

ProRail

Bijlagen

Van	ProRail
Auteur	
Kenmerk	
Versie	
Datum	28 januari 2005
Bestand	20448804v2 Beheerplan 2005 bijlagen
Status	Definitief

ProRail

Overzicht bijlagen

A.	Overzicht beheergebied conform netverklaring 2004	i
B.	Nieuwe systematiek gebruiksvergoeding	iii
C.	Overzicht taken ProRail	v
D.	Samenhang Rijksbegroting en Beheerplan	viii
E.	Beheergebied conform netverklaring 2005	ix
F.	Perronlengte conform netverklaring 2005	x
G.	Elektrificatie conform netverklaring 2005	xi
H.	Baanvaksnelheden conform netverklaring 2005	xii
I.	Overzicht beveiligingssystemen conform netverklaring 2005	xiii
J.	Aslasten conform netverklaring 2005	xiv
K.	Geluidemissie 2001	xv
L.	Technische Kwaliteit	xvi
M.	Spoorbranche-brede aanpak Probleem Rijden door StopTonend Sein	xx
N.	Objectieve meetwaarden Transfer	xxii
O.	Landelijk overzicht van de bovenbouw werkzaamheden 2005 – 2009	xxiii
P.	Productieplan 2004-2008 (EF-Financiering Nieuwbouw)	xxiv
Q.	MIT opgaven Reizigersprojecten (d.d. 4 juni 2004)	xxvi
R.	MIT opgaven Goederenprojecten (d.d. 4 juni 2004)	xxxii
S.	Globale inhoud programma's kleine inframaatregelen (2005-2008)	xxxiv
T.	Financieringssystematiek	xxxv
U.	Mutanten als gevolg van uitbreidingen	xxxviii
V.	Reactie NMA op beheerplan 2005	xxxix
W.	SUNIJ-lijn - Sneltramlijn Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein	xli

A. Overzicht beheergebied conform netverklaring 2004

De Beheerconcessie noemt in artikel 2 de reikwijdte van het beheergebied:

'Aan ProRail wordt een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur, bestaande uit en behorend bij de als zodanig bij Koninklijk Besluit aangewezen hoofdspoorwegen, bedoeld in de artikelen 2 en 124 van de Spoorwegwet, met uitzondering van hoofdspoorweginfrastructuur voorzover voor het beheer daarvan een afzonderlijke concessie geldt'.

Het begrip 'hoofdspoorweginfrastructuur' is een samentrekking van 'hoofdspoorwegen' en 'spoorweginfrastructuur'. De hoofdspoorwegen (lijnen tussen plaatsen) worden aangewezen in het KB Hoofdspoorwegen. De spoorweginfrastructuur (definitie van objecten) wordt volgens artikel 1 sub c van de Spoorwegwet als volgt gedefinieerd in bijlage 1 A van Verordening (EEG) nr. 2598/70 van 18 december 1970, PbEG L 278:

A. SPOORWEGEN

De infrastructuur van de spoorwegen omvat de volgende elementen voor zover deze deel uitmaken van de hoofd - en zijlijnen, met uitzondering van die welke gelegen zijn binnen herstelwerkplaatsen en depots of garages voor krachtvoertuigen, alsmede van particuliere spoor aansluitingen :

- terreinen;*
- aardebaan met name ophogingen, afgravingen, drainagewerken, greppels, gemetselde goten, duikers, taludbekledingen en -bepalingen, enz.; perrons, laad - en loswegen; bermen en paden; omheiningmuren, hagen en hekken; brandstroken; wisselverwarmingsinstallaties; sneeuwveringen;*
- kunstwerken: bruggen, doorlaten en andere bovengrondse overgangen, tunnels, overwelfde uitgravingen en andere onderdoorgangen; schoormuren en beschermingsgalerijen tegen lawines, vallend gesteente, enz.;*
- gelijkvloerse kruisingen, met inbegrip van de inrichtingen ter verzekering van de verkeersveiligheid;*
- bovenbouw, met name: spoorstaven, groefspoorstaven en strijkspoorstaven; dwarsliggers en langsliggers, klein bevestigingsmateriaal, ballastbed, met inbegrip van grint en zand; wissels; draaischijven en rolbruggen (met uitzondering van die welke uitsluitend dienen voor krachtvoertuigen);*
- wegen op spoorwegterreinen ten dienste van reizigers - en goederenvervoer, met inbegrip van de toegangswegen;*
- installaties voor de veiligheid, het seinwezen en de telecommunicatie voor de vrije baan, stations en rangeerstations, met inbegrip van de installaties voor het opwekken, transformeren en verdelen van elektrische stroom ten behoeve van het seinwezen en de telecommunicatie; gebouwen voor voornoemde installaties; railremmen;*
- verlichtingsinstallaties die nodig zijn voor de afwikkeling en de veiligheid van het verkeer;*
- installaties voor het transformeren en overbrengen van elektrische stroom voor tractiedoeleinden: onderstations, voedingskabels tussen de onderstations en de rijdraden, bovenleidingen met portalen, derde rail met steunelementen;*
- dienstgebouwen voor de infrastructuur, met inbegrip van het aandeel in de installaties voor het innen van de vervoerkosten.*

ProRail

Uit deze opsomming blijkt dat het bepaald niet alleen gaat over spoorrails. Terreinen, perrons, wegen op spoorwegterreinen ten dienste van reizigers- en goederenvervoer, met inbegrip van toegangswegen (in de Engelse versie van de Europese richtlijnen: 'access ways for passengers and goods, including access by road'), bruggen, bovengrondse overgangen, tunnels, andere onderdoorgangen, installaties voor stations en gebouwen voor voornoemde installaties behoren ook tot de spoorweginfrastructuur. Transferruimten vallen derhalve onder de reikwijdte van de concessie (dit is nog een discussiepunt tussen ProRail en het ministerie). Fietsenstallingen en tankinstallaties worden tot het beheergebied in dit Beheerplan gerekend. De niet centraal bediende gebieden (NCBG) die in het Koninklijk Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen zijn aangewezen als hoofdspoorweg behoren eveneens tot het beheergebied. In bijlage 1 is een tekening met het beheergebied opgenomen. Het beheer van 'aanrakingswerken' van Rijkswaterstaat, waarover Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat op 1 januari 2001 een Samenwerkingsprotocol tekenden, valt binnen dit Beheerplan. Op grond van dit Samenwerkingsprotocol is ProRail verantwoordelijk voor het constructief onderhoud van rijksweginfrastructuur – zoals viaducten - die boven een spoorbaan ligt.

B. Nieuwe systematiek gebruiksvergoeding

Op basis van de nieuwe spoorwegwet wordt ProRail de infrabeheerder van de landelijke spoorweginfrastructuur van Nederland. De spoorwegwet is o.a. gebaseerd op de EU-richtlijn 2001/14. Daarin staan verplichtingen en vrijheden (mogelijkheden tot opslagen) opgenomen voor de infarbeheerder (zie tabel 7.3).

De gebruiksvergoeding dient in eerste instantie als financieringsinstrument om de variabele kosten te dekken die de vervoerder veroorzaakt. Daarnaast kan het instrument gebruikt worden om te sturen op optimale benutting van het spoorwegnet.

Categorieën gebruiksvergoeding

Categorie	Aanbod	Basis voor verrekening
1. Minimum toegangspakket	Moet, niet-discriminerend	Variërend met exploitatie treindienst
2. Toegang tot voorzieningen	Moet op verzoek, niet-discriminerend	Variërend met exploitatie treindienst, tenzij diensten, dan integraal
3. Aanvullende diensten	Moet op verzoek, als door infrabeheerder aangeboden	Kosten, gerelateerd aan werkelijk gebruiksniveau
4. Ondersteunende diensten	Mag	Kosten, gerelateerd aan werkelijk gebruiksniveau

Vooralsnog worden in de gebruiksvergoeding uitsluitend kosten van de producten/dienstencategorieën 1 en 2 opgenomen. Voor de categorieën 3 en 4 zullen nog geen kosten via de gebruiksvergoeding in rekening worden gebracht, maar via aparte contracten. Als parameters voor de categorieën 1 en 2 van de verschillende geleverde producten/diensten zijn gekozen.

Tabel 7.4 Parameters gebruiksvergoeding

Parameters per categorie	
Categorie 1	<ul style="list-style-type: none"> de treinkilometer en de tonkilometer. Deze parameters geven volgens de beschikbare spoor kennis het meest zuiver de relatie weer tussen de treindienstprestaties en de kosten van het benutten en onderhouden van de infrastructuur. Hierbij variëren de kosten van de benutting van het spoor met de treinkilometers en de kosten van het onderhoud als gevolg van slijtage van het spoor met de tonkilometers;
Categorie 2	<ul style="list-style-type: none"> voor het gebruik maken van stations: het aantal halteringen; voor het gebruik van de installaties t.b.v. stroom voor elektrische tractie: het aantal verbruikte kwh's; voor het gebruik van opstel- en rangeerterreinen, laad- en losplaatsen e.d.: een opslag op de treinkilometer. De opslag is verschillend voor reizigers- en goederentreinen. Er is gekozen voor een opslag omdat de inspanningen om het betreffende aantal treinen en kosten exact te bepalen onevenredig groot worden geacht.

ProRail

De tarieven worden bepaald door de normatieve landelijke kosten te delen door de begrote hoogte van de parameters. De hoogte van de te hanteren parameters wordt na overleg met de vervoerders bepaald door ProRail. Door de vervoerders dient op basis van de werkelijk geleverde prestatie te worden betaald. De tarieven op basis van de nieuwe systematiek zullen substantieel hoger zijn dan die op basis van de oude systematiek en kunnen per vervoerder sterk verschillen. De thans ontwikkelde methodiek ter berekening van de hoogte van de tarieven is doorgelicht door een accountantsbureau (KPMG) en door een adviesbureau (IBM). De conclusie van beide organisaties is, dat de uitwerking van de gebruiksvergoedingsmethodiek op hoofdlijnen voldoet aan de vereisten van de richtlijn 2001/14/EG, en afgeleid is van de kosten van ProRail. Enkele wijzigingsvoorstellen worden thans doorgevoerd. Thans wordt de uitgewerkte methodiek door de NMa beoordeeld. De nieuwe methodiek zal worden toegepast op het gehele net dat bij ProRail in beheer is.

