer
	Manager Finance & Control
	Controller
	HR Manager
Strategische programma's	
	Programmamanager
	Projectmanager

6.2 Ontvangen documenten

Auteur	Document
ProRail	Jaarverslag 2006
ProRail	Jaarverslag 2007
ProRail	Jaarverslag 2008
ProRail	Jaarverslag 2009
ProRail	Jaarverslag 2010
ProRail	Jaarverslag 2011
ProRail	Beheerplan 2009
ProRail	Beheerplan 2010
ProRail	Beheerplan 2011
ProRail	Beheerplan 2012

Afzender	Document	Datu
	Aangepast proces Beheerplan 2013.ppt	18/7/2012
	Planningsbrief 2013.pdf (EDMS3014979)	18/7/2012
	EDMS-#3137143-v8A-Onderzoek_onderbesteding_FH.PPTX	20/7/2011
	EDMS-#3094111-v3B-Tabellen_tbv_drukker_BHP_2013.XLSX	8/8/2012
	Mutaties in.BHP 2013 na directie goedkeuring.msg	8/8/2012
	Walk_ontwikkeling_Beheerplan_2013_versie_20_juli.docx	8/8/2012
	VenD_Q4_2011_definitief	8/8/2012
	Directie Financien_Q4_2011	8/8/2012
	Operatie_Q4_2011_versie_16_januari	8/8/2012
	President Directeur_Q4_2011 DEFINITIEF (25-1-2012)	8/8/2012
	Projecten_Q4_2011	8/8/2012
	Q4 2011 rapport lenM v14 (versie lenM)	8/8/2012
	VenD_Q2_2012 def	8/8/2012
	Directie Financien_Q2_2012_definitief	8/8/2012
	Operatie_Q2_2012	8/8/2012
	President Directeur_Q2_2012 v2 (DEF)	8/8/2012
	Projecten_Q2_2012 def v190712	8/8/2012
	Q2 2012 rapport lenM v13 (versie lenM)	8/8/2012
	VD Q4 DEF	8/8/2012
	EDMS-#2698544-Q4_rapport_Operatie_2010_def	8/8/2012
	Q4 2010 Directie Financien	8/8/2012
	Q4 2010 rapport lenM (versie lenM)	8/8/2012
	Q-rap Projecten Q4 definitief	8/8/2012
	Q-rap Staven PD Q4	8/8/2012
	Bijlage 2 tm 6 Organigrammen finaal 20032012.pdf	10/8/12
	Bijlage 7 Overzicht gewijzigde, vervallen en nieuwe functies finaal 20032012.pdf	10/8/12
	Bijlage 1 SWOT.pdf	10/8/12
	Adviesaanvraag organisatiewijziging finaal 20032012.docx	10/8/13
	Portfoliomanagement presentatie PEQ's 0 6.ppt	14/8/12

EDMS-#2883857-v1-Memo_Spreidingwerkzaamheden RvC vs2.docx	15/8/12
120814 LT plan MT-O 2012.ppt	16/8/12
berekening KPI LCC per treinkilometer tbv Beheerplan 2012- 1 december versie.xlsx	16/8/12
EDMS-#3074078-v2-Input_Beheerplan_vanuit_Concessieteams.DOC	21/8/12
OPGAVE LTFH 2013-2032 ICT-S v2 (15-05-2012).xlsx	21/8/12
Begroting 2012 LTHP B40 totaal ICT-s v2.3.xlsx	21/8/12
Oplegbrief aanlevering BHP 2013 e.v. TP=ok v2.3.docx	21/8/12
Aangepaste templates PID met toelichting.msg	21/8/12
4 Portfolio Dashboard TOK 13 augustus 2012.xls	21/8/12
4 Portfolio memo TOK voor board aug 2012 V02.docx	21/8/12
FW Koppeling maatwerksoftware.msg	21/8/12
mop pva lt plan.docx	22/8/12
2 Basisafspraken productieplanproces 2012-2016 V1-5 definitief.doc	22/8/12
Programmaplan%202012-2015%20RVC%2024%20mei%20versie%2010512%20.pptx	31/8/12
Inventarisatie ontwikkeling ProRail Fte's 2002-2009 tbv DT 1 februari 2010.ppt	6/9/12
Opgave LT reeksen 2013 TOTAAL Projecten incl. onderbouwing en samenvatting v3.0.xlsx	11/9/12
Checklist toets BuCa en PID v3.0.xlsx	11/9/12
Cijferreeksen_2013 v1.xlsx	11/9/12
EDMS-#3018572-v1-Afronding_MC_2012.docx	11/9/12
ICT_Services_Sourcingvisie.doc	18/9/12
Projectbrief def 291010.doc	18/9/12
Implementatieplan FH-versie definitief ex bijlage.docx	19/9/12
OOK Overzicht 2009-2012.xlsx	24/9/12
Denkrichting KPI's SAP Infrastamdata.ppt	24/9/12
EDMS-#3199486-v1-Behandelvoorstel_directie_versnelling_klantvragen_2012.docx	27/9/12
EDMS-#3199487-v1-bijlage_bij_directie_behandelvoorstel_versnelling_klantvragen.xlsx	27/9/12
BHP 2013 GBV reeks 2012-2022 v20120425 toevoegingen v20120514.xls	27/9/12
Financiële stromen.ppt	27/9/12
RE Sheet onderhandelingsresultaat.msg	28/9/12
Bijlage Inrichtingsplan ICT-Services Beheer.docx	28/9/12
Adviesaanvraag ICT-S Beheer 5 oktober 2011.docx	28/9/12
120425 2e opgave Transfer voor LT Plan incl. mutanten def.xlsx	3/10/12
Toelichting oorzaken voor verschil PP en LT-reeks Spoor en Wissels.doc	4/10/12
Toelichting oorzaken voor verschil PP en LT-reeks Spoor en Wissels - bijgewerkt nav 2okt2012.doc	5/10/12
MVP2012 v12 maakbare reeks incl LCC.XLS	8/10/12
Detailrapport LTVP Doorsnijden Overwegbevoering versie 25 april 2012.docx	8/10/12

download levering be 15 okt versie bhp.xls	9/10/12
bijlage 1 EDMS-#2598743-v4-Aanpak_en_budget_voor_vervang _verouderde_beveiligingsinstallaties.pdf	9/10/12
Corridors Mistral 2011 vs 2010 - JAL.XLSX	10/10/12
EDMS-#2711302-v1-Reeks_Mistral_2011-2020.xlsx	10/10/12
OPEX.xlsx	10/10/12
121010 aansluiting BBV PP 2014 - LTP 2012 - analyse.xlsx	11/10/12
Systeem GRS Spoorstroomloop.xlsx	16/10/12
Systeem Spoor.xlsx	16/10/12
Systeem Wisselverwarming.xlsx	16/10/12
Systeem Overwegbeveiliging.xlsx	16/10/12
Systeem wissels.xlsx	16/10/12
Portfolio dashboards Treinpad=OK. Periode feb'11-aug'12	16/10/12
Tabellen_tbv_IMCG_BHP_2013 (okt) - versie 23okt.xlsx	23/10/12
Directie Financien_Q3_2012concept.xlsx	31/10/12
Projecten_Q3_2012(Versie 2).xlsx	31/10/12
President Directeur_Q3_2012.pdf	31/10/12
Operatie_Q3_2012(Versie 2).pdf	31/10/12
VenD_Q3_2012 def.pdf	31/10/12
Q3 2012 rapport lenM v7 (versie lenM).pdf	31/10/12
EDMS-#3218700-v2A- herijkte_subsidieaanvraag_2013_(versie_oktober).doc	7/11/12
EDMS-#3212866-v2A-Beheerplan_2013_versie_oktober-versie per post verstuurd naar J. Fukken.docx	7/11/12
Download versie SAP - IP B40 oplevering lenM.xlsx	9/11/12
verbeterplan-stoptonendseinpassages.pdf	15/11/12
EDMS-#3156011-v1- Reservering_budget_voor_verbeterplan_STS_in_beheerplan_2013.docx	15/11/12
EDMS-#3156011-v1- Reservering_budget_voor_verbeterplan_STS_in_beheerplan_2013.docx	15/11/12
PVWT_IP_26.xlsb	15/11/12
Budget Orbit (FW ATB-VV.msg)	19/11/12
14 PP 120921ov 2013-17 stand 210912 vrijgaven.xlsx	21/11/12
voorstel productie 2013.xlsx	21/11/12
20121004 Data financiën (definitief) nieuwe opzet.xlsx	21/11/12
Verschillende Vervoer Prognoses.xlsx.xlsx	22/11/12
onderbouwing baseline DF BHP 2013.xlsx	22/11/12
Projectenlijst 2013.XLS	23/11/12
LCC bank voor tenderboard v3.pdf.pdf	26/11/12
EDMS-#3182294-v1- memo_tenderboard_LCC_bank_stationsoutillage.pdf	26/11/12
Nieuwe onderbouwing overige vervangingen + mistral Operatie.xlsx	6/12/12

6.3 Gebruikte afkortingen

AK	Algemene kosten
ATB-vv	Automatische treinbeveiliging vernieuwde versie
BBV	Bovenbouw vernieuwing
BHP	Beheerplan
BICC	Business intelligence competence center
BOK	Beheer overeenkomst
Buca	Business case
CFC	Corporate finance and control
DF	Directie Financiën
DOO	Directie overleg operatie
FH	Functie handhaving
Fte	Full time equivalent
GO	Grootschalig onderhoud
GSM-R	GSM Rail
HSL	Hoge snelheidslijn
ICT-S	ICT Services
IHC	Instandhoudingsconcept
KO	Kleinschalig onderhoud
LCC	Life Cycle Costs
LCM	Life Cycle Management
LTP, LT-plan	LangeTermijnPlan
MPB	Multi project board
MT	Management team
NCBG	Niet Centraal Bediend Gebied
NVLU	Nieuwbouw VL Utrecht
NVW	Normenkader veilig werken
OOK	Opname objectregistratie klantvraag
OPC	Output proces contracten
OVV	Overige vervangingen
PD	President Directeur
PEQ	Project equivalent
PGO	Presetatie gericht onderhoud
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
PID	Project initiatie document
PLM	Product lifecycle management
RCB	Rail case base
RCF	Roling Contact Fatigue
ROO	Regionaal overleg operatie
SAM	Systeem asset management
SAP EAM	SAP Enterprise asset management

SAP IP	SAP Integrated planning
SAP O2	SAP Onderhoudsplanning en optimalisatie
SLA	Service level agreement
TAO	Treindienst aantastende onregelmatigheid
TDL	Treindienst leider
TRS	Tijd Ruimte Slots
TVP	Treinrije Periode

Memo

Aan

IenM

Van

's

Datum

22 februari 2013

Onderwerp

Toelichting gebruiksvergoeding audit Solving IMCG op Beheerplan 2013

17.

Naar aanleiding van ons overleg op 31 januari 2013 over de audit van Solving IMCG op het Beheerplan 2013 van ProRail hierbij een nadere toelichting op de tijdens het overleg door ons gegeven antwoorden.

Daling verwachte inkomsten gebruiksvergoeding

Vraag

Solving IMCG geeft in haar rapport aan dat "de gebruiksvergoeding in het Beheerplan hoger is dan wat op basis van huidige inzichten kan worden verwacht." (pagina 3) "Dit komt doordat de nieuwe systematiek voor de gebruiksvergoeding niet zowel i) de terugval in kostenbasis compenseert als ii) de benodigde aanvullende € 50m genereert" (pagina 22).

Reactie

Als de gebruiksvergoedingstarieven worden herijkt dan zouden inderdaad de verwachte inkomsten van de gebruiksvergoeding dalen. De tarieven kunnen echter op hetzelfde niveau blijven als er meerjarenafspraken worden gemaakt dan wel als er bij herijking extra heffingen (mark-ups) worden toegepast, die de tarieven op het oorspronkelijke niveau houden (zie ook de managementreactie van ProRail).

Financiële reeksen gebruiksvergoeding in het beheerplan

Vraag

In uw mail van 30 januari 2013 verwijst u naar een verschil tussen de financiële reeks gebruiksvergoeding zoals opgenomen in het Beheerplan 2012 en de reeks opgenomen door Solving IMCG voor 2012.

Reactie

Het verschil tussen de financiële reeksen gebruiksvergoeding betreft de gebruiksvergoeding op de HSL. Deze reeks wordt in het Beheerplan 2012 als een aparte reeks opgenomen, net zoals in tabel 1 overgenomen uit de definitieve subsidieaanvraag 2013.

Tabel 1-2b Gebruiksvergoeding 2012-2013

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Gebruiksvergoeding (2012)	235	245	247	250	251	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268
Inclusief (prijs)	2	15	19	22	27	33	40	48	56	65	74	83	92	101	110	119	128	137	146	155
Marktwaarde	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Verandering (prijs)	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Gebruiksvergoeding (2013)	285	282	284	287	289	292	295	298	301	304	307	310	313	316	319	322	325	328	331	334
Gebruiksvergoeding HSL (2012)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Inclusief (prijs)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Marktwaarde	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Verandering (prijs)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Gebruiksvergoeding HSL (2013)	4	7	7	7	7	7	8	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Gebruiksvergoeding Eindhoven route (2012)	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Inclusief (prijs)	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Marktwaarde	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Verandering (prijs)	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Totaal Gebruiksvergoeding	263	266	269	271	273	275	277	279	281	283	285	287	289	291	293	295	297	299	301	303

Tabel 1 Financiële reeks gebruiksvergoeding 2013, subsidieaanvraag 2013

Vraag

Wat is de gerealiseerde omzet gebruiksvergoeding over jaar 2012.

Reactie

De gerealiseerde gebruiksvergoeding over jaar 2012 inclusief HSL is EUR 251 miljoen.

Vraag

Tijdens het overleg vroeg u naar de opbouw van de financiële reeksen gebruiksvergoeding in het beheerplan en de mutanten tussen Beheerplan 2013 en Beheerplan 2012.

Reactie

In onderstaande tabellen 2.1 en 2.2 basis gebruiksvergoeding in het beheerplan, hebben we de verschillen in kaart gebracht. Tabel 2.1. betreft het algemene proces voor beheerplan jaar X. In tabel 2.2. staat de uitwerking voor de Beheerplannen 2012 en 2013.

In het algemeen geldt dat voor de bepaling van de hoogte van de gebruiksvergoeding in de komende jaren tarieven worden vermenigvuldigd met de verwachte en goedgekeurde kwantiteiten voor de betreffende jaren. De tarieven voor een specifiek jaar zijn opgesteld op basis van kosten voor dat jaar, zoals opgenomen in het Beheerplan van twee jaar daarvoor en verwachte kwantiteiten uit de vervoersprognose eveneens van twee jaar daarvoor. Mutaties in tarieven vindt plaats zowel aan de kostenkant als in de kwantiteiten.

Basis voor de gebruiksvergoedingstarieven en de kwantiteiten zijn de meest recente vastgestelde vervoersprognoses en beheerplannen. De tarieven gebruiksvergoeding worden anderhalf jaar voor het ingangsjaar opgesteld. Elk beheerplan gaat uit van de meest recent goedgekeurde tarieven gebruiksvergoeding voor een jaar.

Voor Beheerplan 2012 en 2013 wordt afgeweken omdat de vervoersprognoses van twee jaar daarvoor niet waren vastgesteld.

beheerplan: jaar		X
prijspeil: jaar		X-1
reeks: jaren		X t/m X+10
kwantiteiten uit vervoersprognose jaar		X jaren reeks
tarieven: Netverklaring jaar		X
basis tarieven	kosten uit BHP jaar	X-2: jaarplak X
	kosten in BHP o.b.v. vervoersprognose	jaar X-2
	kwantiteiten uit vervoersprognose	jaar X-2: jaarplak X

tabel 2.1 basis gebruiksvergoeding in het beheerplan in het algemeen

beheerplan: jaar		2012	2013	
prijspeil: jaar		2011	2012	
reeks: jaren		2012-2022	2013-2020	2021-verder
kwantiteiten uit vervoersprognose jaar		2010: jaren reeks	2010: jaren reeks	2010: jaar 2020
tarieven: Netverklaring jaar		2012	2013	
basis tarieven	kosten uit BHP jaar	2010: jaarplak 2012	2011: jaarplak 2013	
	kosten in BHP o.b.v. vervoersprognose	2009	2010	
	kwantiteiten uit vervoersprognose	2009: jaarplak 2012	2010: jaarplak 2013	

tabel 2.2 basis gebruiksvergoeding in het beheerplan 2012 en 2013

Het verschil tussen Beheerplan 2012 en Beheerplan 2013 voor gebruiksvergoeding betreft verschil in:

1. Prijspeil;
2. Kwantiteiten;
3. Kostenbasis en kwantiteiten voor de tarieven.

Financiële reeksen gebruiksvergoeding Solving IMCG

Vraag

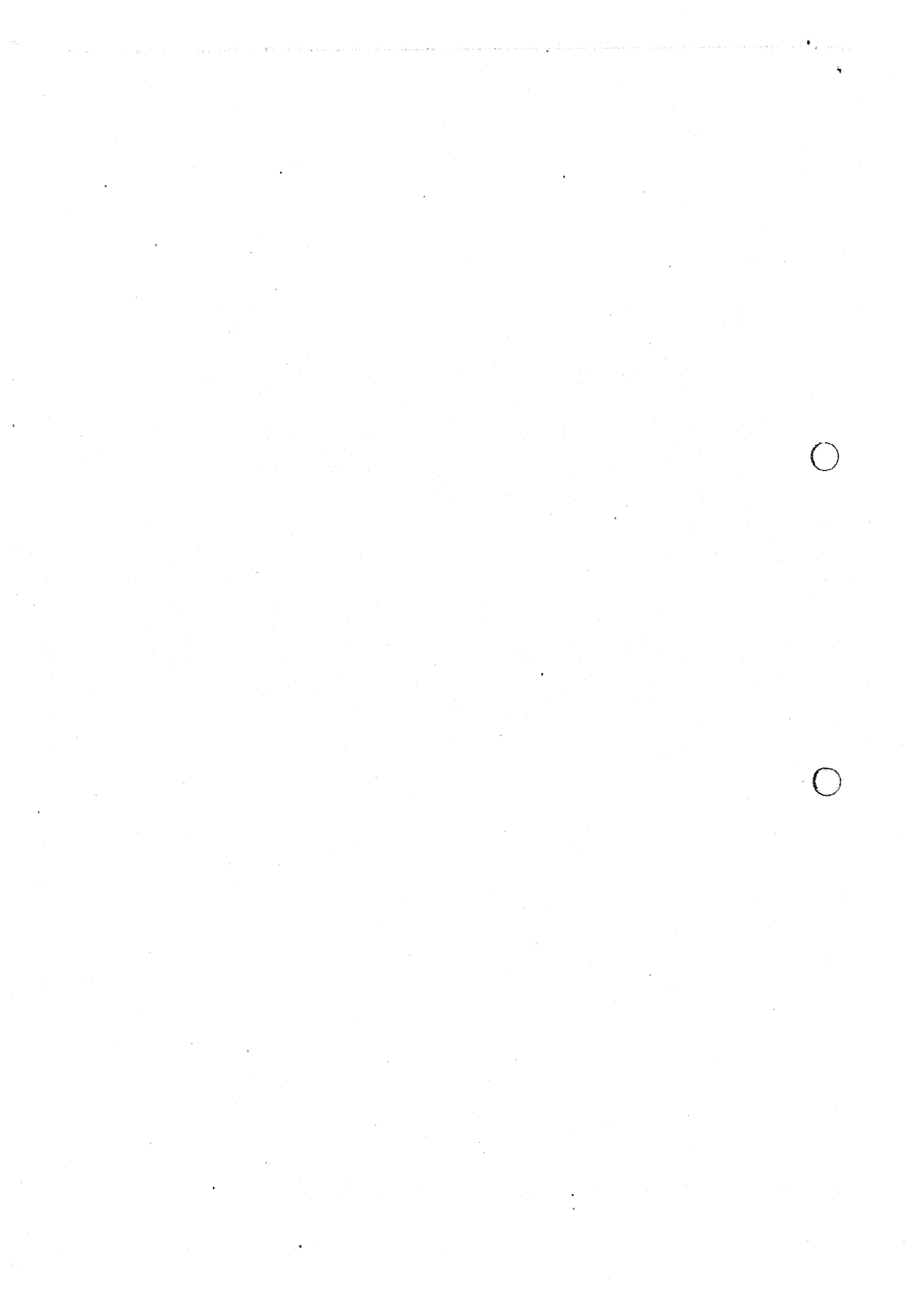
In het onderzoeksrapport van Solving IMCG staat onderstaande tabel 3. U stelde de vraag of deze regels kunnen worden toegelicht.