C. Overzicht taken ProRail

Taken voortvloeiend uit de Beheerconcessie:

- 1) De kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infrastructuur;
 - a) het instandhouden van spoorweginfrastructuur; het (doen) ontwerpen, (doen) voorbereiden en (doen) realiseren van maatregelen ten behoeve van functiehandhaving, functieherstel, operationeel beheer, service en vervanging van spoorweginfrastructuur, in relatie tot ruimtelijke inbedding, rekening houden met de veiligheid en de omgevings- en beheerwaarde (incl. de regelings- en veiligheidssystemen en transfer).
 - b) het uitvoeren van kleine infrastructurele maatregelen daaronder begrepen de regelings- en veiligheidssystemen.
 - c) het ontwikkelen en beheren van systemen voor beheer (o.a. VPT/geeltje/Infra-atlas).
 - d) het operationeel beheren van de spoorweginfrastructuur; het vaststellen, uitvoeren en toezien op de naleving van maatregelen gericht op bescherming van de railinfrastructuur alsmede van de fysieke toegang daartoe.
 - e) het nemen van milieu- en veiligheidsmaatregelen.
 - f) het administratief beheren van de spoorweginfrastructuur; het voeren van een deugdelijke administratie m.b.t. de spoorweginfrastructuur in het algemeen en met betrekking tot de volgende taken in het bijzonder: bijhouden van kadastrale administratie, het bijhouden van het bestand aan vergunningen en ontheffingen op grond van artikel 19 en 21 Spoorwegwet en het bijhouden van topografische ondergronden.
 - g) verrichten MER en Tracéwet werkzaamheden inzake spoorverdubbeling
 - h) het vaststellen en innen van gebruiksvergoeding krachtens artikel 62 Spoorwegwet.
 - i) het sluiten van toegangsovereenkomsten krachtens artikel 57 Spoorwegwet.
 - j) (het voorbereiden van) in beheer nemen van nieuwbouw die door derden is uitgevoerd.
 - k) het samenstellen en beheren van een infrastructuuregister.
 - l) het doen van omgevingsanalyses, verkeer- en vervoerstudies.
 - m) het samenwerken met andere infrastructuurbeheerders
- 2) Een eerlijke, niet-discriminerende verdeling van de capaciteit van de infrastructuur zowel ten behoeve van ProRail als ten behoeve van spoorwegondernemingen;
 - a) het verdelen van capaciteit inclusief het ontwikkelen en beheren van systemen en procedures voor de verdeling van capaciteit.
 - b) het maken van een overbelastverklaring op het gebied van spoorweginfrastructuur en transfer en het doen van capaciteitsstudies, het maken van analyses en het maken van capaciteitsvergrotingsplannen.
- 3) Het leiden van het verkeer over de infrastructuur.
 - a) het treffen van verkeersmaatregelen ten behoeve van de veilige, ordelijke en doelmatige afwikkeling van het verkeer over de spoorweginfrastructuur (operationele infra toedeling) (incl. niet centraal bediende gebieden).
 - b) het treffen van verkeersmaatregelen bij verstoringen en calamiteiten.
 - c) het leiding geven (al dan niet onder bevoegd gezag) aan het opheffen van calamiteiten op de hoofdspoorweginfrastructuur en in de directe nabijheid met uitstraling op de hoofdspoorweginfrastructuur (dus niet voor spoor aansluitingen!).
 - d) het beschikbaar stellen van capaciteit.

ProRail

- 4) Rapportages aan de minister
 - a) het verzamelen, registreren, rapporteren en analyseren inzake het verloop van respectievelijk de verstoringen in de treindienst;
 - b) het jaarlijks rapporteren over de ontwikkelingen ten aanzien van veiligheid (ongevallen, bijna ongevallen, doorgevoerde maatregelen ter verbetering);
 - c) het verzamelen, registreren, rapporteren en analyseren inzake geluid, milieu, externe veiligheid, risico's.
 - d) het monitoren van spoorvervoer en spoorverkeer (incl. verkeersontwikkeling);
 - e) het melden van wijzigingen van de technische of functionele eigenschappen van de hoofdspoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 17 lid 3 Spoorwegwet;
 - f) het jaarlijks rapporteren over de functionaliteit, kwaliteit en gebruik infrastructuur;
 - g) het monitoren, rapporteren en voorstellen doen over geluid (wijziging Spoorwegwet als gevolg van EU-Richtlijn geluid).
- 5) Informatieverstrekking
 - a) het verstrekken van informatie aan spoorwegondernemingen over de actuele verkeerssituatie.
 - b) het uitgeven van de Netverklaring.
 - c) het informeren van de Minister en spoorwegondernemingen over buiten exploitatie stellen.
- 6) Advisering (gevraagd of uit eigen beweging aan de minister)
 - a) het in behandeling nemen van een aanvraag voor een inzetcertificaat en het adviseren over het verlenen (het gehoord worden bij) het inzetcertificaat (er moeten afspraken worden gemaakt over schade die voortvloeit indien wordt afgeweken van het advies)
 - b) het adviseren over de capaciteitsbehoefte.
 - c) het doen van aanbevelingen op het gebied van spoorweginfrastructuur en transfer.
 - d) het adviseren bij aanlegprojecten t.a.v. beheersaspecten
 - e) het maken van milieueffectrapporten als bedoeld in artikel 7.8b van de Wet Milieubeheer voor activiteiten ten aanzien van het beheer van spoorweginfrastructuur
 - f) het adviseren over de uitvoering van trajectnota's als bedoeld in artikel 3 van de Tracéwet voorzover het spoorverdubbelingen betreft
 - g) het adviseren over toegankelijkheid, capaciteit, bereikbaarheid en sociale veiligheid van transferruimten op stations (artikel 26 Spoorwegwet).
- 7) Innovatie
 - a) het adviseren binnen de sector over aanpassingen die de prestaties van de sector verbeteren.
 - b) het uitdenken van systeem- en/of procesinnovaties die de benuttingsgraad van de huidige infrastructuurcapaciteit en inpassing van veiligheid en milieu kunnen verhogen.
 - c) het vanuit de beheer- of omgevingswaarde en/of de techniek van het railsysteem, initiëren, coördineren en (doen) ontwikkelen en uitvoeren van technische ontwikkelingen met betrekking tot infrastructuursystemen of ontwikkelingen op het gebied van beheer van die systemen.
- 8) h. Spoorwegveiligheid
 - a) het hebben van een veiligheidszorgsysteem en het maken van integrale veiligheidsplannen.
 - b) het zorgdragen voor de toepassing, in stand houden, ontwikkelen en waar nodig actualiseren binnen het door de Staat vastgestelde veiligheidsbeleid van een adequaat stelsel van (technische) veiligheidsspecificaties voor de spoorweginfrastructuur.
 - c) het op continu basis (doen) monitoren, en in bepaalde gevallen zelf inspecteren van de veiligheidskwaliteit van de spoorweginfrastructuur.
 - d) het uitvoeren van incidenten- en ongevalsonderzoek.
 - e) het bijdragen aan de effectuering van de speerpunten en beleidsdoelstellingen genoemd in de Kadernota Railveiligheid.

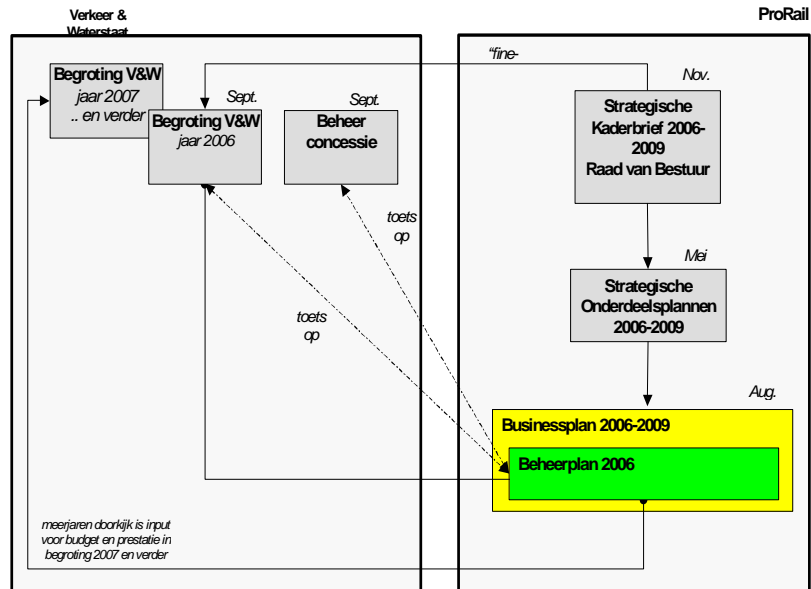
- 9) **Beleid**
 - a) het voeren van een driemaandelijks beleidsoverleg over beleid van de beheerder en de beleidswensen van de Minister.
 - b) het desgevraagd of uit eigen beweging adviseren aan de Minister omtrent (de uitvoerbaarheid van) beleidsvoornemens van de Minister.
 - c) het adviseren over programmering en MIT voorzover het spoorverdubbelingen betreft
- 10) **Toezicht**
 - a) het verlenen van medewerking en aanleveren van gegevens aan toezichthouders ten behoeve van hun taakuitoefening (er moet een informatieprotocol gemaakt worden)
 - b) het implementeren van aanbevelingen van toezichthouders. Er zal nader overleg met de Minister/concessieverlener plaatsvinden indien de aanbevelingen aanmerkelijke gevolgen voor de concessievergoeding of het gebruik van de spoorweginfrastructuur hebben.

En verder al het geen noodzakelijk is voor een goede uitvoering van de beheerconcessie.

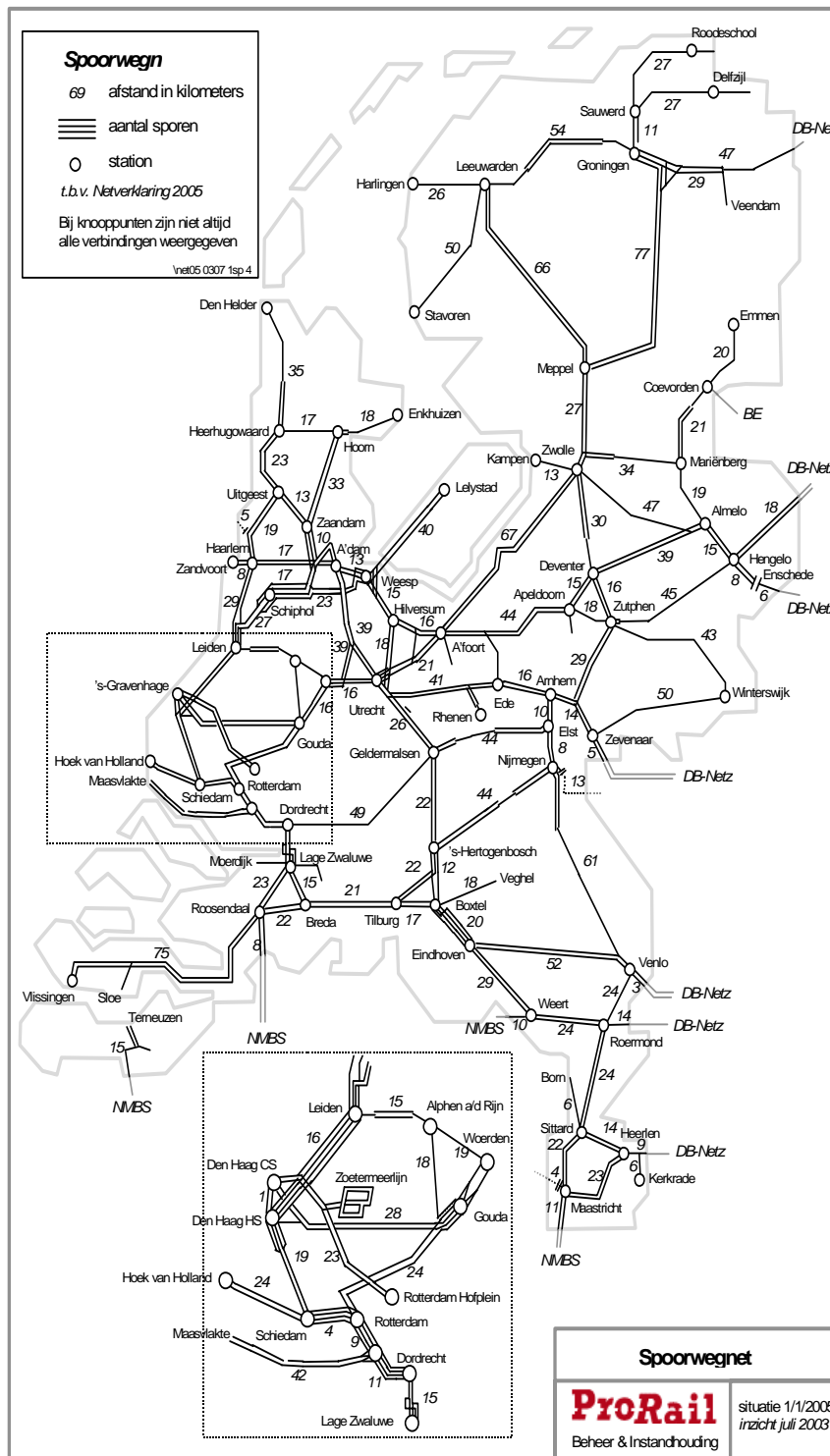
Taken niet voortvloeiend uit de Beheerconcessie:

- 1) De kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infrastructuur;
 - a) gezien werkzaamheden ten behoeve van het beheer, zoals bedoeld in de beheerconcessie, van tankplaten, fietsstallingen en de stationshal buiten de scope van EG-richtlijn 91/440 vallen, vindt subsidiëring van genoemde activiteiten niet plaats op grond van de beheerconcessie maar wordt hiervoor door de minister separaat een subsidie beschikking afgegeven.
 - b) het eigendomsbeheer; het aanvragen van de benodigde vergunningen voor beheer, het namens de minister verlenen, wijzigen en intrekken van vergunningen ex. artikel 19 en 21 Spoorwegwet, alsmede het behandelen en het beslissen op bezwaarschriften tegen voornoemde vergunningen en ontheffingen (in het mandaat regelen), het toekennen van schadevergoeding aan houders van vergunningen of ontheffingen naar aanleiding van en voorzover verband houden met het namens de minister intrekken van vergunningen en ontheffingen ex. artikel 19 en 21 Spoorwegwet, het verwerven van de benodigde gronden, het voeren van procedures, het vaststellen van nadeelcompensatie, het initiëren van onteigeningsbesluiten, het deelnemen aan de Raad voor de Vastgoed en het voeren van onteigeningsprocedures).
 - c) verrichten MER en Tracéwet werkzaamheden voor zover het geen spoorverdubbeling betreft.
- 2) Informatieverstrekking
 - a) het voorzien van generieke reisinformatie aan derden waaronder media, pers en service-providers
- 3) Advisering (gevraagd of uit eigen beweging aan de minister)
 - a) het adviseren bij het afgeven van (decentrale) concessies.
 - b) het adviseren voordat een concessie voor spoorvervoer per trein over de hoofdspoorweginfrastructuur wordt verleend (artikel 27 a Concessiewet).
 - d) het adviseren over de uitvoering van trajectnota's als bedoeld in artikel 3 van de Tracéwet voor zover het geen spoorverdubbeling betreft.
 - c) het adviseren bij totstandbrenging van regelgeving
- 4) **Beleid**
 - e) het adviseren over programmering en MIT voor zover geen spoorverdubbeling betreft.

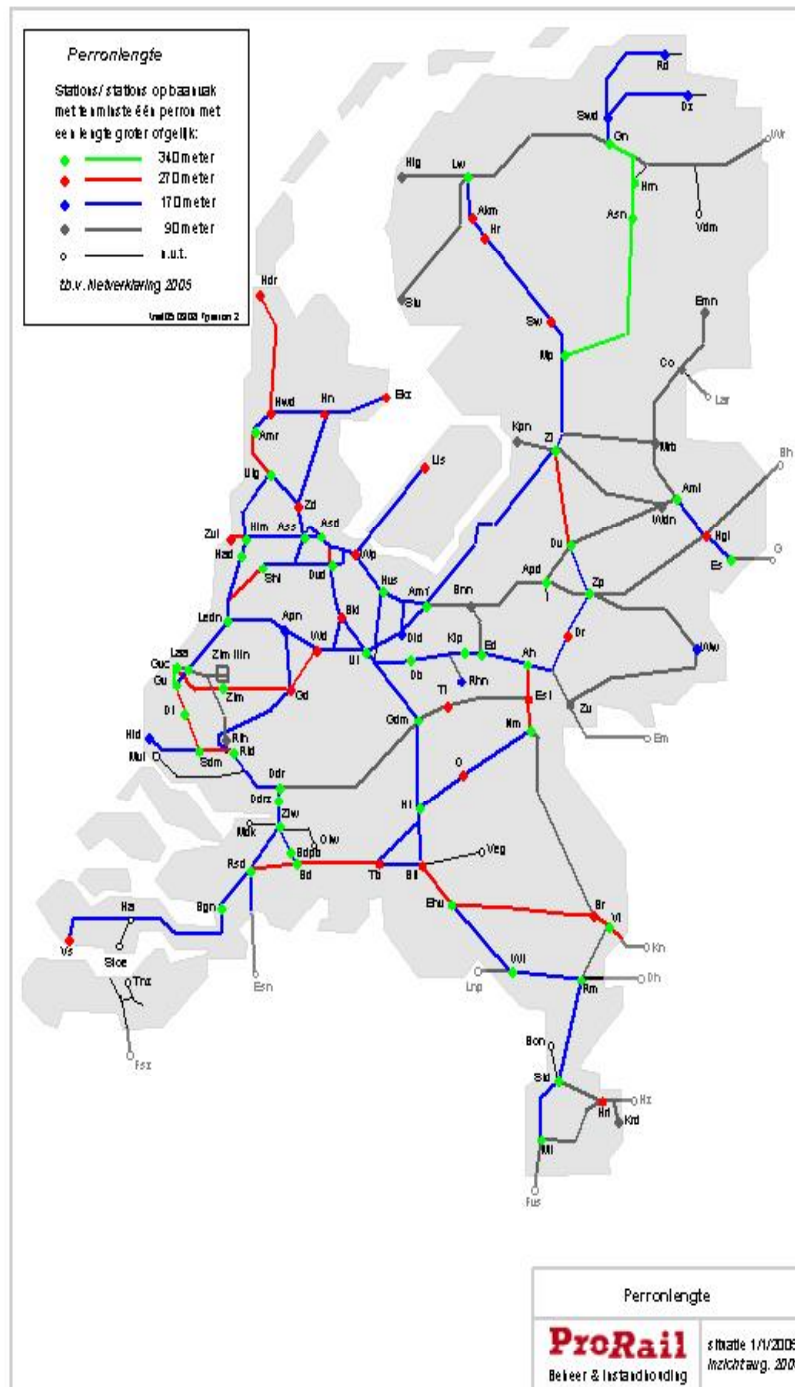
D. Samenhang Rijksbegroting en Beheerplan