(in €m)	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	Σ12-22
A: Reeks BHP '13	250	269	271	324	326	330	334	337	341	341	341	3.464
B: Nwe sys. obv kostenbasis BHP '11	250	270	331	332	333	334	337	339	361	361	361	3.609
C: Verschil: B-A	0	1	60	8	8	4	3	2	20	20	20	145
D: Nwe sys. obv kostenbasis BHP '13	250	270	296	284	281	280	282	284	302	302	302	3.132
E: Verschil: D-A	0	1	25	-40	-44	-50	-52	-53	-39	-39	-39	-330

Tabel 3: Gebruiksvergoeding o.b.v. nieuwe systematiek en vervoersprognose 2012

Tabel 3 Gebruiksvergoeding nieuwe systematiek

Rij A is de verwachte inkomsten gebruiksvergoeding uit het Beheerplan 2013 voor het conventionele net inclusief HSL. Rij B omvat de reeks gebruiksvergoeding gebaseerd op de nieuwe systematiek met invoering vanaf jaar 2014. De berekende inkomsten gebruiksvergoeding zijn gebaseerd op de tarieven 2013 met alleen gebruiksfhankelijke kosten zoals opgenomen in de bijlage van Gebruiksvergoeding op het spoor versie 29 juni 2012 in prijspeil 2012. De gebruiksvergoeding is in deze reeks hoger dan de in de nota opgenomen bedrag door hogere kwantiteiten. Rij D omvat de reeks gebruiksvergoeding waarbij de nieuwe tarieven vanaf 2014 tot 2018 jaarlijks zijn herijkt op basis de kostengegevens uit Beheerplan 2012. De tarieven 2018 zijn voor de jaren 2018 en verder gelijk gehouden. Door daling van de kosten in Beheerplan 2012 t.o.v. Beheerplan 2011 in verband met taakstellingen dalen ook de gebruiksgelateerde kosten. De gebruiksgelateerde kosten zijn de basis voor gebruiksvergoeding hierdoor dalen de daarvan afgeleide tarieven 2014-2018. Dit resulteert in de getoonde verwachte inkomsten gebruiksvergoeding. Zoals eerder aangegeven is deze daling heel goed te compenseren met aanvullende maatregelen.



19.

Datum: 28 mei 2013
Referentie: SP009-13PvL/pb
Doorkiesnr: 070-375 17 41
Betreft: Aanvalsplan

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. De Staatssecretaris,
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Geachte mevrouw Mansveld,

De concurrentiepositie van spoorgoederenvervoer van/naar Nederland en daarmee de achterland verbindingen van Nederlandse havens, staat er slecht voor. Zo heeft een verkenning bevestigd, die is uitgevoerd door Nederlandse havens en infrastructuur managers (Prorail en Keyrail), uw ministerie en vervoerders. Deze verkenning is gemaakt in voorbereiding op het Aanvalsplan Goederenvervoer, zoals aangekondigd in de Lange Termijn Spoor Agenda. Een belangrijke conclusie is dat het vooral de inspanningen zijn geweest om interoperabiliteit in te voeren, die in eerste instantie de kostprijzen aanmerkelijk hebben verhoogd.

Het Nederlandse spoornet wordt buitengewoon intensief bereden. Daarenboven zal er vanaf 2015 een grote capaciteitsbeperking bijkomen, wanneer door de werkzaamheden aan het traject Emmenrich-Oberhausen (het 3^e spoor), zo'n 50% minder treinen over de Betuweroute van/naar Duitsland kunnen rijden. De grote concurrentie om schaarse spoorcapaciteit vergt in de eerste plaats een zeer nauwe samenwerking tussen infrastructuurmanagers en alle vervoerders (reizigers en goederen). Dit betreft het uitwerken van jaarplanning, maar ook de dagelijkse bijsturing. Daarnaast kan een goede samenwerking met verladers en terminals, zowel in Nederland als op een onbepaald aantal locaties in Europa, er aan bijdragen dat met de beperkte spoorcapaciteit zoveel mogelijk goederen worden vervoerd.

Gedurende ruim 2 jaar vinden gesprekken en studies plaats over het beheer van infrastructuur voor spoorgoederenvervoer. Uw voorgangster heeft daaraan de werknaam Betuweroute + gegeven. Een recente kamer motie heeft de link tussen dit werk en het Aanvalsplan gelegd.

Het Aanvalsplan moet een strategie hebben voor de complexe planningsopgave met de aanstaande werkzaamheden aan het 3^e spoor als extra complicatie en voor het versterken van de concurrentiepositie. Een delegatie van KNV-leden zou met u graag een gesprek voeren over deze strategie. Namens hen vraag ik u om daartoe te worden uitgenodigd.

Hoogachtend,

Voorzitter KNV Spoorgoederenvervoer





KONINKLIJK
NEDERLANDS
VERVOER

23.

Datum 8 november 2013

Referentie SPO22-EM reactie TO

Doorkiesnr 070 3751726

Betreft KNV reactie op Toegangsovereenkomst 2014 t.a.v. tarieven

ProRail

Postbus 2038

3500 GA UTRECHT

Geachte

Op 1 november j.l. ontving KNV van ProRail de concept Toegangsovereenkomst 2014. Ik reageer namens de KNV spoorgoederenvervoerders op de daarin voorgestelde tarieven voor de gebruiksvergoeding. Overige opmerkingen op de Toegangsovereenkomst zal KNV separaat met hem opnemen.

Voor het dienstregelingsjaar 2013 is in november 2012 overeengekomen om de tarieven te bevriezen op het niveau 2012. Deze regeling was noodzakelijk om de zwakke positie van het spoorgoederenvervoer niet verder te doen verslechteren (Zie voor de toelichting daarop onze brief van 13 november 2012 met ref. Spo013-12 EM Reactie TO 2013). De noodzaak van deze maatregel is afgelopen jaar in het Assessment van het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer nader aangetoond. Gebleken is dat de kosten per treinkilometer voor vervoer van en naar Nederland 10% tot 20% hoger liggen dan van vergelijkbare trajecten in Duitsland. Bovendien toonden de realisatiecijfers dat in 2012 het vervoer per spoor was afgenomen, terwijl deze situatie in 2013 zeker niet is verbeterd.

Het huidige voorstel van ProRail komt op een moment dat er hard wordt gewerkt aan een plan om de concurrentiepositie van het goederenvervoer van en naar Nederland te herstellen. Het voorstel betekent een tariefsverhoging van gemiddeld 5,2%, maar voor sommige ladingstromen 8% tot maar liefst 30%. Deze tariefsverhoging is in strijd met het navolgende uitgangspunt van de Europese spoorwegwetgeving: "heffingsbeginselen van de gebruiksvergoeding moeten zijn gebaseerd op rechtstreeks aan de exploitatie van de treindienst toe te rekenen kosten voor zover de vervoersmarkt dat toelaat". Het moge duidelijk zijn dat de huidige vervoersmarkt in zijn algemeenheid en de spoorgoederenvervoersmarkt in het bijzonder geen tariefsverhogingen, zeker niet tot maar liefst 30%, kunnen dragen.

Daarenboven gaan de tariefvoorstellen gepaard met een verslechterde kwaliteit van dienstverlening. Zo wordt een nieuw Onderhoudsrooster ingevoerd, dat nieuwe beperkingen oplegt aan het goederenvervoer en in sommige gevallen aanzienlijke extra kosten voor vervoerders met zich brengt. Ook ziet het er naar uit dat de stijging van het aantal niet-commerciële stops (circa 4000), die met de in 2013 ingevoerde nieuwe dienstregeling zijn ontstaan, niet zijn weggewerkt.

KNV gaat om genoemde redenen niet akkoord met de tarieven zoals voorgesteld in de concept Toegangsovereenkomst 2014. KNV benadrukt dat gezien de huidige marktomstandigheden het op zijn plaats is om de tarieven voor 2014 te verlagen tot beneden het niveau van 2012.

Spui 188 - 2511 BW Den Haag - Postbus 19365 - 2500 CJ Den Haag - Telefoon 070-3751751 - Fax 070-3455853 - E-mail postbus@knv.nl - Internet www.knv.nl
IBAN NL17ABNA0246657480 - BIC ABNANL2A - ABN AMRO Bank 24.66.57.480 - ING 13596 - KvK 40412474 - BTW NL8006.12.899.B01

Koninklijk Nederlands Vervoer: werkgeversorganisatie in het beroepspersonen- en het spoorgoederenvervoer

Tot slot benadruk ik, dat de prijs die spoorgoederenvervoerders betalen voor de door hen gebruikte capaciteit te allen tijde gekoppeld dient te zijn aan de kwaliteit van deze capaciteit en aan het 'what the market can bear'-principe. Nimmer moet uit het oog worden verloren dat in de Nederlandse situatie ProRail een natuurlijk monopolie heeft en daar prudent mee dient om te springen.

Met vriendelijke groet

Directeur KNV

/

Koninkrijk Nederland - vervoer

Postbus 19365
2500 CJ DEN HAAG

24

Datum 26 november 2013
Kenmerk 3468006
Uw Kenmerk SP022-EM
Onderwerp Gebruiksvergoeding

Behandeld door
Telefoonnummer
Faxnummer
E-mail

@prorail.nl

Geachte heer

Vervoer en Dienstregeling
Accountmanagement
Goederenvervoer

Bezoekadres
De Inkipol
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Uw brief van 8 november 2013 heb ik in goede orde ontvangen. U geeft in uw brief aan niet akkoord te gaan met de tarieven gebruiksvergoeding 2014. De stijging van de tarieven gebruiksvergoeding 2015 laat ik voor dit moment buiten beschouwing, aangezien die geen onderdeel vormen van de toegangsovereenkomst 2014.

Allereerst merk ik op dat de stijging van de tarieven 2014 die u in uw brief presenteert voor het onderdeel treinpad inderdaad neerkomen op een gemiddelde stijging van 5,2%. Worden ook de andere onderdelen van de gebruiksvergoeding in beschouwing genomen, dan bedraagt de toename 4,5%. Dit wordt vooral veroorzaakt door een daling van het tarief voor het onderdeel opstellen.

Wat betreft het onderdeel treinpad is nagegaan hoe de stijging van 5,2% tot stand is gekomen. Het blijkt dat dit als volgt is:

Indexatie	2,00%
Wegvallen subsidie I&M	6,50%
Verlaging kostenbasis	-3,27%
Toename Totaal	5,23%

Ik constateer hier uit dat de stijging van de tarieven 2014 volledig het gevolg is van het wegvallen van de subsidie van het ministerie van I&M. Indien deze subsidie buiten beschouwing wordt gelaten, is er sprake van een daling van de tarieven 2014 van ruim 1%.

U geeft in uw brief aan dat stijging van de gebruiksvergoeding strijdig is met het uitgangspunt van de Europese spoorwegwetgeving, dat de heffing gerelateerd is aan de vraag of de vervoersmarkt een dergelijke heffing toelaat. In onze ogen heeft dat principe betrekking op mark-ups van de gebruiksvergoeding. De huidige stijging van de gebruiksvergoeding is echter geen mark-up. ProRail berekent de tarieven aan de hand van de gebruiksafhankelijke kosten en de verwachte kwantiteiten. In die zin staan de tarieven vast.

Als u van mening bent dat de vervoersmarkt de door ProRail berekende tarieven niet kan dragen, is het aan het staatssecretaris van I&M te beoordelen de spoorgoederenvervoerders daarvoor gecompenseerd moeten worden. Dit is een beleidsmatige afweging waar ProRail als uitvoeringsorganisatie van het ministerie geen rol in speelt.

Tenslotte geeft u in uw brief aan dat u een koppeling wilt aanbrengen tussen de kwaliteit van de dienstverlening en de hoogte van de gebruiksvergoeding. Het aanbrengen van een dergelijke koppeling, waar ik in principe positief tegenover sta, kost veel tijd. Een aantal zaken moet goed uitgezocht zijn en moet door zowel de goederenvervoerders als ProRail onderschreven worden:

- Op welke kwaliteit we willen sturen (punctualiteit, niet geplande stops, etc.)
- Of we die kwaliteit ook daadwerkelijk kunnen meten
- Welke factoren de hoogte van die kwaliteit bepalen (presteren infrastructuur, presteren verkeersleiding, presteren trein-materieel, etc.)
- Welk kwaliteitsniveau we nastreven
- Et cetera

Zoals u weet zijn we dit jaar druk doende geweest, veelal samen met goederenvervoerders, bovenstaande vragen te beantwoorden. Tot definitieve antwoorden heeft dat nog niet geleid. Ik ben echter wel van mening dat er mogelijkheden zijn om voor 2015 een nieuwe prestatieregeling met de goederenvervoerders overeen te komen waarin een koppeling tussen kwaliteit van de dienstverlening en de vergoeding die goederenvervoerders betalen, meer naar voren komt.

Daarbij ben ik overigens wel van mening dat een dergelijke regeling wederkerig dient te zijn. M.a.w.: daar waar goederenvervoerders verantwoordelijk zijn voor een mindere kwaliteit van de dienstverlening, zouden zij ook een hogere vergoeding moeten betalen. Ik ben bereid over het tot stand komen van een dergelijke regeling in de toegangsovereenkomst 2014 afspraken te maken. Gelet op de wederkerigheid die een dergelijke regeling in mijn ogen moet bevatten, is een prestatie-regeling meer geschikt dan een aanpassing van de huidige systematiek gebruiksvergoeding.

Met vriendelijke groet,

wnd. Directeur Vervoer en Dienstregeling

25.

Datum: 27 november 2013
Referentie: SP025-13PvL
Doorkiesnr: 070-375 17 41
Betreft: gebruiksvergoedingen

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. De Staatssecretaris,
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Geachte mevrouw Mansveld,

Op 28 mei jl. heb ik namens de Algemene Leden Vergadering van KNV Spoorgoedrenvervoer uw aandacht gevraagd voor de slechte situatie in het Nederlandse goederenvervoer per spoor. De kosten van spoorgoedrenvervoer van/naar Nederland zijn in de afgelopen jaren sterk gestegen en hebben de concurrentiepositie aangetast. Zo blijkt uit onderzoek en dalende vervoersvolumes. De sector werkt samen met uw departement aan een Aanvalsplan Goederenvervoer, dat deel zal gaan uitmaken van de Lange Termijn Spoor Agenda.

In de afgelopen maanden zijn de voorbereidingen begonnen voor de aanleg van het 3^e Spoor. Dat biedt perspectief voor spoorvervoer op de lange termijn, maar de beperkingen als gevolg van de bouwwerkzaamheden en daardoor verder verslechterde concurrentiepositie tot 2022 zijn schrikbarend.

Vanuit deze situatie heeft KNV bezwaar gemaakt tegen verdere verhoging van gebruiksvergoedingen 2014 en verder. Het is zaak de concurrentie positie nu te versterken, maar zeker niet om deze verder te verslechteren. Op dit bezwaar ontving KNV gisteren van Prorail het antwoord dat het aan u is om de te beoordelen of het spoorgoederenvervoer een verdere stijging van gebruiksvergoedingen kan dragen.

Namens de leden van KNV Spoorgoedrenvervoer vraag ik u om met spoed dit oordeel te geven. Daarnaast herinner ik u beleefd aan mijn verzoek om met een delegatie van KNV-leden de situatie in de sector met u te bespreken.

Hoogachtend,

Voorzitter KNV Spoorgoederenvervoer

Bijlagen:

- brief Van Lede aan Mansveld dd. 28 mei 2013
- brief aan Prorail dd. 8 november 2013
- brief van Prorail aan KNV dd. 26 november 2013



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

KNV Spoorgoederenvervoer

Postbus 19365
2511 BW Den Haag

Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl
Contactpersoon

26.

Datum 27 januari 2014
Betreft Gebruiksvergoeding

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/306452
Uw kenmerk
SP025-13PvL

Geachte

Uw brief van 27 november jl. aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de gebruiksvergoeding is in goede orde ontvangen. Excuus voor deze late reactie.

Met uw brief vraagt u de aandacht van de staatssecretaris voor het Nederlandse goederenvervoer per spoor. Concreet vraagt u de staatssecretaris een oordeel te geven of het spoorgoederenvervoer een verdere stijging van de gebruiksvergoeding kan dragen.

De gebruiksvergoeding wordt overeengekomen tussen ProRail en (in uw geval) de spoorgoederenvervoerders. Daar treedt de staatssecretaris niet rechtstreeks in, maar stelt alleen de wettelijke kaders. Ik ben verheugd dat de spoorgoederenvervoerders voor 2014 een Toegangsovereenkomst hebben gesloten met ProRail.

Het vorige kabinet heeft besloten dat de inkomsten uit de gebruiksvergoeding vanaf 2015 moeten worden verhoogd, door de subsidie aan ProRail te verlagen. Naar aanleiding van kritiek van ACM op de huidige berekeningsmethodiek van de gebruiksvergoeding heeft ProRail deze methodiek daarnaast aangepast. Deze aanpassing leidt (ook) vanaf 2015 tot een hogere gebruiksvergoeding.

In 2008 is de 'overgangsregeling spoorgoederenvervoer' ingesteld. Deze regeling is in 2012 en 2013 nog verlengd. Hiermee is in totaal ca. €42 mln. gemoeid. Bij de laatste verlenging hebben wij afgesproken dat wij samen aan het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer werken om het spoorgoederenvervoer door Nederland concurrerder te maken. Het Aanvalsplan moet het eerste kwartaal van dit jaar gereed zijn, om deze als onderdeel van de Lange Termijn Spooragenda naar de Tweede Kamer te kunnen sturen. Daarover voeren wij geregeld overleg.

Inmiddels zijn maatregelen in voorbereiding om het spoorgoederenvervoer concurrerder te maken. Medio dit jaar wordt er een ontwerp-AMVB naar de Tweede Kamer gestuurd die het mogelijk maakt met prijsprikkels het spoor op bepaalde tijden en trajecten efficiënter te maken. Ik heb KNV gevraagd om daarover mee te denken. Voorts is het implementatieplan van de



spoorgoederencorridor naar Italië (corridor 1) door de ministers goedgekeurd. De corridor naar Frankrijk (corridor 2) is voor wat betreft capaciteitsmanagement in werking gesteld terwijl goedkeuring van het implementatieplan nog wacht op gezamenlijke afspraken over uitrol van ERTMS op de corridor. Voor de corridor naar Polen (corridor 8) dient het implementatieplan in 2015 te worden goedgekeurd. In 2014 gaan de one-stop-shops voor de corridors Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon van start. Dit alles draagt bij aan het concurreren maken van het spoorgoederenvervoer.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Openbaar Vervoer en Spoor**

Datum
27 januari 2014

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/306452

Voor de verminderde capaciteit op de Betuweroute als gevolg van de aanleg van het 3^e Spoor is het primair de verantwoordelijkheid van ProRail, KeyRail (als ketenregisseur), DBNetz en de vervoerders om te komen tot alternatieve routing. Gegeven het belang voor het spoorgoederenvervoer werken wij bovendien gezamenlijk onder mijn regie met alle betrokken partijen om voor deze aanlegperiode maatregelen te nemen, om te zorgen dat spoorgoederenvervoer zo goed mogelijk gefaciliteerd kan worden. Er is hierover ook overleg met de Duitse collega's. Om de hinder van de aanleg van het 3^e spoor voor het spoorgoederenvervoer te beperken is inzet vanuit de sector zelf uiteraard onontbeerlijk. Daartoe zou ik dan ook een beroep op u willen doen.