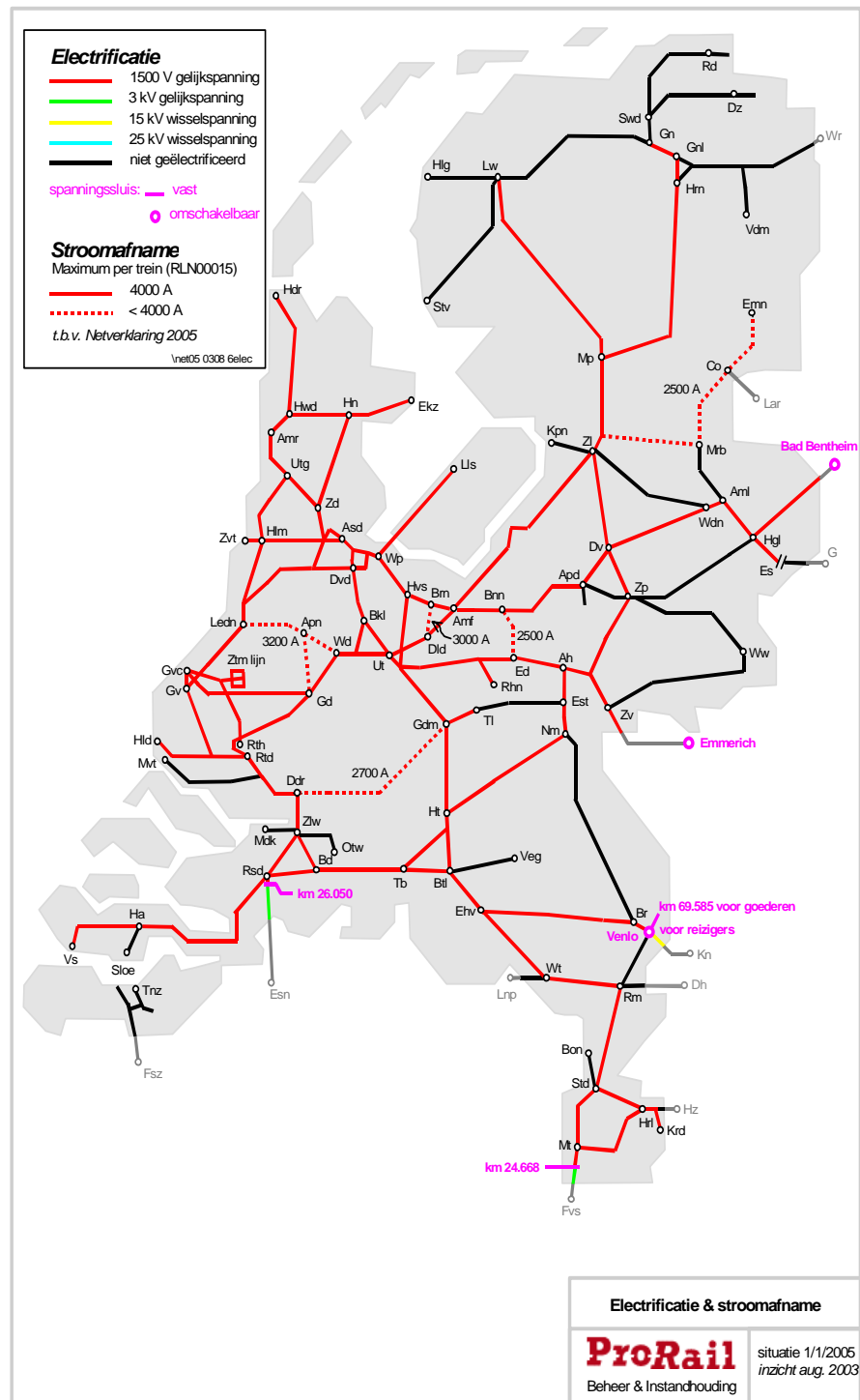
E. Beheergebied conform netverklaring 2005



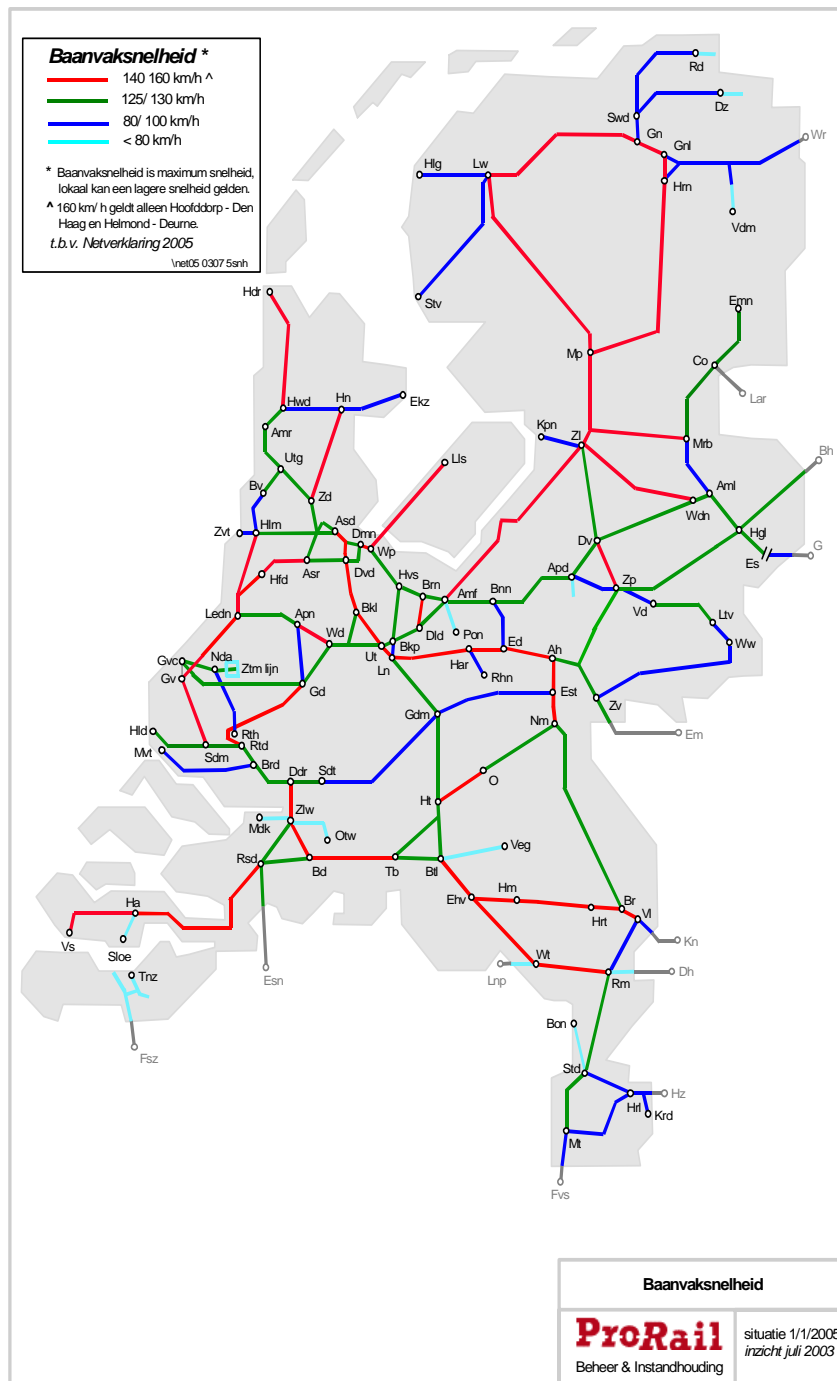
F. Perronlengte conform netverklaring 2005



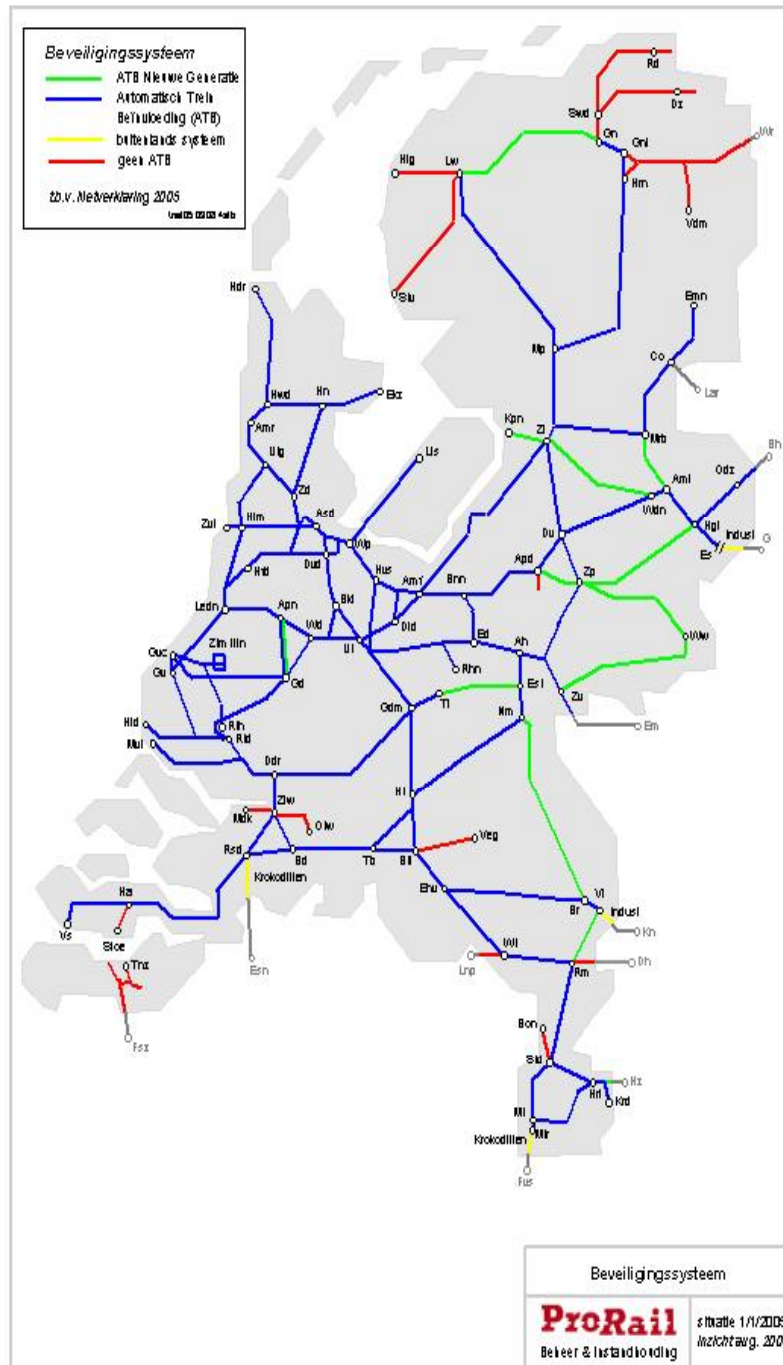
G. Elektrificatie conform netverklaring 2005