U heeft in uw brief gevraagd de situatie in de spoorgoederensector te kunnen bespreken. Graag geef ik hier gehoor aan. Wij hebben vrijdag 31 januari a.s. hiervoor een afspraak gemaakt. In dat gesprek kunnen we tevens vooruit kijken naar een gesprek van de staatssecretaris met de spoorgoederensector.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directeur Onafhankelijke Mediator en Spoor

Postbus 2090
2500 EX DEN HAAG

Datum 19 juni 2014
Kenmerk 3585059
Onderwerp Gebruiksvergoeding



Geachte

Directie
Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht
Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
www.prorail.nl

Via de gebruiksvergoeding rekent ProRail de direct aan de exploitatie van de treindienst gerelateerde kosten door aan vervoerders. Dat ProRail deze kosten kan doorberekenen aan vervoerders en welke kosten dat behelst is vastgelegd in Richtlijn 2012/34/EU. De Autoriteit Consument en Markt (ACM) houdt hier toezicht op. Mede naar aanleiding van kritiek van ACM op de methodiek waarmee ProRail de gebruiksvergoeding berekende is deze aangepast. Met deze aanpassing werd eveneens beoogd invulling te geven aan de van het kabinet Rutte I taakstellende verhoging van de gebruiksvergoeding per 2015 met € 50 mln. Inmiddels is duidelijk dat toepassing van de gewijzigde berekeningsmethodiek voor het jaar 2015 niet leidt tot een verhoging van de gebruiksvergoeding met € 50 mln, maar tot een verhoging van € 30 mln. De goederenvervoerders en de regionale personenvervoerders hebben daarnaast bij ProRail aangegeven niet akkoord te gaan met de per 2015 verhoogde gebruiksvergoeding.

Het ministerie van IenM heeft ProRail verzocht te bezien of en zo ja hoe via de gebruiksvergoeding het resterende gat van ca. € 20 mln. kan worden gedicht. ProRail en het Ministerie hebben samen gekeken naar manieren om goederenvervoerders en regionale personenvervoerders tegemoet te komen. Na ambtelijk overleg doe ik hiermee een afgestemd voorstel toekomen.

In bijlage 1 treft u aan welke mogelijkheden er zijn om het tekort van € 20 mln binnen de gebruiksvergoeding op te lossen. Ambtelijk is hier positief op gereageerd. Het totale tekort van € 20 mln wordt daarmee ingevuld. De voorstellen zijn eveneens besproken met ACM.

Met een hogere gebruiksvergoeding stijgen de lasten van de vervoerders. In hoeverre dat wenselijk is, is een politieke afweging. Op verzoek van het ministerie heeft ProRail voorstellen gedaan om het effect van een hogere gebruiksvergoeding specifiek voor de goederenvervoerders en de regionale vervoerders voor 2015 en 2016 te mitigeren. Ook is een voorstel gepresenteerd waarbij alleen de stijging voor de goederenvervoerders wordt verminderd (zie bijlage 2).

Voor het opstellen van de tarieven van de gebruiksvergoeding 2016 dienen de uitgangspunten duidelijk te zijn. Daarbij is van belang of de door ProRail aangegeven aanpassingen van de gebruiksvergoeding moeten worden geïmplementeerd.

Ik verzoek u daarom aan te geven:

- of u akkoord gaat met de voorstellen ter invulling van het tekort op de gebruiksvergoeding voor de jaren 2015 en 2016. Over eventuele risico's van de gedane voorstellen vanaf 2016 kan het ministerie met ACM contact opnemen.
- of u akkoord gaat met een aanpassing van de verdeling van de gebruiksvergoeding over NSR, de regionale vervoerders en de goederenvervoerders voor het jaar 2015 en zo ja, met welk van de gedane voorstellen.

ProRail dient, gezien de wettelijk vastgestelde tijdlijn voor het opstellen van de netverklaring 2016, de tarieven voor de gebruiksvergoeding 2016 op 10 september a.s. te publiceren in de concept-Netverklaring 2016. Om dit mogelijk te maken, rekening houdend met het door de accountant uit te voeren onderzoek of de tarieven 2016 conform de afgesproken methodiek zijn opgesteld, is een besluit van u op 1 juli wenselijk.

Graag verneem ik uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Directeur Bedrijfsstrategie

Bijlage 1 bij brief

A. Invulling taakstelling gebruiksvergoeding jaarlijks € 50 miljoen extra vanaf 2016

Taakstelling bij nieuwe systematiek

In 2012 en 2013 heeft ProRail, in overleg met ACM, gewerkt aan een nieuwe systematiek gebruiksvergoeding. Op basis van de toen meest recent bekende begroting van ProRail zou deze nieuwe systematiek invulling geven aan de taakstelling van Rutte I: € 50 mln extra inkomsten uit gebruiksvergoeding p/j. Echter, in praktijk blijkt nu dat de nieuwe methodiek gebruiksvergoeding weliswaar tot extra inkomsten leidt, maar dat deze ca. € 20 mln p/j achter blijven bij de taakstelling.

	2015	2016	2017	2018
Taakstelling Rutte I	€ 50	€ 50	€ 50	€ 50
Extra inkomsten GV a.g.v. nieuwe systematiek	€ 31	€ 29	€ 28	€ 26
Resterende taakstelling (I)	€ 19	€ 21	€ 22	€ 24

Invulling resterend deel taakstelling

Overleg met lenM heeft geleid tot de opdracht aan ProRail om te onderzoeken hoe ProRail via de methodiek van de gebruiksvergoeding het resterende tekort van € 20 mln p/j kan oplossen.

Een eerste initiatief tot het (nader) invullen van de taakstelling heeft plaatsgevonden parallel aan het opstellen van de subsidieaanvraag 2014, waarvan de cijfers de basis (gaan) vormen voor vaststelling van de tarieven gebruiksvergoeding 2016. Hier is vanuit de optiek van de gebruiksvergoeding-systematiek gekeken naar de opstelling van de begroting en met name of de juiste toedeling van kosten is toegepast. E.e.a. heeft geleid tot aanpassingen in de begroting welke een positief effect hebben op de door te belasten kostenbasis en dus op de te ontvangen gebruiksvergoeding.

	2015	2016	2017	2018
Taakstelling Rutte I	€ 50	€ 50	€ 50	€ 50
Extra inkomsten GV a.g.v. nieuwe systematiek	€ 31	€ 29	€ 28	€ 26
Resterende taakstelling (I)	€ 19	€ 21	€ 22	€ 24
Delta kostenbasis subsidieaanvraag 2014	€ -	€ 15	€ 16	€ 12
Resterende taakstelling (II)	€ 19	€ 6	€ 7	€ 12

Voor het resterende tekort van ca. € 6 mln vanaf 2016 zijn de volgende mogelijkheden gevonden:

1. Dienst transfer

De variabiliteit van transfer (70,9 %) is bepaald a.d.v. kosten per station vs. aantal in-/uitstappers. Bij het bepalen van de kostenbasis dienen dezelfde kostensoorten opgenomen te worden als waarop de variabiliteit is bepaald. Bij de bepaling van de variabiliteit van transferkosten waren de energiekosten van stations opgenomen, waardoor ook in de kostenbasis van transfer de energiekosten moeten worden opgenomen. Effect + € 4,4 mln.

2. Dienst bovenleiding

Een deel van de vervangingskosten van rijdraden is afhankelijk van de treindienst. Rijdraden worden vervangen als deze te dun worden, het dunner worden van de rijdraden is het gevolg van het rijden van treinen welke gebruik maken van de dienst bovenleiding. Jaarlijks wordt er voor gemiddeld 3 miljoen euro rijdraden vervangen, de variabiliteit is voornamelijk gelijk gesteld aan de variabiliteit van bovenbouwvervangingen namelijk 20,1%. Effect + € 0,6 mln.

3. Dienst treinpad

3.1 Het aandeel dagwerk is een maat voor de hoeveel onderhoud die in dagdienst uitgevoerd kan worden. Naarmate er meer treinen rijden is het minder mogelijk om onderhoud overdag uit te voeren. Bij verhoging van het aantal treinen verschuift het dagwerk naar de nacht. In het geval er geen treinen rijden kan al het onderhoudswerk uitgevoerd worden gedurende de dag, in dat geval is het aandeel dagwerk 100%. Het uitgangspunt was dat het *aandeel dagwerk bij fictief dagtonnage* wanneer er geen treinen rijden stijgt van 61,4% naar 100%. Door het aandeel dagwerk op nul te stellen bij de situatie dat er geen treinen rijden i.p.v. 61,4% dalen de kosten. De daling van de kosten in het geval er geen treinen rijden betekent dat de vaste kosten dalen en de variabele kosten toenemen, de variabiliteit stijgt enigszins. Effect + € 2,2 mln.

3.2 Bij de *prognoses van de kwantiteiten treinkilometers* worden ook de afstanden onder de 5 km mee geprognoseerd. Deze afstanden worden echter bij de facturering niet in rekening gebracht, waardoor de kosten van de paden onder de 5 km niet gedekt zijn door inkomsten. Vanaf 2016 worden de kilometers die niet leiden tot inkomsten ook bij de tariefberekening buiten beschouwing gelaten. Effect + € 0,4 mln.

B. Invulling taakstelling gebruiksvergoeding jaarlijks € 50 miljoen extra vanaf 2015

Het resterende tekort van ca. € 19 mln voor het jaar 2015 kan niet via wijzigingen in de tarieven van de gebruiksvergoeding worden opgelost aangezien de Netverklaring 2015 reeds is uitgebracht (waarin de tarieven gebruiksvergoeding 2015 zijn opgenomen). De mogelijkheid is om het resterende tekort van de taakstelling voor het jaar 2015 middels een kasschuif door de schuiven naar latere jaren.

Bijlage 2 bij brief

Wijzigingsvoorstellen verdeling gebruiksvergoeding over verschillende segmenten

Als de stijging van de gebruiksvergoeding als gevolg van de taakstelling tot € 50 mln in 2016 wordt ingevuld zoals in de brief aangegeven zullen de regionale vervoerders in 2016 (op basis van de huidige tarieven in de Netverklaring 2015) € 3,7 mln meer moeten gaan betalen t.o.v. 2013 en de goederenvervoerders € 3,9 mln extra (voor 2015 is dat € 1,8 mln resp. € 3,0 mln). Deze stijging kan worden beperkt door de tarieven van de gebruiksvergoeding aan te passen. Deze tarieven zijn n.l. op een aantal onderdelen gedifferentieerd, bijvoorbeeld bij de dienst treinpad naar gewichtsklassen, waarbij de tarieven hoger worden naar mate in een klasse zwaardere treinen zitten.

Alternatief 1. Door de gewichtsklassen anders in te delen kan de gebruiksvergoeding voor de regionale personenvervoerders in totaal met ca. € 2,7 mln en voor goederenvervoerders met ca. € 2,2 mln. worden verlaagd. Voor regionale personenvervoerders zou de verhoging van de gebruiksvergoeding daarmee vanaf 2016 structureel op € 1 mln neerkomen en voor goederenvervoerders op € 1,7 mln.

De verlaging van de gebruiksvergoeding met in totaal € 4,9 mln. voor regionaal personen- en goederenvervoer zal met name neerslaan bij NSR. In de vervoersconcessie (de huidige en de nieuwe) is opgenomen dat NSR een verhoging van de gebruiksvergoeding mag doorberekenen in de tarieven, met daarbij een compensatie voor de vraaguitval door die verhoging. De vuistregel hierbij is dat elke verhoging van de gebruiksvergoeding met € 10 mln. een verhoging van de NS-tarieven met 1% betekent.

De verlaging van de gebruiksvergoedingstarieven voor de gewichtscategorieën die veel door goederenvervoerders en regionale reizigersvervoerders worden gebruikt zou overigens ook al vanaf 2015 toegepast kunnen worden. Daaruit zou voor dat jaar in vergelijking met 2014 een daling voor de regionale personenvervoerders met € 0,8 mln resulteren en een stijging voor de goederenvervoerders van € 0,8 mln.

Alternatief 2. Een andere mogelijkheid is om met name de goederenvervoerders te ontzien. Door een andere wijziging van de treinpad tarieven kan de stijging van de goederenvervoerders worden teruggebracht tot ca. € 0 mln. Voor de regionale vervoerders resteert in dit alternatief een stijging met € 3,0 mln. De stijging voor NSR zou daarmee op € 4,6 mln extra (€ 3,9 mln en € 0,7 mln) uitkomen.

Ministerie van Infrastructuur & Milieu

Postbus 20901
2500 EX Den HaagBIC RBOSNL2A
Iban NL32 RBOS 0759936544

Onderwerp : Gebruikersvergoeding verhoging 2015 en
2016
Onze referentie : 14-188
Uw referentie :
Behandeld door :
Doorkiesnummer :

Heerenveen, 5 september 2014

Geacht

Sinds 2012 wordt naar aanleiding van een Kabinetsbesluit een elementaire verhoging van de Gebruikersvergoeding van jaarlijks € 50 miljoen op de huidige regeling voorbereid. Deze maatregel in combinatie met andere zaken zetten de financiering van het regionale railvervoer ernstig onder druk. Het spreekt voor zich dat daarom over deze zaak veelvuldig is overlegd met ProRail, Ministerie van I&M en de vervoerders. Hoewel de decentrale overheden rechtstreeks bij dit onderwerp betrokken zijn en onze vertegenwoordiger, de heer Van Setten, in dezen diverse malen aangedrongen heeft om de regionale overheden, als opdrachtgever en in veel gevallen financier van de gebruikersvergoeding, hierbij te betrekken heeft het Ministerie van I&M hieraan geen gehoor gegeven. Tot op heden zijn de regionale overheden met decentrale spoorlijnen niet concreet op de hoogte gesteld van de voorstellen in kader Gebruikersvergoeding voor 2015.

De regionale vervoerbedrijven zijn niet akkoord gegaan met de voorstellen die door ProRail t.a.v. de verdeling van de bovengenoemde € 50 miljoen over NS, regionaal reizigersvervoer en goederenvervoer aan de orde gesteld zijn. Om die reden hebben de regionale vervoerbedrijven de Toegangsovereenkomst met ProRail voor 2014, onder protest getekend. Onze belangrijkste argumenten waarom wij niet akkoord kunnen gaan met de wijze waarop ProRail omgaat met Gebruikersvergoeding, zijn:

Onderwerp : Gebruikersvergoeding verhoging 2015 en 2016
Onze referentie : 14-188

- De Regionale overheden zijn consequent niet betrokken of geïnformeerd over de wijziging van de gebruiksvergoeding, terwijl zij wel in hun rol als opdrachtgever direct hierbij betrokken zijn.
- De onevenredig zware impact op het kostenniveau van het regionale vervoer, naast andere verhogingen van kosten en daling van subsidies, die direct van invloed zijn op de door het ministerie vastgestelde ambitie en de betaalbaarheid van het regionaal vervoer.
- De stijging bij de regionale bedrijven is hoger dan bij NS. Er is dus geen sprake van een evenredige verdeling van de pijn. Deze aanpak is om meerdere redenen onterecht en daar komen wij nader op terug.

De Gebruiksvergoeding kent, met uitzondering van 2014, al jaren een stijgende lijn. Gerekend over meerdere jaren, stijgt deze jaarlijks meer dan de landelijke indexatie die wij als regionale vervoerders mogen toepassen en in onze tariefstellingen mogen doorberekenen. De meeste partijen hebben in de consultatie van de Netverklaring reeds eerder aangegeven niet akkoord te gaan met deze stijging. Desondanks zien we over meerdere jaren dat gemiddeld de Gebruiksvergoeding jaarlijks meer stijgt dan de landelijke indexaties.

Daarnaast zijn de ontwikkelingen in de nieuwe methodiek van berekenen van de Gebruiksvergoeding als gevolg van de door het Ministerie opgelegde doelstelling van € 50 mln die ProRail extra moet afdragen aan het Ministerie, voor ons onacceptabel, onder meer omdat verschillen in stijging ontstaan zijn tussen NS en de regionale vervoerders, die voor ons negatief uitvallen zonder dat hiervoor een rechtvaardiging bestaat.

Het verschil ontstaat om twee redenen:

- De betaling voor het gebruik van bovenleiding is per direct herleidbaar gebruik verlaagd, doch opgenomen in de vaste vergoeding. Hierdoor wordt de vergoeding per kilometer voor dieseltreinen, die niet van de bovenleiding gebruik maken, hoger. Een elementair deel van ons lijnennet rijdt op diesel!
- De eerste trap qua vergoeding per ton kilometer, waar vrijwel al onze treinbewegingen invallen, wordt opgerekt van 160 naar 180 ton en tevens sterker verhoogd dan de trappen daarboven. Onze keuze voor lichte treinen, die zuiniger rijden en minder slijtage aan de infra veroorzaken wordt hierdoor in een klap achterhaald! Op enkele uitzonderingen na in de spitsuren vallen al onze treinen in een gewichtsklasse ruim onder de 120 ton. Het invoeren van een extra trap tot 120 ton zou recht doen

Onderwerp : Gebruikersvergoeding verhoging 2015 en 2016
Onze referentie : 14-188

aan het gebruik van lichte treinen en ook een erkenning bieden van het elementair andere exploitatiemodel op de regionale lijnen ten opzichte van het HRN.

Met name het eerste punt, de extra verhoging voor dieseltreinen ten opzichte van elektrische treinen, is voor ons extra pijnlijk in het kader van de bekende rode diesel problematiek. Ook hier is tot op heden door het Ministerie geen enkele handreiking gedaan om daar enige oplossing of compensatie voor te vinden.

Bureau AEF heeft in opdracht van het Ministerie de effecten van de verhoging van de gebruiksvergoeding onderzocht. De bevindingen zijn opgenomen in het Advies ingroeiregeling gebruiksvergoeding spoorinfrastructuur van 13 mei 2013. AEF maakte daarbij gebruik van een doorrekening van ProRail waaruit blijkt dat de verhoging van de Gebruiksheffing bij de NS Groep leidt tot een verhoging van 18% en bij de Reizigersvervoerders excl. NS Groep tot een verhoging van 20%.

Daarnaast heeft AEF, eveneens in opdracht van het Ministerie, de gevolgen van de afschaffing van de rode diesel voor de regionale vervoerders in kaart gebracht. De afschaffing van de fiscale vrijstelling heeft geleid tot een kostenstijging van 1,5% ten opzichte van de omzet bij de regionale vervoerders. AEF heeft doorgerekend hoe de kostenstijging zich verhoudt tot de omzet op de OV chipkaart omdat dat de enige component is waar de regionale vervoerders zelf een tariefsverhoging zouden kunnen doorvoeren. De extra kosten bedragen 14% van de OV chipkaart inkomsten op de betrokken lijnen. Bij een dergelijke tariefsverhoging op de OV chipkaart, berekent AEF een vraaguitval van 12% van de reizigers. Door dit effect kan een tariefsverhoging slechts een beperkt deel van de extra kosten goedmaken.