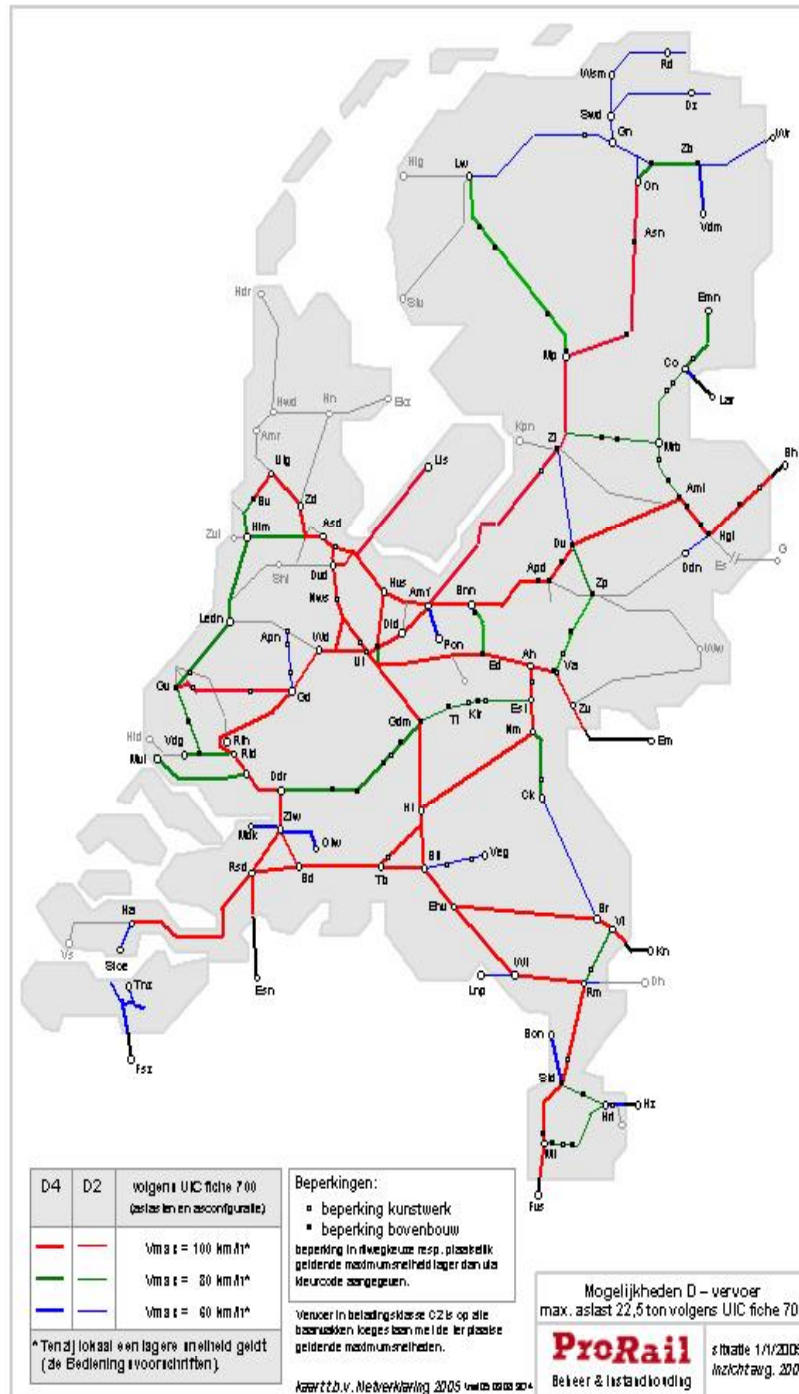
H. Baanvaksnelheden conform netverklaring 2005



I. Overzicht beveiligingsystemen conform netverklaring 2005



J. Aslasten conform netverklaring 2005



K. Geluidemissie 2001



Berekende geluidemissie van het spoorverkeer in Nederland in de maatgevende periode, peiljaar 2001 (dB(A))
(Bron: jaarrapport geluid 2001)

L. Technische Kwaliteit

In aanvulling op de beschrijving in hoofdstuk 3 wordt in deze bijlage dieper ingegaan op de vijf functieclusters.

A Dragen en Geleiden

Als richtinggevende signalen voor de ontwikkeling van de kwaliteit van de hoofdspoorweg infrastructuur kan onder meer worden gekeken naar de spoorligging of naar ultrasoon vast te stellen gebreken. Het gemeten aantal defecten en haarscheurtjes (door Rolling Contact Fatigue) is sinds 1999 sterk toegenomen.

ProRail verricht regelmatig metingen met speciale meetvoertuigen. De gegevens uit preventief ultrasoononderzoek brengen de probleemgebieden van het spoor aan het licht. Daarmee kan worden voorkomen, dat er daadwerkelijk veiligheidsproblemen ontstaan door spoorstaafbreeken. Een spoorstaafbreek maakt harde ingrepen noodzakelijk, zoals snelheidsbeperkingen of het weren van bepaalde treinen. In de periode 1999-2001 is het aantal overschrijdingen van de vastgestelde afwijkingsniveaus van de spoorgeometrie (zoals verkanting en hoogte) gestegen. Eén van oorzaken van deze problemen is de toegenomen treinintensiteit.

Ten aanzien van de verslechtering van de railinfrastructuur concludeert *Lloyd's Register Transport & Infrastructuur en Horvat & Partners (LREHC)* dat de eerder geconstateerde verslechtering van de technische kwaliteit van de railinfrastructuur minder dramatisch is dan eerder werd verondersteld. De explosieve toename van de ultrasoon gemeten gebreken (RCF- en overige gebreken) blijkt voor een deel voort te komen uit de normontwikkeling, waardoor de hoeveelheid gemeten gebreken niet direct vergelijkbaar is met de meetresultaten van de jaren daarvoor.

Uit een analyse van de incidenten in de spoorgeometrie blijkt dat de sprong in het aantal incidenten (van gemiddeld 1600 incidenten per jaar in 1998-1999-2000 naar 2700 gemiddeld per jaar in 2001-2002-2003) primair een gevolg is van de gewijzigde onderhoudsaanpak van de procescontractaannemers (mede als gevolg van Arbo-redenen). Een verandering van het huidige RCF beleid naar een preventief beleid kan resulteren in een uiteindelijke reductie van 60% van de RCF kosten.

B Toevoeren Energie

De technische functie van het Tractie Energie Voorziening-systeem is het transporteren van elektrische energie van de openbare (elektriciteits)netbeheerders naar de individuele treinen. In bijlage F wordt voor het hele spoorwegnet de soort tractie inzichtelijk gemaakt. Het huidige systeem is, met een bekend en beperkt aantal knelpunten, in staat de treinenloop volgens het BasisUurPatroon 1998/1999 te kunnen voeden en gerecupereerde energie door treinen toe te laten, zonder daarbij aan regionale openbare netten terug te voeden. In de loop van de tijd is een groot aantal ontwikkelingen en aanpassingen geïnitieerd en deels gerealiseerd. Het resultaat hiervan is een onevenwichtige opstelling van voedende capaciteit binnen het systeem, met het gevolg dat de actuele flexibiliteit en marge onevenwichtig zijn verdeeld.

In 2001 is het beleid met betrekking tot de systeemkeuze herijkt, waarbij is gekeken naar de prestaties van het huidige systeem in relatie tot andere spanningsniveaus (met name 25kV AC en 3kV DC). Het vastgestelde beleid is dat minimaal tot 2017 het huidige systeem wordt gehandhaafd. In 2012 zal een heroverweging van de systeemkeuze plaatsvinden.

ProRail

Het streven voor de lange termijn is een flexibele energie infrastructuur te realiseren, die geschikt is voor meer productiemodellen en treinmodellen. Deze flexibiliteit komt tot uitdrukking in een marge in de capaciteit (vraag versus aanbod). Het beleid van ProRail is erop gericht met de capaciteit van het voorzieningssysteem voor tractie-energie de gevraagde verkeersprestatie net 'voor te blijven' omdat:

- het een gegeven is dat een 1500 V systeem intrinsiek min of meer maatwerk is en
- niet duidelijk is in hoeverre dit systeem na 2017 nog bruikbaar is.

Naast de capaciteit voor de lange termijn is ook de capaciteit op kortere termijn van belang. Om aan de gevraagde vervoerprestatie te voldoen is een capaciteitsstudie verricht, waarin knelpunten ten aanzien van het voorzieningssysteem voor tractie-energie zijn benoemd. Voor de realisatie van de verbetermaatregelen is het project TEV2006 gestart. Met behulp van FENS gelden wordt het aanbod op peil gebracht, om te kunnen voldoen aan de primaire energievraag en tevens aan een tiental majeure situaties. De overige knelpunten worden betaald via de zogenaamde EF-financiering. Uit deze post worden ook maatregelen ten behoeve van het beter benutten van de bestaande installaties betaald. Het beheer van TEV richt zich op:

- jaarlijks beoordelen van wijzigingen in de vervoersvraag (dienstregeling) in relatie tot de beschikbare energielevering;
- ontwikkelingen met fundamentele wijzigingen van de dienstregeling, zoals Benutten en Bouwen, vertalen naar de consequenties voor de energievraag;
- opbouwen van kennis en inzicht in de lange termijn ontwikkelingen van de vervoersvraag en deze vertalen naar de energievraag in relatie tot de (on)mogelijkheden van het huidige systeem;
- brede kennisopbouw en instandhouding daarvan van 1500V en 25kV systemen en oriënterende kennis van het 3000V systeem.

C Beheersen en Sturen

De gezamenlijke functionaliteit van de verkeers- en treindienstleidingsposten en de daarin aanwezige besturings-, beheersings-, informatie- en communicatiesystemen wordt ook wel aangeduid onder de noemer "Post 21". De focus ligt op het verbeteren van de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de Post 21 middelen. Voor de performance van de treindienst is zeer grote beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de posten en systemen essentieel.

Een adequate inrichting van ontwikkeling, instandhouding en het beheer van de systemen en ook een optimale borging van expertise en capaciteit, is dan ook van cruciaal belang.

Post21 is te complex om in één keer te vervangen, daarom worden er steeds delen vernieuwd of verbeterd. De informatieplannen en architecturen worden steeds geactualiseerd en verbeterd om zodoende inzichtelijker te maken waarom wat en wanneer vervangen moet worden.

Bij de ontwikkeling van systemen hanteert ProRail verdere standaardisatie van methoden en technieken als uitgangspunt. Dit biedt beter onderhoudbare systemen, hetgeen positief bijdraagt aan de verkorting van de doorlooptijd in geval van aanpassingen. ProRail zet nieuwe state-of-the-art technologie in zo gauw deze zich afdoende bewezen heeft. Dat de technologie zich bewezen heeft is belangrijk omdat de hoge beschikbaarheidseisen zich niet lenen voor experimenten.