AEF heeft in de zelfde rapportage doorgerekend in hoeverre de verhoging van de gebruiksvergoeding door regionale vervoerders kan worden gedekt middels tariefstijging. Bij een tariefstijging 1 op 1 met de extra lasten wordt als gevolg van de vraaguitval, slechts 26% van de extra kosten gedekt; er blijft per saldo een tekort van € 3 mln.

Hieraan moeten nog de volgende zaken toegevoegd worden;

- De aanpassing van de BDU loopt achter op de werkelijke prijsontwikkelingen.

Onderwerp : Gebruikersvergoeding verhoging 2015 en 2016
Onze referentie : 14-188

- De bedrijven moeten de komende tijd zelf de planning op stations en emplacementen (programma Donna knoop) van ProRail overnemen. Dit leidt tot een kostenverlaging bij ProRail en wederom een stijging van kosten bij de vervoerders.

Daar komt nog bij dat door ProRail ondertussen grote voordelen behaald worden met de PGO contracten met de aannemers waardoor de Gebruikersvergoeding voor 2014 heeft kunnen dalen en het verplaatsen van de kosten die met reisinformatie te maken hebben van ProRail naar NS. Hoe worden deze voordelen de komende jaren vertaald in de gebruikersvergoeding?

Het voorzieningenniveau van de infra bij de regionale vervoerders is duidelijk anders -van lagere kwaliteit - dan op het Hoofdrailnet. Ondanks verbetering van het voorzieningenniveau op de regionale lijnen, die tot een forse reizigersgroei geleid heeft, wordt slechts mondjesmaat voorzien in de verbetering van de infrastructuur. In 2009 afgesproken verbeteringen van de infrastructuur als gevolg van de quick scan regionale lijnen zijn nog nauwelijks gerealiseerd en zijn slechts ten dele in voorbereiding om uitgevoerd te worden.

De prestaties van de regionale vervoerders hebben regelmatig te leiden onder de slechte performance van de infrastructuur. De enkelsporige baanvakken met veelal een lage baanvaksnelheid en eenvoudige beperkte seingeving waarop de regionale vervoerders rijden, kennen daar door beperkte mogelijkheden om extra treinen in te zetten en de afhandeling van calamiteiten is complex door de beperkte bijsturing mogelijkheden, wat een snel herstel van de dienstregeling belemmert.

Kortom, er zijn weinig reële mogelijkheden om het voorzieningenniveau danwel de bijsturing bij calamiteiten te verbeteren. De bedrijven zelf hebben alle inspanningen verricht om binnen de beperkte mogelijkheden op de regionale lijnen tot een hoogwaardig voorzieningenniveau te komen. Dat blijkt ook uit positieve klantwaardering, die jaarlijks door KPVV geconstateerd wordt.

Wij maken daarom bezwaar tegen de verhoging van de Gebruikersvergoeding voor regionale vervoerders om reden dat:

- Wij geen toename van de kwaliteit en functionaliteit zien van de door ProRail geleverde diensten, die een verdere tariefstijging rechtvaardigt;
- De nieuwe systematiek onevenredig slecht uitpakt voor het regionale vervoer vanwege de verhoging van de laagste trap en de extra belasting van diesel exploitatie, terwijl de afschaffing

Onderwerp : Gebruikersvergoeding verhoging 2015 en 2016
Onze referentie : 14-188

van de rode diesel hier al tot een verhoging van 10% van de kilometerkosten geleid heeft. Het overgrote deel van ons vervoer vindt plaats met treinen < 120 ton treingewicht.

- de achterstand in het voorzieningenniveau t.o.v. het Hoofdrailnet zal moeten leiden tot een differentiatie in de Gebruikersvergoeding naar kwaliteit en gebruiksmogelijkheden van baanvakken, in lijn met het voorstel van de staatssecretaris om differentiatie naar kwaliteit door te voeren;
- de extra taakstellingen van ProRail niet een op een aan de vervoerders dienen te worden doorberekend. Via interne programma's bij ProRail zouden deze te leiden tot efficiëntieverbeteringen om kosten te verminderen en er geen verhoging in Gebruikersvergoeding aan vervoerders hoeft te worden doorberekend;
- het aannemelijk is dat PGO met aannemers ook de komende jaren een verdere verbetering van de kostenstructuur voor onderhoud zullen opleveren evenals de verplaatsing van de reisinformatiekosten van ProRail naar NS. Daarbij mogen de vervoerders verwachten dat dit verder wordt doorvertaald in een lagere Gebruikersvergoeding.
- Eerst de uit de quick scan van 2009 voortvloeiende maatregelen en de daarna vastgestelde projecten -als bijvoorbeeld versnelling van de verbinding Winterswijk Apeldoorn Randstad- uitgevoerd moeten worden, voor sprake kan zijn van een verhoging van de gebruikersvergoeding.

Wij rekenen er op dat het besluit om de nu voorliggende verhoging van de gebruikersvergoeding voor de regionale lijnen heroverwogen wordt. Gelet op het binnenkort weer van start gaan van de onderhandelingen met ProRail over de Toegangsovereenkomsten, mogen wij er wel op vertrouwen dat wij zo spoedig mogelijk, doch in elk geval voor 13 oktober a.s., van u de uitkomst van deze heroverweging vernemen.

Met vriendelijke groet,
Arriva Personenvervoer Nederland B.V.

Directeur Operations





Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

ProRail B.V.
t.a.v. de directeur Bedrijfsstrategie

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

31.

Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl
Contactparsoon

1@minlenm.n

Datum 8 september 2014
Betreft Uw brief van 19 juni jl. over de gebruiksvergoeding

Ons kenmerk
IENN/BSK-2014/193766
Uw kenmerk
3585059

Geachte heer

Uw brief van 19 juni jl. over de gebruiksvergoeding heb ik in goede orde ontvangen. De zomerperiode hebben wij gebruikt om nader informatie uit te wisselen.

Voor wat betreft de invulling van het tekort in 2015 en 2016 op de verhoging van de gebruiksvergoeding geeft u aan allereerst gekeken te hebben naar de door te belasten kostenbasis. Hiermee wordt een gedeelte van het tekort weggewerkt. Het tekort wordt volledig weggewerkt door aanvullend wijzigingen aan te brengen in de diensten transfer, bovenleiding en treinpad. Ik waardeer dat u erin geslaagd bent het tekort binnen de kaders weg te werken.

Naar aanleiding van uw brief hebben medewerkers van ProRail en het Ministerie nader gesproken over het neerslaan van de verhoging van de gebruiksvergoeding op bepaalde vervoerssoorten. In navolging daarvan verzoek ik u binnen de kaders van tarifieringsmethodiek en Rijksbegroting te trachten de stijging van de gebruiksvergoeding evenwichtig op de vervoerssoorten te laten neerslaan.

Hoogachtend,

DE WAARNEMEND DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

datum: 12 september 2014
onderwerp: Gebruiksvergoeding ProRail
uw kenmerk:
ons kenmerk: dir.70/RB

e-mail: secretariaat@syntus.nl
telefoon: +31 (0)88 033 1300
behandeld door: secretariaat



Ministerie van Infrastructuur & Milieu

Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

32.

Geachte

Op 16 december 2013 heeft Syntus, net als andere regionale spoorvervoerders, onder protest de Toegangsovereenkomst met ProRail voor 2014 getekend. Mede naar aanleiding daarvan is er gedurende 2014 met ProRail gesproken over de hoogte van de Gebruiksvergoeding en de ontwikkeling daarvan in de komende jaren. Op 4 september 2014 heeft Syntus, net als de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) een brief ontvangen waarin ProRail uiteenzet hoe zij omgaat met de Gebruiksvergoeding. Daarnaast is er tussen ProRail en de regionale spoorvervoerders discussie over de vergoeding voor buitendienststellingen. Ook dat onderwerp noemt ProRail in haar brief.

Syntus heeft moeite met de wijze waarop ProRail de door de nationale overheid opgelegde taakstelling verwerkt in de Gebruiksvergoeding. Procesmatig begrijpt Syntus niet waarom ProRail de regionale opdrachtgevers, provincies en stadsregio's niet bij haar plannen betreft.

Daarnaast is het verhogen van de Gebruiksvergoeding, zonder dat daar een kwaliteitsverbetering tegenover staat, voor Syntus onacceptabel. Sterker nog, de kwaliteit van het voorzieningenniveau is voor regionale vervoerders lager dan voor het Hoofdrailnet, terwijl de kostenverhogingen relatief gezien het zwaarst drukken op het regionale vervoer:

- Het materieel van regionale vervoerders is doorgaans onder de 120 ton, dat geldt in ieder geval voor Syntus, waardoor regionale vervoerders zuiniger rijden en minder slijtage veroorzaken aan de infrastructuur. De sterke verhoging van het tarief voor de eerste trap (meer dan bij de trappen daarboven) in combinatie met het oprekken van deze trap van 160 naar 180 ton, doet geen recht aan het elementair andere exploitatiemodel op de regionale lijnen.
- De vergoeding per kilometer voor dieseltreinen wordt hoger, doordat de vergoeding voor het gebruik van bovenleiding wordt verlaagd voor direct herleidbaar gebruik en wordt opgenomen in de vaste vergoeding. Syntus rijdt in verband met de (niet) beschikbare infrastructuur, alleen met dieseltreinen en had al te maken met de afschaffing van de rode diesel.

De verhoging van de Gebruiksvergoeding komt voor regionale opdrachtgevers en vervoerders, bovenop de bezuinigingen op het openbaar vervoer (bijvoorbeeld op de BDU), het feit dat de vervoerders extra kosten moeten maken voor de planning op stations en emplacementen (Donna knoop) en de reeds genoemde afschaffing van de rode diesel. De door ProRail gerealiseerde voordelen met betrekking tot de PGO-contracten met de aannemers, lijken niet verrekend te worden in de Gebruiksvergoeding.

Bezoekadres:
Syntus
Visbystraat 5
7418 BE DEVENTER

Postadres:
Postbus 297
7400 AG DEVENTER
Nederland

site: www.syntus.nl
e-mail: @syntus.nl
telefax: 088 033 1309
telefoon: 088 033 1300

Syntus B.V. is ingeschreven
bij de KvK Arnhem onder
handelsregisternummer
09102634

Syntus neemt het zoveel mogelijk voorkomen van schade aan het milieu als gevolg van haar bedrijfsactiviteiten, zeer serieus.
Hiervoor hebben wij een Milieubeleidsverklaring opgesteld. Deze vindt u op onze website.

Compensatie van deze extra kosten door tariefsverhogingen voor reizigers is niet realistisch, zoals ook is aangetoond in het rapport van bureau AEF ("Capaciteitsverdeling op het spoor" dd. 2 september 2013). Dat brengt zowel vervoerders als opdrachtgevers in een zeer lastige positie. Dit is voor de regionale vervoerders des te meer teleurstellend, omdat de kwaliteitsverbetering op de regionale verbindingen beperkt wordt door de infrastructuur. Dat verbetering heeft plaatsgevonden blijkt wel uit de reizigerswaardering in de jaarlijkse OV-klientenbarometer van KPVV, maar die verbetering is voornamelijk door de inspanningen van vervoerders zelf gerealiseerd.

Kortom, Syntus heeft bezwaar tegen de verhogingen van de Gebruiksvergoeding, omdat:

- ProRail geen extra kwaliteit en/of functionaliteiten biedt die de stijging rechtvaardigen;
- Regionale vervoerders door de verhoging van de laagste trap en de extra belasting voor dieselmaterieel extra zwaar worden belast ten opzichte van de vervoerder op het Hoofdrailnet, terwijl de gehele treinvloot van Syntus bestaat uit (diesel)materieel onder de 120 ton;
- De kwaliteit van de regionale spoorinfrastructuur juist een verlaging van de Gebruiksvergoeding voor de regionale vervoerders zou rechtvaardigen;
- ProRail geen of in ieder geval onvoldoende interne maatregelen treft om te komen tot efficiëntieverbetering en kostenverlaging, en deze extra kosten worden afgewenteld op vervoerders en daarmee op de reiziger;
- ProRail gerealiseerde kostenverlagingen (PGO-contracten en verschuiving van kosten voor reisinformatie naar NS) niet ten gunste laat komen van vervoerders en daarmee de reizigers.

Op basis van het bovenstaande verzoeken wij uitdrukkelijk het besluit om de Gebruiksvergoeding te verhogen voor regionale vervoerders, te heroverwegen. In verband met het belang van het onderwerp en het feit dat ProRail binnenkort zal starten met de onderhandelingen voor de Toegangsovereenkomst voor 2015, vernemen wij graag zo spoedig mogelijk uw reactie hieromtrent.

(Met vriendelijke groet.

Directeur Operations

cc. ProRail
Regio Twente

Bezoekadres:
Syntus
Visbystraat 5
7418 BE DEVENTER

Postadres:
Postbus 297
7400 AG DEVENTER
Nederland

site: www.syntus.nl
e-mail: secretariaat@syntus.nl
telefax: 088 033 1309
telefoon: 088 033 1300

Syntus B.V. is ingeschreven
bij de KvK Arnhem onder
handelsregisternummer
09102634

Syntus neemt het zoveel mogelijk voorkomen van schade aan het milieu als gevolg van haar bedrijfsactiviteiten, zeer serieus.
Hiervoor hebben wij een Milieubeleidsverklaring opgesteld. Deze vindt u op onze website.

Het ministerie van Infrastructuur & Milieu
ter attentie van
de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
mevrouw W.M. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Breda, 16 september 2014

Onderwerp: Gebruiksvergoeding Prorail

33

Geachte mevrouw Mansveld,

Sinds 2012 wordt naar aanleiding van een Kabinetsbesluit een elementaire verhoging van de Gebruiksvergoeding van jaarlijks € 50 miljoen op de huidige regeling voorbereid. Deze maatregel in combinatie met andere zaken zetten de financiering van het regionale railvervoer ernstig onder druk. Het spreekt voor zich dat daarom over deze zaak veelvuldig is overlegd met ProRail, Ministerie van I&M en de vervoerders. Hoewel de decentrale overheden rechtstreeks bij dit onderwerp betrokken zijn en wij, in dezen diverse malen aangedrongen hebben om de regionale overheden, als opdrachtgever en in veel gevallen financier van de gebruiksvergoeding, hierbij te betrekken heeft het Ministerie van I&M hieraan geen gehoor gegeven. Tot op heden zijn de regionale overheden met decentrale spoorlijnen niet concreet op de hoogte gesteld van de voorstellen in kader Gebruiksvergoeding voor 2015.

De regionale vervoerbedrijven zijn niet akkoord gegaan met de voorstellen die door ProRail t.a.v. de verdeling van de bovengenoemde € 50 miljoen over NS, regionaal reizigersvervoer en goederenvervoer aan de orde gesteld zijn. Onze belangrijkste argumenten daarbij zijn:

- De stijging bij de regionale bedrijven is hoger dan bij NS. Er is dus geen sprake van een evenredige verdeling van de pijn. Deze aanpak is om meerdere reden onterecht en daar komen wij nader op terug.
- De Regionale overheden zijn consequent niet betrokken of geïnformeerd over de wijziging van de gebruiksvergoeding, terwijl zij wel in hun rol als opdrachtgever direct hierbij betrokken zijn.
- De onevenredig zware impact op het kostenniveau van het regionale vervoer, naast andere verhogingen van kosten en daling van subsidies, die direct van invloed zijn op de door het ministerie vastgestelde ambitie en de betaalbaarheid van het regionaal vervoer.

De Gebruiksvergoeding kent, met uitzondering van 2014, al jaren een stijgende lijn. Gerekend over meerdere jaren, stijgt deze jaarlijks meer dan de landelijke indexatie die wij als regionale vervoerders mogen toepassen en in onze tariefstellingen mogen doorberekenen. De meeste partijen hebben in de consultatie van de Netverklaring reeds eerder aangegeven niet akkoord te gaan met deze stijging. Desondanks zien we over meerdere jaren dat gemiddeld de Gebruiksvergoeding jaarlijks meer stijgt dan de landelijke indexaties.

Daarnaast zijn de ontwikkelingen in de nieuwe methodiek van berekenen van de Gebruiksvergoeding als gevolg van de door het Ministerie opgelegde doelstelling van € 50 mln die ProRail extra moet afdragen aan het Ministerie, voor ons onacceptabel, onder meer omdat verschillen in stijging ontstaan zijn tussen NS en de regionale vervoerders, die voor ons negatief uitvallen zonder dat hiervoor een rechtvaardiging bestaat.

Het verschil ontstaat om twee redenen:

- De betaling voor het gebruik van bovenleiding is per direct herleidbaar gebruik verlaagd, doch opgenomen in de vaste vergoeding. Hierdoor wordt de vergoeding per kilometer voor dieseltreinen (op de Maaslijn), die niet van de bovenleiding gebruik maken, hoger.
- De eerste trap qua vergoeding per ton kilometer, waar vrijwel al onze treinbewegingen invallen, wordt opgerekt van 160 naar 180 ton en tevens sterker verhoogd dan de trappen daarboven. Onze keuze voor lichte treinen, die zuiniger rijden en minder slijtage aan de infra veroorzaken wordt hierdoor in een klap achterhaald! Op enkele uitzonderingen na in de spitsuren vallen al onze treinen in een gewichtsklasse ruim onder de 120 ton. Het invoeren van een extra trap tot 120 ton zou recht doen aan het gebruik van lichte treinen en ook een erkenning bieden van het elementair andere exploitatiemodel op de regionale lijnen ten opzichte van het HRN.

Bureau AEF heeft in opdracht van het Ministerie de effecten van de verhoging van de gebruiksvergoeding onderzocht. De bevindingen zijn opgenomen in het Advies Ingroeiregeling gebruiksvergoeding spoorinfrastructuur van 13 mei 2013. AEF maakte daarbij gebruik van een doorrekening van ProRail waaruit blijkt dat de verhoging van de Gebruiksheffing bij de NS Groep leidt tot een verhoging van 18% en bij de Reizigersvervoerders excl. NS Groep tot een verhoging van gemiddeld 20%.

Voor een compleet beeld moeten wij nog de volgende zaken toegevoegd worden;

- De aanpassing van de BDU loopt achter op de werkelijke prijsontwikkelingen.
- De bedrijven moeten de komende tijd zelf de planning op stations en emplacementen (programma Donna knoop) van ProRail overnemen. Dit leidt tot een kostenverlaging bij ProRail en wederom een stijging van kosten bij de vervoerders.

Daar komt nog bij dat door ProRail ondertussen grote voordelen behaald worden met de PGO contracten met de aannemers waardoor de Gebruiksvergoeding voor 2014 heeft kunnen dalen en het verplaatsen van de kosten die met reisinformatie te maken hebben van ProRail naar NS. Hoe worden deze voordelen de komende jaren vertaald in de gebruiksvergoeding?

Het voorzieningenniveau van de infra bij de regionale vervoerders is duidelijk anders -van lagere kwaliteit - dan op het Hoofdrailnet. Ondanks verbetering van het voorzieningenniveau op de regionale lijnen, die tot een forse reizigersgroei geleid heeft, wordt slechts mondjesmaat voorzien in de verbetering van de infrastructuur. In 2009 afgesproken verbeteringen van de infrastructuur als gevolg van de quick scan regionale lijnen zijn nog nauwelijks gerealiseerd en zijn slechts ten dele in voorbereiding om uitgevoerd te worden.

De prestaties van de regionale vervoerders hebben regelmatig te leiden onder de slechte performance van de infrastructuur. De enkelsporige baanvakken met veelal een lage baanvaknelheid en eenvoudige beperkte seingeving waarop de regionale vervoerders rijden, kennen daar door beperkte mogelijkheden om extra treinen in te zetten en de afhandeling van calamiteiten is complex door de beperkte bijsturing mogelijkheden, wat een snel herstel van de dienstregeling belemmert.