ProRail

Activiteiten met betrekking tot de afzonderlijke Post 21 middelen zijn ondergebracht bij de betreffende productieprocessen (zie hoofdstuk 11). Overige activiteiten zijn:

- ontwikkelen informatie plannen en architecturen voor 2007 en 2010;
- studie (Tralis) naar een uniforme interface tussen Post21 en de diverse beveiligingssystemen;
- het ten opzichte van de productieomgeving representatiever maken van de test- en opleidingsfaciliteiten;
- realisatie nieuw systeem voor meten treinbewegingen (Trots). Realisatie en implementatie loopt door tot 2006.

D Beveiligen

Deze functiecluster kan worden gesplitst in treinbeveiliging en overwegbeveiliging.

Treinbeveiliging

Treinbeveiliging is het productiemiddel waarmee de railinfra direct wordt aangestuurd om veilig treinverkeer te kunnen waarborgen. Belangrijke functies hierin zijn treindetectie, automatische treinbeïnvloeding (ATB), wissel- en seinsturing. Treinbeveiliging is een noodzakelijke basisvoorziening voor (bijna) alle treinverkeer. In bijlage H worden de verschillende soorten beveiligingssystemen voor het hele spoorwegnet aangegeven.

De leeftijdsopbouw van de huidige treinbeveiliging varieert van systemen van rond 1950 tot moderne computergestuurde installaties. Tot 1990 werden de installaties gebouwd in relaietechniek, daarna zijn vrijwel alleen nog computergestuurde installaties ingevoerd. Om de veiligheid en beschikbaarheid te kunnen waarborgen, is vervanging van de huidige relaisbeveiligingsinstallaties op afzienbare termijn noodzakelijk. De oudste installaties dienen de komende 15 jaar te worden vervangen, waarna ook de nieuwere relaisinstallaties aan de beurt zijn. Deze vervanging van beveiligingsinstallaties is duur; afhankelijk van het deel van de treinbeveiliging dat wordt vervangen, is de financiële omvang van deze operatie ongeveer € 1 tot € 3.5 miljard. Integrale landelijke modernisering duurt naar verwachting 30 jaar. De vervanging wordt in de komende periode verder vormgegeven door middel van het opstellen en uitvoeren van een vervangingsplan (zie ook hoofdstuk 5). Een eerste studie naar deze complexe migratie heeft reeds plaatsgevonden. Aandachtspunt is ook het aantal TAO's op het gebied van treinbeveiliging. Er wordt dan ook veel energie gestoken in het identificeren en realiseren van verbeteringen.

Bij de bovenstaande vervanging moet rekening worden gehouden met de toekomstige ontwikkelingen, zoals Benutten en Bouwen, maar ook met de verder voortschrijdende Europese standaardisatie in de beveiligingssystemen. Het gaat om standaardisatie ten behoeve van interoperabiliteit (ERTMS) en standaardisatie van het systeem voor sein- en wisselsturing (Euro Interlocking). ProRail participeert in deze Europese standaardisatietrajecten, onder andere om daaraan haar bijdrage te leveren, maar ook om de bruikbaarheid in Nederland te borgen. Het ERTMS systeem, dat wordt ontwikkeld in het kader van BB21, zal worden toegepast op de Betuweroute en op het traject Amsterdam-Utrecht.

De trend is dat het materieel steeds lichter wordt en steeds betere loopeigenschappen heeft. Om veilige detectie te kunnen waarborgen, worden maatregelen onderzocht en mogelijk geïmplementeerd, zowel m.b.t. de huidige treindetectie als in de toepassing van nieuwe detectiesystemen.

ProRail

Overwegbeveiliging

In totaal heeft ProRail 2895 overwegen in beheer, waarvan 2120 beveiligd en 775 onbeveiligd.

De meest voorkomende beveiligingsvormen van een overweg zijn de automatische halve overwegbomeninstallatie (Ahob; 1295 stuks) en de automatische knipperlichtinstallatie (AKI; 307 stuks). Een ruime verscheidenheid aan andere beveiligingsmiddelen completeert het geheel. De 775 onbeveiligde overwegen zijn slechts uitgerust met een andreaskruis en/of hekken.

ProRail heeft zich op instigatie van de Rijksoverheid [bron: Kadernota Railveiligheid] verplicht te werken aan het terugdringen van het aantal botsingen en dodelijke slachtoffers met 50% ten opzichte van het peiljaar 1985. Deze vermindering moet in 2010 behaald zijn. Een middel om dit te bereiken is, naast opheffen van overwegen (met name aanpak van de 476 particuliere overwegen), zoeken naar betere beveiligingsmiddelen of –installaties. Zo worden AKI-installaties in rap tempo vervangen door Ahob-installaties, zijn beter opvallende LED lichten geplaatst, terwijl ook de eveneens beter opvallende overwegboom zijn intrede doet. Dit alles laat onverlet dat door toenemend treinverkeer, verhoging van treinsnelheden, toename van verkeersintensiteit op de weg en de veranderende mentaliteit van de weggebruiker, de veiligheid van de huidige beveiligingsmiddelen en –installaties op overwegen in de (nabije) toekomst ontoereikend zal kunnen zijn. Het enige (betere) veiliger alternatief dat ProRail momenteel kent is een dure ongelijkvloerse kruising. ProRail werkt aan een overwegbeveiligingstype dat de gehele overweg afsluit voor alle wegverkeersdeelnemers, waarmee een belangrijk deel van de bezwaren wordt geëlimineerd. Voor ProRail blijft echter gelden: ‘de beste overweg is geen overweg’.

E Transfer

ProRail is momenteel verantwoordelijk voor de transferruimte op 386 stations. Hierbij gaat het om een gezamenlijke oppervlakte van 1,4 mio m². De transferfunctie wordt in hoofdzaak onderscheiden in de ruimtesoorten Stationshal, Tunnel of traverse, Stijgpunten, Perron en Fietsenstalling. De stations zijn verdeeld in drie categorieën, te weten: Kathedralen (4x), Plusstations (38x); Basisstations (344x).

Rijksoverheid en vervoerders wensen betaling via een chipkaart in te voeren, dit heeft consequenties voor de inrichting van stations. ProRail is binnen het ET/BTS-project (toegangspoortjes) aangewezen als clustermanager Stationsinrichting. Na realisatie van de pilots Hoekse Lijn, Flevolijn en in principe de Schiphollijn wordt na een evaluatie besloten wel of niet door te gaan met ET/BTS. In principe worden 138 stations fysiek afgesloten, de overige stations krijgen een systeem om elektronisch te betalen. ProRail dient ervoor te zorgen dat alle aspecten die vallen onder de transferfunctie worden beheerd en onderhouden met aandacht voor optimale reinheid en sociale veiligheid. Ieder kwartaal voert NS Reizigers een klantonderzoek uit. Het onderzoek betreft het percentage reizigers dat een rapportcijfer 7 of hoger geeft voor drie verschillende aspecten van stations (reinheid, sociale veiligheid overdag en 's avonds). Voor elk van deze aspecten is per type station een beoordeling beschikbaar. Deze subjectieve waarden zijn stuurvariabelen voor ProRail. In de Nieuwe Beheerovereenkomst met NS Stations zijn enkel objectieve waarden opgenomen. Reden hiervoor is dat het klantoordeel ook afhankelijk is van factoren die buiten de verantwoordelijkheid van ProRail liggen (bijvoorbeeld punctualiteit en serviceverlening).

Ook de opening van nieuwe stations en de uitbreiding van grote en middelgrote stations zal tot gevolg hebben dat de totale onderhoudsbehoefte en schoonmaakkosten de komende jaren stijgen. In bijlage 8 worden voor het gehele net de perronlengtes van de stations aangegeven.

M. Spoorbranche-brede aanpak Probleem Rijden door StopTonend Sein

Bijlage bij de brief Spoorbranche-brede aanpak STS met kenmerk RvB/BK-JN/20438599 van 4 oktober 2004 aan de Minister van Verkeer & Waterstaat.

De gezamenlijke aanpak impliceert dat we snel tot uitvoering van maatregelen willen komen, maar wel maatregelen waarvan we zeker weten dat ze de beste prijs/prestatie-verhouding bieden in de zin van risicoreductie. Om die reden is gekozen voor een parallel aanpak bestaande uit:

1. Doorgaan met binnen het netwerk van spoororganisaties structureel inventariseren en implementeren van maatregelen waarvan effectiviteit en uitvoerbaarheid bekend zijn. Hier gaat het om zaken als emplacements-analyse leidend tot, in voorkomende gevallen, verbetering van seinplaatsing, verhoogde plaatsing van zogeheten dwergseinen en anderszins eliminatie van onduidelijkheden. Tevens is in het ontwerpproces van nieuwe situaties een visualisatie door middel van computersimulatie geïntroduceerd, die de juiste zichtbaarheid van seinen vooraf optimaliseert. In deze categorie past ook het benutten van de technische mogelijkheid in een nieuwe versie van het procesleidingsysteem van ProRail/Railverkeersleiding, die thans geïmplementeerd wordt in het bestaande systeem. De mogelijkheid bestaat dan om bij de bediening door het systeem bepaalde rijweginstellingen uit te sluiten, bijvoorbeeld rijwegen met seinen die al vaker stoptonend zijn gepasseerd.
2. Inventarisatie en evaluatie van mogelijke maatregelen met betrekking tot de mens i.c. de machinist en treindienstleider als "cruciale factor" in het passeren van STS. Naast reeds bewandelde sporen van aanpak, welke inmiddels geïntensiveerd zijn (voorbeelden: toepassing vigilantietest, gedragsregels, functionaliteitswijziging in de ATB-cabinesignalen), wordt ook gekeken hoe andere landen succesvol zijn in het terugdringen van rijden door STS.
3. Uitvoeren van pilots met mogelijke oplossingen om (de gevolgen van) rijden door STS te beperken. In dit verband zijn te noemen:
 - het uitvoeren van een pilot voor een uitbreiding van het ATB EG-systeem met code 147, toe te passen bij de zogenoemde bijzondere gevaarpunten. Op een dergelijk punt wordt dan de ATB zodanig aangepast dat een dreigende passage van een rood sein wordt voorkomen dan wel dat bij passeren van rood sein een ATB-remming wordt afgedwongen. Dit vereist ook dat in alle treinstellen en locomotieven de ATB-treinapparatuur wordt aangepast;
 - toepassing Flux-seinen. Dit zijn dwergseinen met een groter achtergrondschermbord, een grotere lens en -nog in ontwikkeling- een betere lamp. Een prototype is succesvol in bedrijf. Deze maatregel is, zonder de verbeterde lamp, per direct toepasbaar;
 - toepassing flitssein. Het idee hierachter is te detecteren dat een trein met te grote snelheid een rood sein nadert en in dat geval met een flitssignaal de aandacht van de machinist af te dwingen;
 - roodlichtdetectie vanuit de trein. Hier is de gedachte om het detecteren van het rode licht van een sein te vertalen in een ingreep in de snelheid van de trein; (Deze mogelijkheid is nog in het stadium van haalbaarheidsonderzoek).
 - een verkenning naar een toegevoegd systeem voor remcurve bewaking bij nadering van een stoptonend sein.