Kortom, er zijn weinig reële mogelijkheden om het voorzieningenniveau danwel de bijsturing bij calamiteiten te verbeteren. De bedrijven zelf hebben alle inspanningen verricht om binnen de beperkte mogelijkheden op de regionale lijnen tot een hoogwaardig voorzieningenniveau te komen. Dat blijkt ook

uit positieve klantwaardering, die jaarlijks door KPVV geconstateerd wordt.

Wij maken daarom bezwaar tegen de structurele verhoging van de Gebruiksvergoeding voor regionale vervoerders (en decentrale overheden) om reden dat:

- Wij geen toename van de kwaliteit en functionaliteit zien van de door ProRail geleverde diensten, die een verdere tariefstijging rechtvaardigt;
- De nieuwe systematiek onevenredig slecht uitpakt voor het regionale vervoer vanwege de verhoging van de laagste trap en de extra belasting van diesel exploitatie, terwijl de afschaffing van de rode diesel hier al tot een kostenverhoging geleid heeft. Het overgrote deel van ons vervoer vindt plaats met treinen < 120 ton treingewicht.
- de achterstand in het voorzieningenniveau t.o.v. het Hoofdrailnet zal moeten leiden tot een differentiatie in de Gebruiksvergoeding naar kwaliteit en gebruiksmogelijkheden van baanvakken, in lijn met het voorstel van de staatssecretaris om differentiatie naar kwaliteit door te voeren;
- de extra taakstellingen van Prorail niet een op een aan de vervoerders dienen te worden doorberekend. Via interne programma's bij ProRail zouden deze te leiden tot efficiëntieverbeteringen om kosten te verminderen en er geen verhoging in Gebruiksvergoeding aan vervoerders hoeft te worden doorberekend;
- het aannemelijk is dat PGO met aannemers ook de komende jaren een verdere verbetering van de kostenstructuur voor onderhoud zullen opleveren evenals de verplaatsing van de reisinformatiekosten van Prorail naar NS. Daarbij mogen de vervoerders verwachten dat dit verder wordt doorvertaald in een lagere Gebruiksvergoeding.
- Eerst de uit de quick scan van 2009 voortvloeiende maatregelen en de daarna vastgestelde projecten -als bijvoorbeeld versnelling van de verbinding Winterswijk Apeldoorn Randstad- uitgevoerd moeten worden, voor sprake kan zijn van een verhoging van de gebruiksvergoeding.

Wij rekenen er op dat het besluit om de nu voorliggende verhoging van de gebruiksvergoeding voor de regionale lijnen heroverwogen wordt. Gelet op het binnenkort weer van start gaan van de onderhandelingen met ProRail over de Toegangsovereenkomsten, mogen wij er wel op vertrouwen dat wij zo spoedig mogelijk, doch in elk geval voor 13 oktober a.s., van u de uitkomst van deze heroverweging vernemen. Wij een kopie van de brief van Prorail van 2 september j.l. over gebruiksvergoeding gericht aan FMN bijgesloten.

Met vriendelijke groet,

Het ministerie van Infrastructuur & Milieu
ter attentie van
de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
mevrouw W.M. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Laapersveld 75
1213 VB Hilversum
Postbus 224
1200 AE Hilversum
Telefoon

34.

Datum: 17 september 2014 Uw kenmerk:
Onderwerp: Gebruiksvergoeding Prorail Ons kenmerk: AV/140917/CXX

Behandeld door:
Telefoon:

Geachte mevrouw Mansveld,

Sinds 2012 wordt naar aanleiding van een Kabinetsbesluit een elementaire verhoging van de gebruiksvergoeding van jaarlijks € 50 miljoen op de huidige regeling voorbereid. Deze maatregel in combinatie met andere zaken zetten de financiering van het regionale railvervoer ernstig onder druk. Het spreekt voor zich dat daarom over deze zaak veelvuldig is overlegd met ProRail, Ministerie van I&M en de vervoerders. Hoewel de decentrale overheden rechtstreeks bij dit onderwerp betrokken zijn en wij, in dezen diverse malen aangedrongen hebben om de regionale overheden, als opdrachtgever en in veel gevallen financier van de gebruiksvergoeding, hierbij te betrekken heeft het Ministerie van I&M hieraan geen gehoor gegeven. Tot op heden zijn de regionale overheden met decentrale spoorlijnen niet concreet op de hoogte gesteld van de voorstellen in het kader Gebruiksvergoeding voor 2015.

De regionale vervoerbedrijven zijn niet akkoord gegaan met de voorstellen die door ProRail ten aanzien van de verdeling van de bovengenoemde € 50 miljoen over NS, regionaal reizigersvervoer en goederenvervoer aan de orde gesteld zijn. Onze belangrijkste argumenten daarbij zijn:

- De stijging bij de regionale bedrijven is hoger dan bij NS. Er is dus geen sprake van een evenredige verdeling van de pijn. Deze aanpak is om meerdere redenen onterecht en daar komen wij nader op terug.
- De Regionale overheden zijn consequent niet betrokken of geïnformeerd over de wijziging van de gebruiksvergoeding, terwijl zij wel in hun rol als opdrachtgever direct hierbij betrokken zijn.
- De onevenredig zware impact op het kostenniveau van het regionale vervoer, naast andere verhogingen van kosten en daling van subsidies, die direct van invloed zijn op de door het ministerie vastgestelde ambitie en de betaalbaarheid van het regionaal vervoer.

De gebruiksvergoeding kent, met uitzondering van 2014, al jaren een stijgende lijn. Gerekend over meerdere jaren, stijgt deze jaarlijks meer dan de landelijke indexatie die wij als regionale vervoerders mogen toepassen en in onze tariefstellingen mogen doorberekenen. De meeste partijen hebben in de consultatie van de Netverklaring reeds eerder aangegeven niet akkoord te gaan met deze stijging. Desondanks zien we over meerdere jaren dat gemiddeld de gebruiksvergoeding jaarlijks meer stijgt dan de landelijke indexaties. Daar komt bij dat 5 jaar geleden in de discussie over de extreme verhoging van de gebruiksvergoeding na een eensluidende



discussie, door de toenmalige minister is toegezegd dat er geen extreme verhogingen in de toekomst plaats zouden vinden.

Daarnaast zijn de ontwikkelingen in de nieuwe methodiek van berekenen van de gebruiksvergoeding als gevolg van de door het Ministerie opgelegde doelstelling van € 50 miljoen die ProRail extra moet afdragen aan het Ministerie, voor ons onacceptabel, onder meer omdat verschillen in stijging ontstaan zijn tussen NS en de regionale vervoerders, die voor ons negatief uitvallen zonder dat hiervoor een rechtvaardiging bestaat.

Het verschil ontstaat om twee redenen:

- De betaling voor het gebruik van bovenleiding is per direct herleidbaar gebruik verlaagd, doch opgenomen in de vaste vergoeding. Hierdoor wordt de vergoeding per kilometer voor dieseltreinen (op de SAN-lijn), die niet van de bovenleiding gebruik maken, hoger.
- De eerste trap qua vergoeding per ton kilometer, waar vrijwel al onze treinbewegingen invallen, wordt opgerekt van 160 naar 180 ton en tevens sterker verhoogd dan de trappen daarboven. Onze keuze voor lichte treinen, die zuiniger rijden en minder slijtage aan de infra veroorzaken wordt hierdoor in een klap achterhaald! Op enkele uitzonderingen na in de spitsuren vallen al onze treinen in een gewichtsklasse ruim onder de 120 ton. Het invoeren van een extra trap tot 120 ton zou recht doen aan het gebruik van lichte treinen en ook een erkenning bieden van het elementair andere exploitatiemodel op de regionale lijnen ten opzichte van het HRN.

Bureau AEF heeft in opdracht van het Ministerie de effecten van de verhoging van de gebruiksvergoeding onderzocht. De bevindingen zijn opgenomen in het Advies ingroeiregeling gebruiksvergoeding spoorinfrastructuur van 13 mei 2013. AEF maakte daarbij gebruik van een doorrekening van ProRail waaruit blijkt dat de verhoging van de Gebruiksheffing bij de NS Groep leidt tot een verhoging van 18% en bij de Reizigersvervoerders excl. NS Groep tot een verhoging van gemiddeld 20%.

Voor een compleet beeld moeten wij nog de volgende zaken toegevoegd worden;

- De aanpassing van de BDU loopt achter op de werkelijke prijsontwikkelingen.
- De bedrijven moeten de komende tijd zelf de planning op stations en emplacementen (programma Donna knoop) van ProRail overnemen. Dit leidt tot een kostenverlaging bij ProRail en wederom een stijging van kosten bij de vervoerders.

Daar komt nog bij dat door ProRail ondertussen grote voordelen behaald worden met de PGO contracten met de aannemers waardoor de Gebruiksvergoeding voor 2014 heeft kunnen dalen en het verplaatsen van de kosten die met reisinformatie te maken hebben van ProRail naar NS. Hoe worden deze voordelen de komende jaren vertaald in de gebruiksvergoeding?

Het voorzieningenniveau van de infra bij de regionale vervoerders is duidelijk anders -van lagere kwaliteit - dan op het Hoofdrailnet. Ondanks verbetering van het voorzieningenniveau op de regionale lijnen, die tot een forse reizigersgroei geleid heeft, wordt slechts mondjesmaat voorzien in de verbetering van de infrastructuur. In 2009 afgesproken verbeteringen van de infrastructuur als gevolg van de quick scan regionale lijnen zijn nog nauwelijks gerealiseerd en zijn slechts ten dele in voorbereiding om uitgevoerd te worden.

De prestaties van de regionale vervoerders hebben regelmatig te leiden onder de slechte performance van de infrastructuur. De enkelsporige baanvakken met veelal een lage baanvak-

snelheid en eenvoudige beperkte seingeving waarop de regionale vervoerders rijden, kennen daar door beperkte mogelijkheden om extra treinen in te zetten en de afhandeling van calamiteiten is complex door de beperkte bijsturing mogelijkheden, wat een snel herstel van de dienstregeling belemmert.

Kortom, er zijn weinig reële mogelijkheden om het voorzieningenniveau dan wel de bijsturing bij calamiteiten te verbeteren. De bedrijven zelf hebben alle inspanningen verricht om binnen de beperkte mogelijkheden op de regionale lijnen tot een hoogwaardig voorzieningenniveau te komen. Dat blijkt ook uit positieve klantwaardering, die jaarlijks door KPVV geconstateerd wordt.

Wij maken daarom bezwaar tegen de structurele verhoging van de Gebruiksvergoeding voor regionale vervoerders (en decentrale overheden) om reden dat:

- Wij geen toename van de kwaliteit en functionaliteit zien van de door ProRail geleverde diensten, die een verdere tariefstijging rechtvaardigt; met andere woorden, wij zijn benieuwd welke diensten wegvallen indien de tariefstijging geen doorgang heeft;
- De nieuwe systematiek onevenredig slecht uitpakt voor het regionale vervoer vanwege de verhoging van de laagste trap en de extra belasting van diesel exploitatie, terwijl de afschaffing van de rode diesel hier al tot een kostenverhoging geleid heeft. Het overgrote deel van ons vervoer vindt plaats met treinen < 120 ton treingewicht;
- de achterstand in het voorzieningenniveau t.o.v. het Hoofdrailnet zal moeten leiden tot een differentiatie in de Gebruiksvergoeding naar kwaliteit en gebruiksmogelijkheden van baanvakken, in lijn met het voorstel van de staatssecretaris om differentiatie naar kwaliteit door te voeren;
- de extra taakstellingen van ProRail niet een op een aan de vervoerders dienen te worden doorberekend. Via interne programma's bij ProRail zouden deze te leiden tot efficiëntieverbeteringen om kosten te verminderen en er geen verhoging in Gebruiksvergoeding aan vervoerders hoeft te worden doorberekend;
- het aannemelijk is dat PGO met aannemers ook de komende jaren een verdere verbetering van de kostenstructuur voor onderhoud zullen opleveren evenals de verplaatsing van de reisinformatiekosten van Prorail naar NS. Daarbij mogen de vervoerders verwachten dat dit verder wordt doorvertaald in een lagere Gebruiksvergoeding;
- Eerst de uit de quick scan van 2009 voortvloeiende maatregelen en de daarna vastgestelde projecten -als bijvoorbeeld versnelling van de verbinding Winterswijk Apeldoorn Randstad- uitgevoerd moeten worden, voor sprake kan zijn van een verhoging van de gebruiksvergoeding.

Wij rekenen er op dat het besluit om de nu voorliggende verhoging van de gebruiksvergoeding voor de regionale lijnen heroverwogen wordt. Gelet op het binnenkort weer van start gaan van de onderhandelingen met ProRail over de Toegangsovereenkomsten, mogen wij er wel op vertrouwen dat wij zo spoedig mogelijk, doch in elk geval voor 13 oktober a.s., van u de uitkomst van deze heroverweging vernemen. Wij hebben een kopie van de brief van ProRail van 2 september jl. over gebruiksvergoeding gericht aan FMN bijgesloten.

Met vriendelijke groet,

CEO



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Arriva Personenvervoer Nederland B.V.
directeur Operations
Postbus 626
8440 AP Heerenveen

35.

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Openbaar Vervoer en Spoor**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.rijksverheid.nl
Contactpersoon

@minlenm.n

Datum 9 oktober 2014
Betreft Gebruiksvergoeding verhoging 2015 en 2016

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/208712

Uw kenmerk
14-188

Bijlage(n)
2

Geachte

Uw brief van 5 september jl. over de verhoging van de gebruiksvergoeding heb ik in goede orde ontvangen. Op 29 september jl. is er naar aanleiding van uw brief een gesprek geweest tussen Arriva, ProRail en het Ministerie. Op 2 oktober jl. is de verhoging van de gebruiksvergoeding bij de Landelijke Spoortafel besproken.

Op basis van het gesprek en de Landelijke Spoortafel ontvangt u hierbij mijn reactie op uw brief. Op uw vragen en opmerkingen reageer ik in de bijlage puntsgewijs. U geeft in uw brief voorts aan te rekenen op een heroverweging van de verhoging van de gebruiksvergoeding. Hieronder ga ik daar op in.

Het kabinet Rutte I heeft tot de verhoging besloten. Ook de Tweede Kamer heeft hiermee ingestemd. Naar aanleiding van kritiek van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) op de huidige methodiek die ProRail gebruikt voor de berekening van de tarieven voor de gebruiksvergoeding heeft ProRail die methodiek vernieuwd. Hierover heeft ACM een positief oordeel gegeven. Met de nieuwe methodiek voldoet ProRail ook aan de EU-richtlijn. De verhoging zal in twee stappen plaatsvinden en uiteindelijk in 2016 volledig zijn doorgevoerd. Vanaf dat jaar is de verhoging voor iedereen gelijk.

Voor uw informatie ontvangt u hierbij eveneens de brief die de Staatssecretaris naar aanleiding van de Landelijke Spoortafel naar de Tweede Kamer gestuurd heeft. Hierin wordt ingegaan op de gebruiksvergoeding. Ook staat daarin dat op verzoek van Rover, met instemming van de deelnemers, het komende jaar breder gekeken zal worden aan de OV en Spoortafels naar de betaalbaarheid van het regionale Openbaar Vervoer.

Hiermee hoop ik u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Bijlage

Hieronder een reactie op de punten die Arriva maakt in de brief van 5 september jl. over de gebruiksvergoeding. Voor het overzicht wordt naar onderwerp reactie gegeven.

Proces:

1. *Regionale overheden met decentrale spoorlijnen zijn niet op de hoogte gesteld van de voorstellen in het kader van de gebruiksvergoeding 2015.*

Dat nemen we ter harte. De betrokkenheid moet verbeterd worden. Daartoe kunnen de regionale spoortafels en de landelijke spoortafel dienen.

De gebruiksvergoeding wordt als onderdeel van een toegangsovereenkomst overigens afgesloten tussen ProRail en individuele vervoerders. Daar hebben overheden geen rol in. De verhoging van de gebruiksvergoeding staat in het Regeerakkoord van het kabinet Rutte I en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft dit in een brief van 6 september 2013 daarnaast aan de Tweede Kamer gemeld.

Verhoging gebruiksvergoeding:

2. *A). Er is geen toename van kwaliteit en functionaliteit van door ProRail geleverde diensten die een verhoging van de gebruiksvergoeding rechtvaardigt. B). De extra taakstellingen van ProRail dienen niet aan de vervoerders te worden doorberekend.*

Naar aanleiding van kritiek van ACM op de berekeningsmethodiek die ProRail hanteerde voor het vaststellen van de hoogte van de gebruiksvergoeding heeft ProRail deze aangepast. ACM heeft met de aangepaste methodiek ingestemd. De aangepaste methodiek leidt tot een verhoging van de gebruiksvergoeding. Deze verhoging sluit ook aan bij het besluit van het kabinet Rutte I de gebruiksvergoeding per 2015 structureel met €50 mln. te verhogen. De verhoging van de gebruiksvergoeding heeft daarom geen relatie met de kwaliteit en functionaliteit van door ProRail geleverde diensten.

3. *Behoudens 2014, is de gebruiksvergoeding elk jaar gestegen, meer dan met de landelijke indexatie die regionale vervoerders in de tarieven mogen doorberekenen.*

Dat de Indexatie achterblijft bij de kostenontwikkeling staat los van de ontwikkeling van de gebruiksvergoeding. Tegelijkertijd kent de berekening van de gebruiksvergoeding meer elementen dan alleen inflatie. Daardoor kan het gebeuren dat de tarieven als gevolg van kostenontwikkeling of verandering van de kwantiteiten (vervoersomvang) meer of minder stijgen dan de inflatie.

4. *A). De verhoging van de gebruiksvergoeding is voor de regionale vervoerders (20%) naar verhouding hoger dan voor NS (18%). B). er ontstaan verschillen in de verhoging van de gebruiksvergoeding tussen NS en regionale vervoerders, die voor de regionale vervoerders negatief uitvallen zonder dat hiervoor rechtvaardiging bestaat.*

In het rapport *Capaciteitsverdeling op het Spoor* dat met een brief van 6 september 2013 naar de Kamer gestuurd is staan deze percentages genoemd. Deze percentages zijn inmiddels achterhaald. De gebruiksvergoeding wordt nu in 2015 en 2016 in twee stappen verhoogd waarmee de verhoging met €50 mln. vanaf 2016 bereikt wordt. Vanaf dat jaar is de verhoging met ook voor alle vervoerders naar verhouding gelijk.

Per dienst zijn er wel verschillende ontwikkelingen tussen NS en regionale vervoerders, maar deze zijn deels ten nadele (dienst treinpad en opstellen iets hoger) en deels ten voordele van de regionale vervoerders (dienst haltingen aanzienlijk lager).

Berekening gebruiksvergoeding:

- 5. De gebruiksvergoeding per km is voor dieseltreinen gestegen, omdat het tarief voor bovenleiding binnen de gebruiksvergoeding verlaagd is en die verlaging gecompenseerd wordt door een verhoging van de vaste kosten.*

Het tarief voor bovenleiding betreft de transportkosten van de elektriciteit, niet de elektriciteit zelf (dat wordt door de vervoerders zelf ingekocht bij energiebedrijven). Die transportkosten worden door ProRail apart berekend en apart in rekening gebracht voor vervoer met elektrische treinen. Dieseltreinen worden hier dus niet voor aangeslagen. Met de gebruiksvergoeding worden daarnaast niet de vaste kosten in rekening gebracht (die maken onderdeel uit van de subsidieaanvraag door ProRail), alleen de marginale kosten.

- 6. De eerste gewichtklasse binnen de gebruiksvergoeding is verhoogd van 160 ton naar 180 ton en is sterker verhoogd dan de klassen daarboven, waardoor de kosten voor regionale vervoerders extra stijgen aangezien de regionale treinen in de eerste gewichtklasse zitten.*

De eerste gewichtklasse binnen de gebruiksvergoeding is niet van 160 ton naar 180 ton verhoogd. Om vanaf 2016 een naar verhouding gelijke verhoging van de gebruiksvergoeding te bereiken zijn de tarieven binnen de gewichtsklassen wel aangepast (zie ook: punt 4). Het tarief voor lagere gewichtsklassen is voorts altijd lager dan tarieven voor hogere gewichtsklassen om recht te doen aan het gebruik van lichtere treinen.

Kosten ProRail:

- 7. Vervoerders moeten zelf de planning op stations en emplacementen van ProRail overnemen wat tot een kostenverlaging bij ProRail en een stijging van kosten bij de vervoerders leidt.*

Doordat vervoerders zelf de planning op stations en emplacementen verzorgen kunnen zij ook zelf een dienstregeling maken en die aanpassen. Dit kan leiden tot extra kosten voor regionale vervoerders. Deze kosten staan overigens los van de gebruiksvergoeding.

- 8. A). Hoe wordt de kostendaling bij ProRail door PGO-contracten en overgaan van reisinformatie naar NS vertaald in de gebruiksvergoeding? B). Interne programma's bij ProRail zouden tot efficiëntieverbeteringen moeten leiden om kosten te verminderen waardoor er geen verhoging van de gebruiksvergoeding aan vervoerders hoeft te worden doorberekend;*

In de gebruiksvergoeding rekent ProRail de direct aan de exploitatie van de treindienst gerelateerde kosten door aan vervoerders. Als deze kosten dalen, daalt de gebruiksvergoeding ook. Besparingen zoals bijvoorbeeld door PGO-contracten betekenen inderdaad lagere tarieven voor vervoerders.

Regio:

9. *Er is onevenredig zware impact op het kostenniveau van het regionale vervoer, naast andere verhogingen van kosten en daling van subsidies, die direct van invloed zijn op de door het Ministerie vastgelegde ambitie en de betaalbaarheid van het regionaal vervoer*

Bij de Landelijke Spoortafel is besloten dat op verzoek van Rover, met instemming van de deelnemers, het komende jaar breder gekeken zal worden aan de OV en Spoortafels naar de betaalbaarheid van het regionale Openbaar Vervoer.

10. *A). De prestaties van de regionale vervoerders hebben regelmatig te leiden onder de slechte performance van de infrastructuur. B). Er zijn weinig reële mogelijkheden om het voorzieningenniveau dan wel de bijsturing bij calamiteiten te verbeteren.*

Bij de decentralisatie van regionale spoorlijnen is de afspraak gemaakt dat die lijnen op het dan geldende kwaliteitsniveau onder verantwoordelijkheid van decentrale overheden komen. Voor een eventuele kwaliteitsverbetering van de gedecentraliseerde spoorlijnen zijn decentrale overheden daarom eerstverantwoordelijk. Omdat de Rijksoverheid verantwoordelijkheid draagt voor het spoorwegennetwerk als geheel en de spoorweginfrastructuur in het bijzonder draagt het Ministerie waar het nuttig en noodzakelijk is substantieel bij (meestal via cofinanciering) aan de kwaliteitsverbetering van het gedecentraliseerd spoor. Hierbij noem ik:

- Maatregelen in het kader van het programma Beter Benutten regionaal spoor;
- Elektrificatie van het traject Nijmegen – Roermond (Maaslijn) en Zwolle – Wierden;
- Kader vergroening regionaal spoor;
- Rijksbijdrage aan oplossen capaciteitsknelpunt Zwolle – Herfte;
- Rijksbijdragen aan verschillende regionale grensoverschrijdende projecten.
- Maatregelen ter verbetering van de punctualiteit van een aantal regionale treindiensten.

11. *De verbeteringen van de infrastructuur in het kader van de quick scan regionale lijnen zijn nog nauwelijks gerealiseerd en zijn slechts ten dele in voorbereiding om uitgevoerd te worden.*

De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de verbeteringen van de infrastructuur in het kader van de quick scan regionale lijnen, waaronder het opdrachtgeverschap richting ProRail, ligt m.u.v. de maatregelen in Gelderland bij de decentrale overheden. Enkele maatregelen zijn al gerealiseerd of in uitvoering:

- Passeerspoor en extra perron bij Sneek Noord;
- Snelheidsverhoging Mantgum-Leeuwarden;
- Actuele remtabellen in Noord Nederland;
- Aanleg van de spoorlijn Roodeschool – Eemshaven;
- Verlenging perrons op de lijn Arnhem-Winterswijk;
- Snelle wissel te Didam;
- Aanleg van 700 meter dubbel spoor bij Wehl;
- Verhoging snelheid tussen Zutphen en Vorden;
- Verhoging aankomst- en vertreksnelheid te Zutphen.

12. *De achterstand in het voorzieningenniveau t.o.v. het Hoofdrailnet zal moeten leiden tot een differentiatie in de gebruiksvergoeding naar kwaliteit en gebruiksmogelijkheden van baanvakken, in lijn met het voorstel van de Staatssecretaris om differentiatie naar kwaliteit door te voeren.*

In een Kamerbrief van 6 september 2013 heeft de Staatssecretaris aangegeven onder meer door prijsprikkels tot een betere benutting van het spoorstelsel te willen komen. In de brief staat dat de Staatssecretaris daarbij onder meer denkt aan heffingen voor kwalitatief

hoogwaardige trajecten en kortingen voor trajecten met een lagere kwaliteit als uitwerking van de prijsprikkels. Richtlijn 2012/34/EU (Herschikkingsrichtlijn) is hierbij overigens bepalend.

Voorts wordt er in de tariefstelling van de gebruiksvergoeding rekening gehouden met het verschil in kwaliteit van de infrastructuur tussen het hoofdrailnet en het gedecentraliseerde spoor. De laagste gewichtsklasse, de klasse waarbinnen het grootste gedeelte van het materieel van de regionale vervoerders valt, heeft ook het laagste tarief. De stations zijn in categorieën ingedeeld en de regionale vervoerders maken voornamelijk gebruik van stations van een categorie met een laag tarief.

Er wordt bij de berekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding geen onderscheid gemaakt tussen Randstad en regio. De kosten per treinkilometer zijn overal gelijk. Wordt er wel een onderscheid gemaakt dan zouden de kosten per treinkilometer in de regio hoger zijn dan in de Randstad. De kosten per kilometer zijn in de regio lager dan in de Randstad, maar in de regio wordt minder gereden.

Rode diesel en BDU:

- 13. Bureau AEF heeft de gevolgen van de afschaffing van de rode diesel voor de regionale vervoerders in kaart gebracht. A). Voor de compensatie van de afschaffing van de rode diesel zou een tariefsstijging van 14% doorgevoerd moeten worden, wat zou leiden tot een vraaguitval van 12%. B). Met compensatie van de verhoging van de gebruiksvergoeding door een tariefsstijging van zou daar 26% van gedekt kunnen worden.*

Het rapport is juni 2013 opgeleverd. Daardoor zijn de cijfers met name voor wat betreft de gebruiksvergoeding inmiddels achterhaald, want niet gebaseerd op de evenredige verdeling van de verhoging daarvan. Voort is bij de berekening van de effecten van de afschaffing van de rode diesel in het rapport uitgegaan van een directe doorwerking van de hogere brandstofkosten. De afschaffing van de rode diesel betekent ruim 18 cent per liter extra en in de berekeningen is daar ook vanuit gegaan.

Om tot afspraken te komen over prijsontwikkelingen in de sector baseren decentrale overheden en regionale vervoerders zich onder meer op de Landelijke Bijdrage Index (LBI). Brandstofkosten maakt hier onderdeel van uit. Voor de afschaffing van de rode diesel is de LBI met 7,92% verhoogd. Dit is minder dan de 12-18% waar in het rapport vanuit gegaan is. Het LBI-percentage is door decentrale overheden en regionale vervoerders in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad vastgesteld, zo heb ik vernomen.

- 14. Er is geen handreiking gedaan voor de afschaffing van de fiscale regeling voor rode diesel, waardoor regionale vervoerders extra brandstofkosten hebben.*

De afschaffing van de rode diesel is als maatregel in het Lenteakkoord door het vorige kabinet genomen. Daarnaast is dit een fiscale maatregel en daarmee de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van Financiën. Voorts verwijs ik u naar punt 9.

- 15. De aanpassing van de BDU loopt achter op de werkelijke prijsontwikkelingen.*

Het vorige kabinet (Rutte I) heeft besloten de BDU op een aantal punten te versoberen.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/211497

Datum 10 oktober 2014
Betreft Stand van zaken uitwerking LTSA en Landelijke OV en
Spoortafel op 2 oktober 2014

Geachte voorzitter,

Op 15 april 2014 heb ik met u de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) deel 2 besproken. In deze agenda heb ik de uitdagingen voor het Hoofdrailnet en het brede netwerk Nederland uitgewerkt. Een belangrijk onderwerp in deze ontwikkeling is het samenwerkingsmodel dat met de betrokken partijen is opgesteld en concreet wordt vormgegeven in de OV en Spoortafels en de spoorgoederentafel. Deze samenwerking is essentieel om verbeteringen te kunnen realiseren in de deur-tot-deur rels. Verschillende partijen hebben hier immers een rol in te vervullen. Aan de tafels wordt tevens gezamenlijk uitvoering gegeven aan de acties die zijn opgenomen in de uitvoeringsagenda van de LTSA 2. Vanuit mijn rol als systeemverantwoordelijke neem ik hier de regie.

De tafels hebben in de afgelopen periode plaatsgevonden. Bij alle partijen bestaat een grote bereidheid tot samenwerken. De partijen zetten zich hier ook actief voor in. Zo hebben de provincies het voorzitterschap, de secretarisrol en de voorbereiding van de landsdelige tafels met succes op zich genomen; het Havenbedrijf Rotterdam heeft datzelfde gedaan voor de spoorgoederentafel. Via de landelijke OV en Spoortafel, borg ik de samenhang van het netwerk Nederland als geheel. De hiermee verband houdende afspraken over het versterken van de gezamenlijke governance tussen NS en ProRail die voor 1 oktober tot stand zouden komen, zijn nog in afwachting van de benoemingen van bestuurders bij ProRail. Ik zal u hierover zo spoedig mogelijk informeren.

Met deze brief geef ik invulling aan de afspraak die ik tijdens de landelijke OV en Spoortafel van 2 oktober 2014 heb gemaakt om als voorzitter uw Kamer over de belangrijkste uitkomsten van het overleg te informeren. Daarnaast heeft u in juni verzocht om binnen het samenwerkingsmodel een escalatiemodel te ontwikkelen en om de andere overheden te verzoeken de intentie uit te spreken om in hun concessiesturing ook het samenwerkingsmodel te borgen. In deze brief zal ik u tevens de stand van zaken op deze punten melden. Tenslotte ga ik in op het vervolgproces.

Uitkomsten landelijke OV en spoortafel

Met de stads- en streekvervoerders, de gedeputeerden (als voorzitters van de

landsdelige tafels), NS, ProRail, de spoorgoederensector en de consumentenorganisaties heb ik aan de OV en Spoortafel gesproken over een aantal actuele OV en spoordossiers. Afgesproken is om hiervan op hoofdlijnen verslag te doen aan uw Kamer.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/211497

Voor de uitwerking van de LTSA deel 2 is een aantal aanvullende analyses in gang gezet. Hiermee wordt het operationeel spoorconcept van het Hoofdrailnet "Beter en Meer" verbonden met de ambities en opgave van het regionale en lokale Openbaar Vervoer. De nadere analyses naar het bedienen van de spitsreizigers van en naar de belangrijkste economische centra en het optimaliseren van de knooppunten in Nederland worden momenteel met de landsdelen en de vervoerders uitgewerkt. De eerste resultaten zijn gepresenteerd. Tijdens de OV en Spoortafels van februari staan de volgende resultaten op de agenda: de herijking, de onderzoeken bediening spitsreiziger en de knooppuntenanalyse, de Quick Scan reistijdverkorting, de Letter of Intent, de ontwikkelagenda's OV in de landsdelen en grensoverschrijdende verbindingen.

Het proces en doel van de herijking is op de landsdelige tafels en op de landelijke tafel van 2 oktober besproken. Aangegeven is dat juridisch en bestuurlijk gecommiteerde MIRT-projecten niet heroverwogen zullen worden. Daarnaast is benadrukt dat gezien de beperkte vrije middelen een prioritering van de ambities binnen en tussen de landsdelen nodig is. De landsdelen willen hun ontwikkelagenda's gebruiken om deze prioritering aan te brengen. Zij vragen tijd om deze af te ronden. Mede daarom is aan de Landelijke OV en Spoortafel besloten de herijking tijdens de BO MIRT overleggen eind 2015 af te ronden. Om dit te kunnen bereiken zullen op de OV en spoortafels die in februari zijn voorzien de resultaten van de regionale en sectorale (NS en ProRail) prioritering die input is voor de herijking met elkaar worden besproken en vastgesteld. De deelnemers aan de OV en Spoortafels zien de nut noodzaak van deze aanpak.

De motie Dik-Faber¹ over een Quick Scan naar snelheidsverhogende maatregelen is besproken. Mijn ministerie verzamelt alle eerder gedane onderzoeken op dit terrein en zal de conclusies vervolgens verifiëren tegen de huidige context en ontwikkelingen. Het resultaat hiervan wordt dit najaar besproken met NS en ProRail en met de experts in de regio. Ook de consumentenorganisaties worden hierbij betrokken. De conclusies hieruit worden voorgelegd aan de OV en Spoortafels komend voorjaar.

De motie De Rouwe-Hoogland² over het verkorten van de reistijd naar Noord-Nederland eerder dan 2021 is eveneens aan de orde geweest. NS en Arriva hebben beide aangegeven mogelijkheden te zien de reistijd korter te maken. Hieraan wordt door Arriva, NS, de Noordelijke provincies en ProRail gewerkt. Ik vind het positief dat partijen dit in gezamenlijkheid hebben opgepakt en bezig zijn tot een substantiële verbetering te komen voor de reiziger. Ik hoop u hierover zo spoedig mogelijk te kunnen berichten.

Door enkele partijen is de verhoging van de gebruiksvergoeding opnieuw onder de aandacht gebracht. Deze verhoging is een gegeven aangezien deze voortkomt uit een kabinetsbesluit van Rutte I. Ook de Tweede Kamer heeft hiermee ingestemd. Het kabinetsbesluit houdt in dat de gebruiksvergoeding per 1 januari 2015 structureel met € 50 miljoen wordt verhoogd. Dit is een generieke verhoging

¹ Kamerstuk 29 984 Nr. 515, vergaderjaar 2013-2014

² Kamerstuk 29 984 Nr. 510, vergaderjaar 2013-2014

die door ProRail doorvertaald wordt in de verschillende tarieven.

Naar aanleiding van kritiek van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) op de huidige methodiek die ProRail gebruikt voor de berekening van de tarieven voor de gebruiksvergoeding, heeft ProRail die methodiek vernieuwd. Hierover heeft ACM een positief oordeel gegeven. Met de nieuwe methodiek voldoet ProRail ook aan de EU-richtlijn.

De verhoging leidt voor alle vervoerders, inclusief de goederenvervoerders, tot hogere kosten. De verhoging zal in twee stappen plaatsvinden en uiteindelijk in 2016 volledig zijn doorgevoerd. Vanaf dat jaar is de verhoging voor iedereen gelijk. IenM zal samen met ProRail een bijeenkomst beleggen om aan de decentrale overheden, de regionale vervoerders en de spoorgoederenvervoerders een toelichting te geven over de wijze waarop de doorberekening van de verhoging heeft plaatsgevonden.

Met het oog op de impact van de werkzaamheden aan het 3e Spoor in Duitsland op de capaciteit over het 3e Spoor, zal ik u binnenkort informeren over een maatregelenpakket. Dat is in het kader van de aanleg van het derde spoor langs de Betuweroute van Zevenaar/Emmerich tot Oberhausen, door een brede stuurgroep onder voorzitterschap van IenM ontwikkeld. Dit pakket moet borgen dat het spoorgoederenvervoer goed kan blijven functioneren én de extra hinder voor de omwonenden zoveel mogelijk beperkt blijft. Met de aanwezigen is de conclusie getrokken dat de voorbereidingen voor dit pakket maatregelen systematisch en doortastend hebben plaatsgevonden. Alle partijen hechten waarde aan een zorgvuldig proces van afstemming.

De voorzitter van de spoorgoederentafel heeft toegelicht hoe de verwachte schaarste op het spoor voor spoorgoederenvervoerders geadresseerd gaat worden. Naast aandacht voor publieke maatregelen gaat de sector zelf ook kijken hoe het aanvalsplan goederenvervoer, dat uw Kamer eerder heeft ontvangen, door de sector zelf verder uitgevoerd gaat worden. Tijdens de OV en Spoortafels wordt de samenhang tussen het reizigersvervoer en het spoorgoederenvervoer besproken. Afhankelijk van het onderwerp zal dit via de landsdelige tafels, de goederentafel of de landelijke tafel gebeuren.

Op verzoek van Rover zal, met instemming van de deelnemers, het komende jaar breder gekeken worden aan de OV en Spoortafels naar de betaalbaarheid van het regionale Openbaar Vervoer.

Partijen aan de Tafel hebben aangegeven dat de consultatie van NS en ProRail over het beheer- en vervoerplan goed is verlopen. De reacties worden nu verwerkt in de definitieve plannen die ik op 1 november verwacht te ontvangen en na mijn instemming ook aan uw Kamer zal versturen. Ik heb in het kader hiervan toegelicht dat ik de beleidsprioriteitenbrief beschouw als een rijksinstrument voor het sturen op de concessies. In de beheer- en vervoerplannen worden deze prioriteiten ingevuld. Dat is echter niet het enige dat in deze plannen tot uiting komt. NS en ProRail baseren hun beheer- en vervoerplan ook op eigen observaties zoals gedaan aan de tafels.

Voor het komende jaar is het met alle vervoerders ontwikkelen van een "dashboard" waarin o.a. de prestaties van de vervoerders op het gebied van de deur-tot-deurreis zijn opgenomen, een prioriteit. Ook het opstellen en bespreken van de beheer- en vervoerplannen en het prioriteren van programma's en projecten zal op de tafels worden geagendeerd.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/211497

De aandacht voor grensoverschrijdende verbindingen is door alle partijen benadrukt. De NS heeft dit in de hoofddirectie speciaal belegd. Voortgang zal ook aan de tafels worden besproken. Met zowel België als Duitsland is er bestuurlijk contact. Ik heb aangegeven dat waar dit toegevoegde waarde kan hebben het gesprek met mijn collega's in België en Duitsland te zullen voeren.

De bepaling in artikel 62.2 van de ontwerpconcessie geeft blijkens de reactie aan de Tafel onvoldoende zekerheid dat NS met ingang van dienstregelingjaar 2017 Breda en Noorderkempen gaat bedienen met gebruikmaking van de hogesnelheidsinfrastructuur. Ook uw Kamer heeft hierop gewezen in het AO HSL van 11 september 2014. Daarom zal ik het artikel verduidelijken.

Stand van zaken toezeggingen ten aanzien van uitwerking Samenwerkingsmodel

In een bijlage van de LTSA 2 is een uitwerking opgenomen van het Samenwerkingsmodel, de zogeheten Terms of Reference. Het gaat om samenwerking tussen overheden, vervoerders, ProRail, reizigersorganisaties en vertegenwoordigers uit de goederenvervoersector. Dit samenwerkingsmodel is inmiddels ook verankerd in de nieuwe beheer- en vervoerconcessie en ik verwacht dat ook de andere overheden dat gaan doen in hun concessies. In het AO over de concessies d.d. 17 juni jl. heeft u een aantal opgaven meegegeven om de wederkerigheid van de samenwerking ook naar andere vervoerders te borgen en tevens de escalatie nader uit te werken.