Van belang hierbij is te beseffen dat bij de ontwikkeling en uitvoering van deze trajecten een beroep gedaan wordt op experts die schaars zijn en dat daarbij heel zorgvuldig gekeken moet worden wat de effecten zijn (ook in technisch opzicht) van het toevoegen van dit soort losse elementen op het seinstelsel in het spoorstelsel als geheel. (Eenvoudig voorbeeld: leidt het “belangrijk” maken van bepaalde seinen niet tot het minder belangrijk worden van de andere seinen?)

4. De integrale analyse van het probleem op basis van:
 - de databases van alle STS-gevallen van de afgelopen jaren, beschikbaar bij de verschillende bedrijven (en bij de IVW);
 - de “maatregelenmatrix”, op basis van alle mogelijke oorzaken van STS-gevallen, welke systematische alle aanpakmogelijkheden van zowel oorzaken als gevolgen in kaart brengt. Dit is een werkdocument van de werkgroep, dat ook in het bezit is van de bij de werkgroep betrokken V&W-medewerkers;
 - het “vlinderdasmodel”: Een schematisch overzicht van alle oorzaken van STS en de effecten, met name gericht op het kwantificeren van oorzaken en gevolgen. Dit schema maakt het mogelijk om systematisch inzicht te krijgen in het reductie-effect van het maatregelen pakket op zowel totaal risico als op het aantal STS-gevallen.

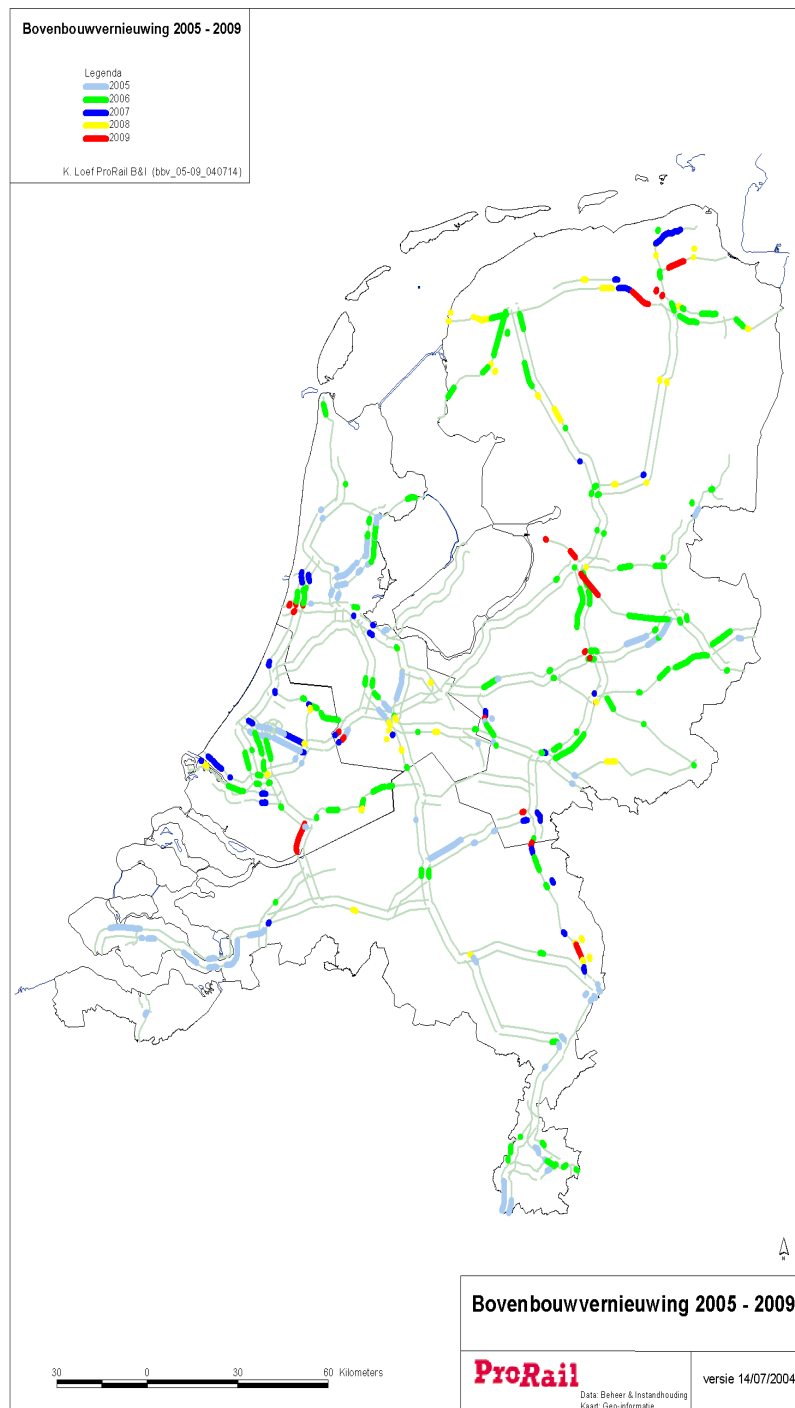
Dit onderdeel van de aanpak zorgt er dus voor dat we kunnen meten dat we de beoogde doelstellingen ook daadwerkelijk gaan bereiken en dat we niet op voorhand bepaalde oplossingsrichtingen elimineren of vergeten.

N. Objectieve meetwaarden Transfer

Planwaarden Beheerovereenkomst Stations

Activiteiten te relateren aan objectieve output	Objectieve prestaties			
Schoonmaak				
Dagelijks Schoonmaak				
KPI ¹ Kathedralen	100/3	100/3	nvt	nvt
KPI ¹ Plusstations	65/3	65/3	65/3	65/3
KPI ¹ Basisstations	65/3	65/3	65/3	65/3
Graffiti				
KPI ¹ Kathedralen	100/3	100/3	nvt	nvt
KPI ¹ Plusstations	70/3	65/3	70/3	70/3
KPI ¹ Basisstations	70/3	65/3	70/3	70/3
Reinheid Perronsporen				
KPI ¹ Kathedralen	100/3	100/3	nvt	nvt
KPI ¹ Plusstations	65/3	65/3	75/3	70/3
KPI ¹ Basisstations	65/3	65/3	75/3	70/3
Wintermaatregelen				
KPI ¹ Kathedralen	100/3	100/3	nvt	nvt
KPI ¹ Plusstations	60/3	60/3	60/3	60/3
KPI ¹ Basisstations	60/3	60/3	60/3	60/3
Onderhoud				
KPI ¹ Kathedralen	100/3	100/3	nvt	nvt
KPI ¹ Plusstations	95/3	80/3	95/3	95/3
KPI ¹ Basisstations	95/3	80/3	95/3	95/3
Betekenis objectieve prestatie 100/3				
100 is het percentage dat moet voldoen aan de norm				
3 is het gewenste prestatie niveau welke in detail zijn uitgewerkt in de bijlage bij de beheerovereenkomst tussen ProRail en NS Stations				
Overige activiteiten	Omschrijving			
Glasbewassing Vuilafvoer NS Stations Sociale Veiligheid Onvoorzien	Variërend van 10 tot 20 keer per jaar Verzamelen en transporteren vuil o.a. invulling geven aan convenantafspraken o.a. ARBO-aanpassingen Fietsenstallingen			
Klanttevredenheid in rapportcijfer²	RN	RZ	NO	Z
Reinheid				
Kathedralen	ASD 40% UT40%	DH 40% RTD 40%	NVT	NVT
Plusstations	40%	36%	53%	51%
Basisstations	40%	36%	53%	51%
Sociale Veiligheid 's nachts				
Kathedralen	ASD 40% UT 40%	DH 40% RTD 35%	NVT	NVT
Plusstations	40%	40%	50%	39%
Basisstations	40%	40%	50%	39%