Letter of Intent

In het AO van 17 juni 2014 heb ik toegezegd om met de landsdelen te bespreken deze wederkerigheid te bevestigen in een zogenaamde "Letter of Intent". Aan alle landsdelige OV en spoortafels is hierover gesproken, is de behoefte aan wederkerige afspraken tussen vervoerders gedeeld en is bevestigd dat in de volgende ronde OV en spoortafels deze Letter of Intent ter vaststelling voorligt. Naast het borgen van de samenwerking tussen partijen wordt hiermee ook invulling gegeven aan een meer gelijkgerichte sturing door de verschillende concessieverleners. Ook zaken als het bespreken van de vervoerplannen van alle vervoerders aan de tafels en het ontwikkelen van een gezamenlijk dashboard voor het monitoren van de verbeteringen in de rels van deur tot deur, behoren hiertoe.

Escalatiemodel

Uw Kamer heeft mij ook gevraagd de wijze van escalatie binnen het samenwerkingsmodel uit te werken. Binnen het samenwerkingsmodel blijven de rollen en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen ongewijzigd. Aan de Tafels worden geen besluiten genomen, maar wordt samen gewerkt aan het realiseren van de doelen zoals opgenomen in de LTSA. Escalieren kan drie zaken betekenen:

1. agendapunten worden vanuit de landsdelige tafels naar de landelijke tafel doorverwezen om de landsdeeloverstijgende aspecten te bespreken;
2. punten worden naar thematische overlegstructuren doorverwezen (programmatafels -zoals voor PHS, ERTMS, de spoorgoederentafel of NOVB);
3. zaken die financiële besluitvorming over investeringen vragen worden na voorbespreking aan de Tafels neergelegd op de BO-MIRT overleggen.

Dit is vastgelegd in het aan de Tafels geagendeerde Plan van Aanpak.

Vervolgproces

In het voorjaar zullen de Tafels opnieuw plaatsvinden waarbij in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde zullen komen: de herijking, de onderzoeken bediening spitsreiziger en de knooppuntenanalyse, de Letter of Intent, de ontwikkelagenda's OV in de landsdelen, grensoverschrijdende verbindingen en de betaalbaarheid van het regionale Openbaar Vervoer. Voor de spoorgoederentafel staat in ieder geval het operationeel spoorconcept goederen op de agenda. Over de uitkomsten zal ik u informeren.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/211497

Tijdens de landelijke tafel heb ik geconstateerd dat alle partijen in het OV de behoefte hebben de cultuur in de sector te veranderen. De reiziger en de verladers verwachten dat alle vervoerders en hun opdrachtgevers samenwerken. Daarop gaan het Rijk en de decentrale overheden, Prorail en alle vervoerders elkaar aanspreken. De consumentenorganisaties steunen deze ontwikkeling.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Syntus B.V.
directeur Operations
Postbus 297
7400 AG Deventer

36

**Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Openbaar Vervoer en Spoor**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon

@minlenm.n

Datum 9 oktober 2014
Betreft Gebruiksvergoeding ProRail

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/221458

Uw kenmerk
Dir.70/RB

Bijlage(n)
2

Geachte

Uw brief van 12 september jl. over de verhoging van de gebruiksvergoeding heb ik in goede orde ontvangen. Mede naar aanleiding van uw brief is de verhoging van de gebruiksvergoeding op 2 oktober jl. bij de Landelijke Spoortafel besproken.

Op basis van hetgeen bij de Landelijke Spoortafel over de gebruiksvergoeding is besproken ontvangt u hierbij mijn reactie op uw brief. Op uw vragen en opmerkingen reageer ik in de bijlage puntsgewijs. U geeft in uw brief voorts aan te rekenen op een heroverweging van de verhoging van de gebruiksvergoeding. Hieronder ga ik daar op in.

Het kabinet Rutte I heeft tot de verhoging besloten. Ook de Tweede Kamer heeft hiermee ingestemd. Naar aanleiding van kritiek van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) op de huidige methodiek die ProRail gebruikt voor de berekening van de tarieven voor de gebruiksvergoeding heeft ProRail die methodiek vernieuwd. Hierover heeft ACM een positief oordeel gegeven. Met de nieuwe methodiek voldoet ProRail ook aan de EU-richtlijn. De verhoging zal in twee stappen plaatsvinden en uiteindelijk in 2016 volledig zijn doorgevoerd. Vanaf dat jaar is de verhoging voor iedereen gelijk.

Voor uw informatie ontvangt u hierbij eveneens de brief die de Staatssecretaris naar aanleiding van de Landelijke Spoortafel naar de Tweede Kamer gestuurd heeft. Hierin wordt ingegaan op de gebruiksvergoeding. Ook staat daarin dat op verzoek van Rover, met instemming van de deelnemers, het komende jaar breder gekeken zal worden aan de OV en Spoortafels naar de betaalbaarheid van het regionale Openbaar Vervoer.

Hiermee hoop ik u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Bijlage

Hieronder een reactie op de punten die Syntus maakt in de brief van 12 september jl. over de gebruiksvergoeding. Voor het overzicht wordt naar onderwerp reactie gegeven.

1. *Betrokkenheid regionale opdrachtgevers, provincies en stadsregio's:*

De betrokkenheid moet verbeterd worden. Daartoe kunnen de regionale spoortafels en de landelijke spoortafel dienen.

2. *Kwaliteit en functionaliteit van het voorzieningenniveau voor regionale vervoerders en de gebruiksvergoeding:*

Naar aanleiding van kritiek van ACM op de berekeningsmethodiek die ProRail hanteerde voor het vaststellen van de hoogte van de gebruiksvergoeding heeft ProRail deze aangepast. ACM heeft met de aangepaste methodiek ingestemd. De aangepaste methodiek leidt tot een verhoging van de gebruiksvergoeding. Deze verhoging sluit ook aan bij het besluit van het kabinet Rutte I de gebruiksvergoeding per 2015 structureel met €50 mln. te verhogen. De verhoging van de gebruiksvergoeding heeft daarom geen relatie met de kwaliteit en functionalliteit van door ProRail geleverde diensten.

Voorts wordt er in de tariefstelling van de gebruiksvergoeding rekening gehouden met het verschil in kwaliteit van de infrastructuur tussen het hoofdrailnet en het gedecentraliseerde spoor. De laagste gewichtsklasse, de klasse waarbinnen het grootste gedeelte van het materieel van de regionale vervoerders valt, heeft ook het laagste tarief. De stations zijn in categorieën ingedeeld en de regionale vervoerders maken voornamelijk gebruik van stations van een categorie met een laag tarief.

Er wordt bij de berekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding geen onderscheid gemaakt tussen Randstad en regio. De kosten per treinkilometer zijn overal gelijk. Wordt er wel een onderscheid gemaakt dan zouden de kosten per treinkilometer in de regio hoger zijn dan in de Randstad. De kosten per kilometer zijn in de regio lager dan in de Randstad, maar in de regio wordt minder gereden.

Bij de decentralisatie van regionale spoorlijnen is de afspraak gemaakt dat die lijnen op het dan geldende kwaliteitsniveau onder verantwoordelijkheid van decentrale overheden komen. Voor een eventuele kwaliteitsverbetering van de gedecentraliseerde spoorlijnen zijn decentrale overheden daarom eerstverantwoordelijk. Omdat de Rijksoverheid verantwoordelijkheid draagt voor het spoorwegnetwerk als geheel en de spoorweginfrastructuur in het bijzonder draagt het Ministerie waar het nuttig en noodzakelijk is substantieel bij (meestal via cofinanciering) aan de kwaliteitsverbetering van het gedecentraliseerd spoor. Hierbij noem ik:

- Maatregelen in het kader van het programma Beter Benutten regionaal spoor;
- Elektrificatie van het traject Nijmegen – Roermond (Maaslijn) en Zwolle – Wierden;
- Kader vergroening regionaal spoor;
- Rijksbijdrage aan oplossen capaciteitsknelpunt Zwolle – Herfte;
- Rijksbijdragen aan verschillende regionale grensoverschrijdende projecten.
- Maatregelen ter verbetering van de punctualiteit van een aantal regionale treindiensten.

3. *De door ProRail gerealiseerde efficiëntieverbeteringen en kostenverlagingen en de gebruiksvergoeding:*

In de gebruiksvergoeding rekent ProRail de direct aan de exploitatie van de treindienst gerelateerde kosten door aan vervoerders. Als deze kosten dalen, daalt de gebruiksvergoeding ook. Besparingen zoals bijvoorbeeld door PGO-contracten betekenen inderdaad lagere tarieven voor vervoerders.

4. *Verhouding van de verhoging van de gebruiksvergoeding tussen vervoerssoorten:*

De gebruiksvergoeding wordt in 2015 en 2016 in twee stappen verhoogd waarmee de verhoging met €50 mln. vanaf 2016 bereikt wordt. Vanaf dat jaar is de verhoging voor alle vervoerders naar verhouding gelijk.

5. *De vergoeding per kilometer voor dieseltreinen wordt hoger, doordat de vergoeding voor het gebruik van bovenleiding wordt verlaagd voor direct herleidbaar gebruik en wordt opgenomen in de vaste vergoeding:*

Het tarief voor bovenleiding betreft de transportkosten van de elektriciteit, niet de elektriciteit zelf (dat wordt door de vervoerders zelf ingekocht bij energiebedrijven). Die transportkosten worden door ProRail apart berekend en apart in rekening gebracht voor vervoer met elektrische treinen. Dieseltreinen worden hier dus niet voor aangeslagen. Met de gebruiksvergoeding worden daarnaast niet de vaste kosten in rekening gebracht (die maken onderdeel uit van de subsidieaanvraag door ProRail), alleen de marginale kosten.

6. *Verhoging van de eerste gewichtsklasse van 160 naar 180 ton en de verhoging van het tarief binnen deze gewichtsklasse:*

De eerste gewichtsklasse binnen de gebruiksvergoeding is niet van 160 ton naar 180 ton verhoogd. Om vanaf 2016 een naar verhouding gelijke verhoging van de gebruiksvergoeding te bereiken zijn de tarieven binnen de gewichtsklassen wel aangepast (zie ook: punt 4). Het tarief voor lagere gewichtsklassen is voorts altijd lager dan tarieven voor hogere gewichtsklassen om recht te doen aan het gebruik van lichtere treinen.

7. *Afschaffing van de fiscale regeling voor rode diesel en de versoering van de BDU:*

De afschaffing van de rode diesel en de versoering van de BDU maken onderdeel uit van het door het vorige kabinet (Rutte I) gesloten Lenteakkoord. Daarnaast is de afschaffing van de rode diesel een fiscale maatregel en daarmee de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van Financiën.

Om tot afspraken te komen over prijsontwikkelingen in de sector baseren decentrale overheden en regionale vervoerders zich overigens onder meer op de Landelijke Bijdrage Index (LBI). Brandstofkosten maakt hier onderdeel van uit. Voor de afschaffing van de rode diesel is de LBI met 7,92% verhoogd. Het LBI-percentages is door decentrale overheden en regionale vervoerders in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad vastgesteld, zo heb ik vernomen.

Bij de Landelijke Spoortafel is voorts besloten dat op verzoek van Rover, met instemming van de deelnemers, het komende jaar breder gekeken zal worden aan de OV en Spoortafels naar de betaalbaarheid van het regionale Openbaar Vervoer.

8. Donna knoop:

Doordat vervoerders zelf de planning op stations en emplacementen verzorgen kunnen zij ook zelf een dienstregeling maken en die aanpassen. Dit kan leiden tot extra kosten voor regionale vervoerders. Deze kosten staan overigens los van de gebruiksvergoeding.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/211497

Datum 10 oktober 2014
Betreft Stand van zaken uitwerking LTSA en Landelijke OV en
Spoortafel op 2 oktober 2014

Geachte voorzitter,

Op 15 april 2014 heb ik met u de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) deel 2 besproken. In deze agenda heb ik de uitdagingen voor het Hoofdrailnet en het brede netwerk Nederland uitgewerkt. Een belangrijk onderwerp in deze ontwikkeling is het samenwerkingsmodel dat met de betrokken partijen is opgesteld en concreet wordt vormgegeven in de OV en Spoortafels en de spoorgoederentafel. Deze samenwerking is essentieel om verbeteringen te kunnen realiseren in de deur-tot-deur rels. Verschillende partijen hebben hier immers een rol in te vervullen. Aan de tafels wordt tevens gezamenlijk uitvoering gegeven aan de acties die zijn opgenomen in de uitvoeringsagenda van de LTSA 2. Vanuit mijn rol als systeemverantwoordelijke neem ik hier de regie.

De tafels hebben in de afgelopen periode plaatsgevonden. Bij alle partijen bestaat een grote bereidheid tot samenwerken. De partijen zetten zich hier ook actief voor in. Zo hebben de provincies het voorzitterschap, de secretarisrol en de voorbereiding van de landsdelige tafels met succes op zich genomen; het Havenbedrijf Rotterdam heeft datzelfde gedaan voor de spoorgoederentafel. Via de landelijke OV en Spoortafel, borg ik de samenhang van het netwerk Nederland als geheel. De hiermee verband houdende afspraken over het versterken van de gezamenlijke governance tussen NS en ProRail die voor 1 oktober tot stand zouden komen, zijn nog in afwachting van de benoemingen van bestuurders bij ProRail. Ik zal u hierover zo spoedig mogelijk informeren.

Met deze brief geef ik invulling aan de afspraak die ik tijdens de landelijke OV en Spoortafel van 2 oktober 2014 heb gemaakt om als voorzitter uw Kamer over de belangrijkste uitkomsten van het overleg te informeren. Daarnaast heeft u in juni verzocht om binnen het samenwerkingsmodel een escalatiemodel te ontwikkelen en om de andere overheden te verzoeken de intentie uit te spreken om in hun concessiesturing ook het samenwerkingsmodel te borgen. In deze brief zal ik u tevens de stand van zaken op deze punten melden. Tenslotte ga ik in op het vervolgproces.

Uitkomsten landelijke OV en spoortafel

Met de stads- en streekvervoerders, de gedeputeerden (als voorzitters van de

landsdelige tafels), NS, ProRail, de spoorgoederensector en de consumentenorganisaties heb ik aan de OV en Spoortafel gesproken over een aantal actuele OV en spoordossiers. Afsproken is om hiervan op hoofdlijnen verslag te doen aan uw Kamer.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/211497

Voor de uitwerking van de LTSA deel 2 is een aantal aanvullende analyses in gang gezet. Hiermee wordt het operationeel spoorconcept van het Hoofdrailnet "Beter en Meer" verbonden met de ambities en opgave van het regionale en lokale Openbaar Vervoer. De nadere analyses naar het bedienen van de spitsreizigers van en naar de belangrijkste economische centra en het optimaliseren van de knooppunten in Nederland worden momenteel met de landsdelen en de vervoerders uitgewerkt. De eerste resultaten zijn gepresenteerd. Tijdens de OV en Spoortafels van februari staan de volgende resultaten op de agenda: de herijking, de onderzoeken bediening spitsreiziger en de knooppuntenanalyse, de Quick Scan reistijdverkorting, de Letter of Intent, de ontwikkelagenda's OV in de landsdelen en grensoverschrijdende verbindingen.

Het proces en doel van de herijking is op de landsdelige tafels en op de landelijke tafel van 2 oktober besproken. Aangegeven is dat juridisch en bestuurlijk gecommiteerde MIRT-projecten niet heroverwogen zullen worden. Daarnaast is benadrukt dat gezien de beperkte vrije middelen een prioritering van de ambities binnen en tussen de landsdelen nodig is. De landsdelen willen hun ontwikkelagenda's gebruiken om deze prioritering aan te brengen. Zij vragen tijd om deze af te ronden. Mede daarom is aan de Landelijke OV en Spoortafel besloten de herijking tijdens de BO MIRT overleggen eind 2015 af te ronden. Om dit te kunnen bereiken zullen op de OV en spoortafels die in februari zijn voorzien de resultaten van de regionale en sectorale (NS en ProRail) prioritering die input is voor de herijking met elkaar worden besproken en vastgesteld. De deelnemers aan de OV en Spoortafels zien de nut noodzaak van deze aanpak.

De motie Dik-Faber¹ over een Quick Scan naar snelheidsverhogende maatregelen is besproken. Mijn ministerie verzamelt alle eerder gedane onderzoeken op dit terrein en zal de conclusies vervolgens verifiëren tegen de huidige context en ontwikkelingen. Het resultaat hiervan wordt dit najaar besproken met NS en ProRail en met de experts in de regio. Ook de consumentenorganisaties worden hierbij betrokken. De conclusies hieruit worden voorgelegd aan de OV en Spoortafels komend voorjaar.

De motie De Rouwe-Hoogland² over het verkorten van de reistijd naar Noord-Nederland eerder dan 2021 is eveneens aan de orde geweest. NS en Arriva hebben beide aangegeven mogelijkheden te zien de reistijd korter te maken. Hieraan wordt door Arriva, NS, de Noordelijke provincies en ProRail gewerkt. Ik vind het positief dat partijen dit in gezamenlijkheid hebben opgepakt en bezig zijn tot een substantiële verbetering te komen voor de reiziger. Ik hoop u hierover zo spoedig mogelijk te kunnen berichten.

Door enkele partijen is de verhoging van de gebruiksvergoeding opnieuw onder de aandacht gebracht. Deze verhoging is een gegeven aangezien deze voortkomt uit een kabinetsbesluit van Rutte I. Ook de Tweede Kamer heeft hiermee ingestemd. Het kabinetsbesluit houdt in dat de gebruiksvergoeding per 1 januari 2015 structureel met € 50 miljoen wordt verhoogd. Dit is een generieke verhoging

¹ Kamerstuk 29 984 Nr. 515, vergaderjaar 2013-2014

² Kamerstuk 29 984 Nr. 510, vergaderjaar 2013-2014

die door ProRail doorvertaald wordt in de verschillende tarieven.

Naar aanleiding van kritiek van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) op de huidige methodiek die ProRail gebruikt voor de berekening van de tarieven voor de gebruiksvergoeding, heeft ProRail die methodiek vernieuwd. Hierover heeft ACM een positief oordeel gegeven. Met de nieuwe methodiek voldoet ProRail ook aan de EU-richtlijn.

De verhoging leidt voor alle vervoerders, inclusief de goederenvervoerders, tot hogere kosten. De verhoging zal in twee stappen plaatsvinden en uiteindelijk in 2016 volledig zijn doorgevoerd. Vanaf dat jaar is de verhoging voor iedereen gelijk. IenM zal samen met ProRail een bijeenkomst beleggen om aan de decentrale overheden, de regionale vervoerders en de spoorgoederenvervoerders een toelichting te geven over de wijze waarop de doorberekening van de verhoging heeft plaatsgevonden.

Met het oog op de impact van de werkzaamheden aan het 3e Spoor in Duitsland op de capaciteit over het 3e Spoor, zal ik u binnenkort informeren over een maatregelenpakket. Dat is in het kader van de aanleg van het derde spoor langs de Betuweroute van Zevenaar/Emmerich tot Oberhausen, door een brede stuurgroep onder voorzitterschap van IenM ontwikkeld. Dit pakket moet borgen dat het spoorgoederenvervoer goed kan blijven functioneren én de extra hinder voor de omwonenden zoveel mogelijk beperkt blijft. Met de aanwezigen is de conclusie getrokken dat de voorbereidingen voor dit pakket maatregelen systematisch en doortastend hebben plaatsgevonden. Alle partijen hechten waarde aan een zorgvuldig proces van afstemming.

De voorzitter van de spoorgoederentafel heeft toegelicht hoe de verwachte schaarste op het spoor voor spoorgoederenvervoerders geadresseerd gaat worden. Naast aandacht voor publieke maatregelen gaat de sector zelf ook kijken hoe het aanvalsplan goederenvervoer, dat uw Kamer eerder heeft ontvangen, door de sector zelf verder uitgevoerd gaat worden. Tijdens de OV en Spoortafels wordt de samenhang tussen het reizigersvervoer en het spoorgoederenvervoer besproken. Afhankelijk van het onderwerp zal dit via de landsdelige tafels, de goederentafel of de landelijke tafel gebeuren.

Op verzoek van Rover zal, met instemming van de deelnemers, het komende jaar breder gekeken worden aan de OV en Spoortafels naar de betaalbaarheid van het regionale Openbaar Vervoer.

Partijen aan de Tafel hebben aangegeven dat de consultatie van NS en ProRail over het beheer- en vervoerplan goed is verlopen. De reacties worden nu verwerkt in de definitieve plannen die ik op 1 november verwacht te ontvangen en na mijn instemming ook aan uw Kamer zal versturen. Ik heb in het kader hiervan toegelicht dat ik de beleidsprioriteitenbrief beschouw als een rijksinstrument voor het sturen op de concessies. In de beheer- en vervoerplannen worden deze prioriteiten ingevuld. Dat is echter niet het enige dat in deze plannen tot uiting komt. NS en ProRail baseren hun beheer- en vervoerplan ook op eigen observaties zoals gedaan aan de tafels.

Voor het komende jaar is het met alle vervoerders ontwikkelen van een "dashboard" waarin o.a. de prestaties van de vervoerders op het gebied van de deur-tot-deurrels zijn opgenomen, een prioriteit. Ook het opstellen en bespreken van de beheer- en vervoerplannen en het prioriteren van programma's en projecten zal op de tafels worden geagendeerd.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/211497

De aandacht voor grensoverschrijdende verbindingen is door alle partijen benadrukt. De NS heeft dit in de hoofddirectie speciaal belegd. Voortgang zal ook aan de tafels worden besproken. Met zowel België als Duitsland is er bestuurlijk contact. Ik heb aangegeven dat waar dit toegevoegde waarde kan hebben het gesprek met mijn collega's in België en Duitsland te zullen voeren.

De bepaling in artikel 62.2 van de ontwerpconcessie geeft blijkens de reactie aan de Tafel onvoldoende zekerheid dat NS met ingang van dienstregelingjaar 2017 Breda en Noorderkempen gaat bedienen met gebruikmaking van de hogesnelheidsinfrastructuur. Ook uw Kamer heeft hierop gewezen in het AO HSL van 11 september 2014. Daarom zal ik het artikel verduidelijken.

Stand van zaken toezeggingen ten aanzien van uitwerking Samenwerkingsmodel

In een bijlage van de LTSA 2 is een uitwerking opgenomen van het Samenwerkingsmodel, de zogeheten Terms of Reference. Het gaat om samenwerking tussen overheden, vervoerders, ProRail, reizigersorganisaties en vertegenwoordigers uit de goederenvervoersector. Dit samenwerkingsmodel is inmiddels ook verankerd in de nieuwe beheer- en vervoerconcessie en ik verwacht dat ook de andere overheden dat gaan doen in hun concessies. In het AO over de concessies d.d. 17 juni jl. heeft u een aantal opgaven meegegeven om de wederkerigheid van de samenwerking ook naar andere vervoerders te borgen en tevens de escalatie nader uit te werken.

Letter of Intent

In het AO van 17 juni 2014 heb ik toegezegd om met de landsdelen te bespreken deze wederkerigheid te bevestigen in een zogenaamde "Letter of Intent". Aan alle landsdelige OV en spoortafels is hierover gesproken, is de behoefte aan wederkerige afspraken tussen vervoerders gedeeld en is bevestigd dat in de volgende ronde OV en spoortafels deze Letter of Intent ter vaststelling voorligt. Naast het borgen van de samenwerking tussen partijen wordt hiermee ook invulling gegeven aan een meer gelijkgerichte sturing door de verschillende concessieverleners. Ook zaken als het bespreken van de vervoerplannen van alle vervoerders aan de tafels en het ontwikkelen van een gezamenlijk dashboard voor het monitoren van de verbeteringen in de reis van deur tot deur, behoren hiertoe.

Escalatiemodel

Uw Kamer heeft mij ook gevraagd de wijze van escalatie binnen het samenwerkingsmodel uit te werken. Binnen het samenwerkingsmodel blijven de rollen en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen ongewijzigd. Aan de Tafels worden geen besluiten genomen, maar wordt samen gewerkt aan het realiseren van de doelen zoals opgenomen in de LTSA. Escaleren kan drie zaken betekenen:

1. agendapunten worden vanuit de landsdelige tafels naar de landelijke tafel doorverwezen om de landsdeeloverstijgende aspecten te bespreken;
 2. punten worden naar thematische overlegstructuren doorverwezen (programmatafels -zoals voor PHS, ERTMS, de spoorgoederentafel of NOVB);
 3. zaken die financiële besluitvorming over investeringen vragen worden na voorbespreking aan de Tafels neergelegd op de BO-MIRT overleggen.
- Dit is vastgelegd in het aan de Tafels geagendeerde Plan van Aanpak.

Vervolgproces

In het voorjaar zullen de Tafels opnieuw plaatsvinden waarbij in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde zullen komen: de herijking, de onderzoeken bediening spitsreiziger en de knooppuntenanalyse, de Letter of Intent, de ontwikkelagenda's OV in de landsdelen, grensoverschrijdende verblindingen en de betaalbaarheid van het regionale Openbaar Vervoer. Voor de spoorgoederentafel staat in ieder geval het operationeel spoorconcept goederen op de agenda. Over de uitkomsten zal ik u informeren.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/211497

Tijdens de landelijke tafel heb ik geconstateerd dat alle partijen in het OV de behoefte hebben de cultuur in de sector te veranderen. De reiziger en de verladers verwachten dat alle vervoerders en hun opdrachtgevers samenwerken. Daarop gaan het Rijk en de decentrale overheden, ProRail en alle vervoerders elkaar aanspreken. De consumentenorganisaties steunen deze ontwikkeling.

Hoogachtend,

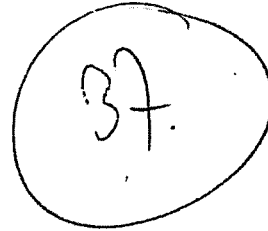
DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld



FEDERATIE MOBILITEITSBEDRIJVEN NEDERLAND

Het ministerie van Infrastructuur & Milieu
ter attentie van Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
mevrouw W.M. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG



Heerenveen, 27 oktober 2014

Verzonden: aangetekend per post en per e-mail
Betreft: verhoging gebruiksvergoeding

Geachte mevrouw Mansveld,

Zoals u weet, heeft ProRail plannen om de gebruiksvergoeding die wij als vervoerders betalen voor het gebruik van het spoor, ingrijpend te verhogen. Naar aanleiding van eerdere brief van 15 september jl. hebben wij (namens FMN de heer) op 29 september jl. in een gesprek met de heren (I&M) en (ProRail) een toelichting ontvangen op de beoogde verhoging. Wij zijn daarover zeer bezorgd, nu wij ook tijdens dit gesprek hebben moeten constateren dat de verhoging voor alle categorieën vervoerders in 2016 op ca. 20% zal bedragen. In 2015 bestaat zelfs nog een verschil tussen HRN en regionaal van ca. 2%. Een dergelijke verhoging is voor de leden van FMN – en de decentrale overheden, waar wij vervoer verzorgen – onacceptabel. Als de verhoging toch doorgezet zou worden, zou dat ontegenzeggelijk leiden tot een hogere prijs voor het treinkaartje, wat minder reizigers tot gevolg zal hebben.

Vanaf 2012 toen de beoogde verhoging bekend werd, heeft FMN daartegen geprotesteerd bij ProRail en uw ministerie en aangegeven, dat deze verhoging voor de leden van FMN niet acceptabel is. De verhoging is gebaseerd op een nieuwe berekeningsmethodiek, welke verstrekkende gevolgen blijkt te hebben voor het regionaal OV en de regionale reiziger. Dat vinden wij niet begrijpelijk, temeer omdat Bureau AEF onze bezwaren onderschreven heeft in de onderzoekfase. Zeker niet nu de verhoging zo groot is, dat dit onvermijdelijk zou leiden tot een hogere prijs voor het treinkaartje, overschrijding van de kosten waartegen is aanbesteed en uiteindelijk, minder reizigers in de trein. De oorzaak daarvan is een cumulatie van de volgende feiten:

- Vanaf 2000 hebben de regionale vervoerders uitsluitend lichtgewicht treinstellen aangeschaft, die de infrastructuur minder belasten, minder geluid maken en een lager brandstofgebruik kennen;



FEDERATIE MOBILITEITSBEDRIJVEN NEDERLAND

- De voorzieningen op de regionale spoorlijnen zijn op vele aspecten minder dan op het HRN. Denk hierbij aan enkel spoor waar het HRN dubbel spoor biedt, of het feit dat verreweg het merendeel van onze lijnen niet geëlektrificeerd is, terwijl dat op het HRN wel het geval is;
- Daardoor moeten wij gebruik maken van dieseltreinen. Door de afschaffing van rode diesel zijn deze treinen gemiddeld € 0,20 per kilometer duurder geworden zijn; daar zou de kostprijsverhoging van ProRail nu nog eens bovenop komen.

Door frequentieverhoging en nieuw materieel is het aantal reizigers op de regionale lijnen (aantoonbaar) sterk gestegen. Als wij echter genoodzaakt worden om én de rode diesel én de extra gebruiksheffing aan de reiziger door te belasten, resulteert dat in een gedwongen verhoging van de tarieven. Dat resulteert in een hogere prijs per KM voor de regionale lijnen vergeleken bij het HRN, een hogere prijs van het treinkaartje voor de reiziger en uiteindelijk, tot verlies in aantal reizigers op het hele spoornet omdat gemiddeld 40% van onze reizigers overstapt op de treinen van NS.

Alternatieven zijn beschikbaar. Zoals wij al meerdere malen voorgesteld hebben ligt een oplossing in de aanpassing van de stappen van het treingewicht waarmee de tariefstructuur rekent. Dit alternatief werkt niet discriminerend uit voor de treinen op het HRN versus die in de regio, belooft een efficiënte inzet van materieel en spaart het milieu. Een principe dat uw eigen ministerie zelf uitdraagt.

In de tariefstructuur van de gebruiksvergoeding is een eerste stap ingericht tot 160 ton treingewicht. Door deze stap, die voorheen niet bestond omdat een tarief per ton/kilometer bestond, is voor ons een onevenredige tariefsverhoging ontstaan. Het merendeel van onze treinen wordt ingezet met een treingewicht onder de 120 ton. Alleen in de spitsen komen treinen zwaarder dan 160 ton voor. Een redelijke verdeling op basis van de gewichtsklasse zou zijn het toevoegen van een extra eerste stap tot 120 ton. Deze geldt dan voor alle treinen tot 120 ton, zonder verschil tussen HRN en regionale lijnen.

Hoewel daardoor een verschuiving van de lasten van de regionale lijnen naar het HRN gaat, is het effect aanzienlijk kleiner en, in onze optiek, verdedigbaar. Niet alleen vanwege de grote investeringen in het HRN en de veel groter gebruikswaarde van de infrastructuur, maar ook omdat de verhoging over veel meer reizigerskilometers verdeeld wordt, zodat de gemiddelde stijging van het kilometertarief per reis veel lager uitpakt dan op de regionale lijnen met een gemiddeld kortere reisaafstand. Ten slotte doet een dergelijke verdeling recht aan de prijs-kwaliteitverhouding waarvan de gebruiksvergoeding een weerspiegeling behoort te zijn.



FEDERATIE MOBILITEITSBEDRIJVEN NEDERLAND

Opgeteld bij de overige bezuinigingen die het regionaal OV raken – zoals een lagere BDU of een sterke stijging van de dieselprijzen door het wegvallen van accijnsvoordelen – wordt naar onze mening met de kostprijsverhoging van ProRail geen recht gedaan aan de forse verbeteringen die de regionale vervoerders samen met de decentrale overheden hebben gerealiseerd. Evenmin draagt deze situatie bij aan de ambitie van uw ministerie om een jaarlijkse reizigersgroei in de regio te realiseren.

Tijdens de landelijke spoortafel bijeenkomst op 2 oktober jongstleden is door de voorzitter van FMN nogmaals expliciet de onredelijkheid van deze maatregelen voor het regionaal vervoer geuit. Daarin kregen wij grote bijval vanuit de decentrale overheden. Des te meer verbazend is het dan ook, dat wij daarvan niets hebben mogen teruglezen in het verslag van deze bijeenkomst, en ook niet in de brief die u daarover aan de Tweede Kamer hebt verstuurd. Dat schaadt de belangen van de regionale reiziger, de regionale overheden of de regionale vervoerders op deze wijze en resulteert in een onevenwichtige schets door het ministerie van de feiten. Wij betreuren dat zeer. Wij roepen u dan ook met klem op om alsnog met ons in gesprek te gaan over de beoogde kostprijsverhoging van ProRail, de verdeling daarvan en de alternatieve verdeelmethoden die beschikbaar zijn, om zo tot een andere invulling te komen.

Met belangstelling zien wij uw reactie en een uitnodiging tot overleg tegemoet. Wij versturen een kopie van deze brief naar de deelnemers van de landsdelige spoortafel en naar ProRail.

Met vriendelijke groet,
namens bestuur en leden van de FMN,

A.B. Hettinga RA
Voorzitter



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland
dhr. A.B. Hettinga RA, voorzitter
Mastbosstraat 12
4813 GT Breda

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Contactpersoon

@minienm.n

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/246777

Datum
Betreft verhoging gebruiksvergoeding

Geachte heer Hettinga,

Uw brief van 27 oktober jl. over de verhoging van de gebruiksvergoeding heb ik in goede orde ontvangen. Zoals u in uw brief aangeeft is er tussen FMN, ProRail en het Ministerie hierover op 29 september jl. een gesprek geweest. Voorts hebben wij hierover op 2 oktober jl. bij de Landelijke OV en Spoortafel gesproken.

Uw brief behandelt de verhoging van de gebruiksvergoeding, waartoe het vorige kabinet besloten heeft. Daarnaast haalt uw brief de kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer per spoor aan. Ook doet u in uw brief een suggestie voor de aanpassing van de gewichtsklassen die gehanteerd worden bij de tariefstelling voor de gebruiksvergoeding. Voorts gaat uw brief in op de afschaffing van de fiscale regeling voor rode diesel en de versobering van de BDU, besluiten die eveneens door het vorige kabinet genomen zijn. Op deze laatste twee punten reageer ik in de bijlage.

Samen met u vind ik een kwalitatief hoogwaardig regionaal openbaar vervoer per spoor belangrijk. Daarom investeert het Rijk met de decentrale overheden in de kwaliteitsverbetering van het regionaal spoorvervoer, zoals de maatregelen in het kader van het programma Beter Benutten regionaal spoor, de elektrificatie van de trajecten Nijmegen – Venlo (Maaslijn) en Zwolle – Wierden en verschillende regionale grensoverschrijdende projecten. De infrastructuur van het regionaal spoor wordt daarnaast verbeterd op basis van de uitkomsten van de quick scan regionale lijnen. Hiermee draag ik bij aan de ambities die decentrale overheden hebben met het regionaal spoorvervoer.

Het (vorige) kabinet Rutte I heeft tot de verhoging van de gebruiksvergoeding besloten. Ook de Tweede Kamer heeft hiermee ingestemd. Naar aanleiding van kritiek van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) op de huidige methodiek die ProRail gebruikt voor de berekening van de tarieven voor de gebruiksvergoeding heeft ProRail die methodiek vernieuwd. Hierover heeft de ACM een positief oordeel gegeven. Met de nieuwe methodiek voldoet ProRail ook aan de EU-richtlijn. De verhoging zal in twee stappen plaatsvinden en uiteindelijk in 2016 volledig zijn doorgevoerd. Vanaf dat jaar is de verhoging voor alle vervoerders gelijk. Dit heb ik u ook bij de Landelijke OV en Spoortafel gemeld.



U stelt in uw brief voor de gewichtsklassen die bij de tariefstelling voor de gebruiksvergoeding gehanteerd worden aan te passen door de invoering van een gewichtsklasse tot 120 ton. Hierdoor kan er volgens u een verschuiving van de lasten optreden, van het gedecentraliseerde spoor naar het hoofdrailnet. In uw optiek is dit verdedigbaar, onder meer omdat hiermee recht wordt gedaan aan de prijs-kwaliteitverhouding.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Datum
18 november 2014

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/246777

Laat ik voorop stellen dat ProRail op dit moment verantwoordelijk is voor de gebruiksvergoeding, waaronder de berekeningsmethodiek en de tariefstelling. De AEM houdt hier toezicht op.

In de tariefstelling van de gebruiksvergoeding wordt rekening gehouden met het verschil in kwaliteit van de infrastructuur tussen het hoofdrailnet en het gedecentraliseerde spoor. De laagste gewichtsklasse, de klasse waarbinnen het grootste gedeelte van het materieel van de regionale vervoerders valt, heeft ook het laagste tarief. De stations zijn in categorieën ingedeeld en de regionale vervoerders maken voornamelijk gebruik van stations van een categorie met een laag tarief. Daarnaast worden dieseltreinen binnen de gebruiksvergoeding uiteraard niet aangeslagen voor elektriciteit.

In het voorstel voor de gebruiksvergoeding van ProRail aan de vervoerders, zoals opgenomen in de Netverklaring 2015, zit de evenredige verdeling van de verhoging van de gebruiksvergoeding onder de verschillende vervoerssoorten. Een verschuiving van de lasten van het gedecentraliseerde spoor naar het hoofdrailnet zoals u voorstelt zou deze evenredige verdeling te niet doen.

Bij de Landelijke OV en Spoortafel is op verzoek van ROVER, met instemming van de deelnemers, besloten dat het komende jaar aan de (Landsdelige) OV en Spoortafels breder gekeken zal worden naar de betaalbaarheid van het regionaal openbaar vervoer. De invulling van het nader onderzoek dat hiernaar gedaan zal worden kunt u mede bepalen. De uitkomsten zullen besproken worden.

Hoogachtend

DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wim J. Mansveld



Bijlage

Rode diesel

Als onderdeel van het Lenteakkoord van 25 mei 2012 heeft het vorige kabinet als bezuinigingsmaatregel besloten tot afschaffing van het fiscale voordeel op rode diesel. Dit betreft een fiscale maatregel.

Overigens baseren decentrale overheden en regionale vervoerders zich onder meer op de Landelijke Bijdrage Index (LBI) om tot afspraken te komen over prijsontwikkelingen in de sector. Brandstofkosten maakt hier onderdeel van uit. De LBI is voorts met 7,92% verhoogd ter compensatie van de afschaffing van de rode diesel. Dit percentage is door decentrale overheden en regionale vervoerders in het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad vastgesteld.

BDU

Eveneens als onderdeel van het Lenteakkoord heeft het vorige kabinet besloten als bezuinigingsmaatregel de BDU op een aantal punten te versoberen. Daar staat tegenover dat van de OV-impuls uit het Lenteakkoord structureel €50 mln. via de BDU aan de decentrale overheden ter beschikking gesteld wordt ten behoeve van het regionaal openbaar vervoer.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Datum
18 november 2014

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/246777