O. Landelijk overzicht van de bovenbouw werkzaamheden 2005 – 2009



P. Productieplan 2004-2008 (EF-Financiering Nieuwbouw)

Projectnaam	In dienst	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 e.v.	totaal
Almelo, inrichten openbare laad- en losplaats	15-12-2005	0	1500	950	0	0	0	0	2450
Amerfoort, aanleg 5 depotvoedingen	1-3-2004	18	92	0	0	0	0	0	110
Amsterdam Westhaven, aanleg depotvoedingen	1-2-2004	100	124	0	0	0	0	0	224
Amsterdam Westhaven, verbinden sporen 65 t/m71	15-12-2003	50	830	0	0	0	0	0	880
Asd Vhw-Asd Sg, inrichten 2e toegang	1-7-2004	0	2480	0	0	0	0	0	2480
Beverwijk, aanleg depotvoeding- 2 aansluitingen	1-7-2004	40	120	0	0	0	0	0	160
Botlek, verl. omrijdspoor Europese Zwaveloverslag	1-3-2004	40	900	0	0	0	0	0	940
Kijfhoek, Waalhaven en Maasvlakte, depotvoedinge	3-11-2003	1000	600	0	0	0	0	0	1600
Lage Zwaluwe; aanleg 3 depotvoedingen	1-5-2004	10	70	0	0	0	0	0	80
Rotterdam Europort, aansluiting EECV	30-8-2003	1032	600	0	165	0	0	0	1797
Sloe, verlengen sporen 1 en 10 tot 750 meter	15-12-2003	150	190	0	0	0	0	0	340
Sloe; aanleg 4 depotvoedingen	1-5-2004	15	75	0	0	0	0	0	90
Tilburg GE, aanleg depotvoeding	15-12-2004	0	50	0	0	0	0	0	50
Zevenaar, verlengen spoor 913	1-7-2004	20	250	0	0	0	0	0	270
Zwolle GE, verbinden spoor 58 en 59	31-12-2003	500	600	200	0	0	0	0	1300
Amsterdam CS, verpl. kruiswissel spoor 11/12	31-12-2004	0	750	0	0	0	0	0	750
Amsterdam Zuid/WTC, perronverlenging spoor 1a	15-12-2005	0	2000	3600	772	0	0	0	6372
Breda, aanpassen postperron	15-12-2004	300	250	0	0	0	0	0	550
Corridor Nm-Rsd, perronverlengingen tot 270 m.	15-12-2002	1407	520	0	0	0	0	0	1927
Delft, perronverlenging sp. 1,2 en 3 tot 340 meter	15-12-2003	1416	75	0	0	0	0	0	1491
Den Haag HS, aanpassen emplacement	1-9-2004	200	942	100	0	0	0	0	1242
Den Haag laan van NOI, perronverl. spoor 5en 6	1-11-2004	80	600	210	0	0	0	0	890
Dieren, Vrije en Olst, perronverlenging tot 270 m	15-12-2002	1182	75	0	0	0	0	0	1257
Eindhoven, intra-aanpassingen emplacement	1-5-2005	376	2300	8000	3795	1500	0	0	15971
Gouda, verlengen opstellengte spoor 1b	31-12-2003	80	20	0	0	0	0	0	100
Heerlen, aanleg vaste tankinstallatie	1-5-2004	216	1170	280	0	0	0	0	1666
Noord Holland, verkorten bedieningstijden bruggen	15-12-2003	380	910	450	0	0	0	0	1740
Utrecht ZZ, aanbrengen wisseloverloop spoor 14/1	26-4-2004	320	2280	300	0	0	0	0	2900
Overgangscontract II (NSR), brug Ravenstein totaal	31-12-2007	0	750	2500	15000	15000	4750	0	38000
Progr. monitoring wisselverwarming 2000-2010	31-12-2010	6892	2150	2000	1500	1500	1500	2850	18392
Landelijk, progr. Energievoorziening (EPO)	31-12-2010	0	3500	10000	10000	7500	7500	0	38500
Landelijk, progr. Opstelterreinen (EPO)	21-12-2010	0	0	0	0	0	10000	37500	47500
Landelijk, progr. Perronverlengingen (EPO)	31-12-2005	44	0	2000	5000	1300	0	0	8344
Totaalregel Benuuten&Bouwen	15-12-2008	0	1500	4500	5500	1000	0	0	12500
Totaalregel Niet Actieveerbare Investeringsen	15-12-2010	0	2500	3000	1500	1000	1000	5000	14000
Totaalregel nieuwe projecten Logistiek	31-12-2010	0	19000	20000	15000	15000	17500	15000	101500
Totaalregel nieuwe projecten Milieu	31-12-2010	0	350	350	350	350	350	1000	2750
Totaal Logistiek&Milieu Bruto			50123	58440	58582	44150	42600	61350	
* Beheersregel Logistiek & Milieu *			-10000	-11688	-11716	-8830	-8520	0	-49404
Totaal Logistiek&Milieu Netto			40123	46752	46866	35320	34080		

Projectnaam	In dienst	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 e.v.	totaal
Alkmaar, oplossen transfer-knelpunten	30-4-2008	164	475	475	1000	9000	3300	0	14414
Amerfoort, aanleg achtertoegang Soesterkwartier	1-9-2003	4310	650	641	0	0	0	0	5600
Deventer, oplossen transfer-knelpunten	15-12-2008	49	0	50	250	1500	2751	0	4600
Dordrecht, oplossen transfer-knelpunten	15-10-2007	289	500	3000	5000	1000	225	0	10014
Geldermalsen, oplossen transfer-knelpunten	1-4-2006	141	1080	5900	2400	0	0	0	9521
Heerlen, aanleg nieuwe stationspassage	1-12-2006	130	300	3004	1407	0	0	0	4927
Hilversum, oplossen transfer-knelpunten	1-12-2006	96	350	2800	4500	2476	0	0	10222
Naarden=Bussum, oplossen transfer-knelpunten	1-9-2007	116	160	400	2000	3000	1124	0	6800
Nijmegen, aanpassen perrontunnel en aanb. 2 liften	1-7-2004	1876	2775	523	0	0	0	0	5173
Nijmegen, aanpassen stationsgebouw (=bijdrage Ri	1-12-2004	1514	0	380	0	0	0	0	1693
Tilburg, oplossen transfer-knelpunten	1-9-2006	220	350	12000	5806	400	0	0	18776
Landelijk, COST 335	31-12-2030	0	0	0	0	100	250	0	350
Maastricht, upgradng achtertoegang	1-6-2005	200	1600	500	300	0	0	0	2600
Programma Rijwielstallingen (landelijk)	1-4-2009	83115	11500	19000	18100	0	12283	0	143998
Programma Roltrappen	15-12-2010	0	0	0	0	0	0	0	0
Programma Sociale Veiligheid	15-12-2010	302	0	0	0	0	0	10200	10502
Programma Toegankelijkheid (liften)	15-12-2020	1414	0	0	0	0	0	43200	44614
		85031	13100	19500	18400	100	12533	53400	
Totaal Transfer Bruto		93941	19740	48751	40763	17476	19933	53400	
* Beheersregel Transfer *		0	-5900	-14205	-11433	-5242	-7486	0	-44266
Totaal Transfer Netto			13840	34546	29330	12234	12447		

Projectnaam	In dienst	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 e.v.	totaal
Ah, Amf en Rtd, impl. EBS v.1B	30-6-2004	964	976	0	0	0	0	0	1940
Apeldoorn-Zutphen, ATBNG + detectie	17-12-2000	13354	250	0	0	0	0	816	14420
Arnhem-Vork-Tiel, ATBNG + detectie	10-10-2000	15295	50	0	0	0	0	625	15970
Groot Rotterdam, invoering procesleiding	1-2-2004	1185	715	0	0	0	0	0	1900
Harlingen-Harlingen Haven, aanb. beveiliging + ovv	1-12-1997	1657	5	81	0	0	0	0	1743
Hengelo-Oldenzaal, oplossen detectieproblematiek	2-7-2001	4555	50	0	0	0	0	539	5144
Hoofddorp, aanleg extra hoofdpst tbv HSL-Zuid	2-11-2003	607	78	0	0	0	0	0	685
Landelijk, install. procesleiding versie 24 en 25	15-7-2004	1661	439	0	0	0	0	0	2100
Landelijk, installatie CSDO	15-12-2006	0	700	2100	2500	0	0	0	5300
Landelijk, installatie procesleiding versie 26	15-10-2005	50	2000	2000	404	0	0	0	4454
Landelijk, installatie TROTS	15-12-2005	0	500	2500	1600	0	0	0	4600
Landelijk, roll-out ASTRIS	15-12-2005	0	0	2500	2000	0	0	0	4500
Landelijk, roll-out intelligente bijsturingmiddel	15-12-2007	0	0	0	2000	3000	0	0	5000
Landelijk, roll-out TROTS 2	15-12-2008	0	0	0	0	2000	2500	0	4500
Landelijk, terugbrengen insteltijd ARI	31-12-2005	0	100	630	630	0	0	0	1360
Landelijk, vervanging EBP-hardware	15-12-2005	0	2500	2000	0	0	0	0	4500
Landgraaf-Herzogenrath, ATBNG	31-3-2004	393	450	557	0	0	0	0	1400
Maastricht-Eijsden-Visé, aanbrengen CROCODILLE	1-11-2003	1086	500	614	0	0	0	0	2200
Maastricht-Roermond, verbeteren detectie (Mistral)	1-7-2006	0	300	10380	10380	3900	0	0	24960
Marientberg-Almelo, ATBNG + detectie	20-5-2001	8931	50	0	0	0	0	275	9256
Nijmegen-Roermond, 2e veegproject Maaslijn irt ATE	15-5-2003	160	530	0	0	0	0	0	690
Oldenzaal-Bertheim, ATB 1e generatie	1-12-2003	863	400	337	0	0	0	0	1600
Programma optimaliseren medewerkerkastjes	1-4-2004	493	2580	1465	0	0	0	0	4538
Roosendaal-Essen, aanbrengen CROCODILLE	1-12-2003	815	400	285	0	0	0	0	1500
Rsd-Esn, aanpassen Thalys-transitie (beveiliging)	1-9-2005	0	0	250	0	0	0	0	250
Utrecht GE, aanpassen beveiliging en sturing Post H	31-12-2006	0	0	1750	1750	0	0	0	3500
Venlo-Kaldenkirchen, indusi	31-12-2003	977	1500	1023	0	0	0	0	3500
VPT P1, aanp. sp. en elementen in prl-config.	30-4-2004	190	140	0	0	0	0	0	330
Winterswijk-Zutphen, ATBNG + detectie	26-2-2001	16704	100	0	0	0	0	266	17070
Zevenaar-Emmerich, aanl. LS bev. en ICE-transitie	30-4-2004	0	500	200	0	0	0	0	700
Zevenaar-Winterswijk; nagek. wijzig. inb. ATB-NG	30-10-2001	1014	200	348	0	0	0	0	1562
Zutphen, aanbr. afstandbediening IJsselbruggen	1-10-2004	168	1852	0	0	0	0	0	2020
Zutphen-Hengelo, ATBNG + detectie	5-2-2001	15405	75	0	0	0	0	543	16023
Zwolle-Werden/Enschede, ATBNG + detectie	18-4-1999	22370	50	393	0	0	0	0	22814
Totaal Verkeersbeheersing Bruto		108896	17991	29413	21264	8900	2500	3064	
* Beheersregel Verkeersbeheersing *		0	-5685	-9316	-6820	0	0	0	-25469
Totaal Verkeersbeheersing Netto			12306	20097	14444	8900	2500		

Projectnaam	In dienst	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 e.v.	totaal
Barneveld-Edo, ATB 1e generatie	10-6-2002	13447	400	2000	0	0	0	773	16620
De Haar-Rhenen, ATB 1e generatie	17-12-2001	7463	25	0	0	0	0	631	8119
Gn-Nsch, Nsch-Wir en Vdm -Zb, ATBNG	1-9-2005	400	3750	5000	2350	0	0	0	11500
Gouda-Alphen aan de Rijn, ATB 1e generatie	28-2-2003	10580	600	350	0	0	0	1332	12862
Groningen-Delfzijl, ATBNG	1-11-2005	500	3500	4300	1950	0	0	0	10250
Harlingen Haven-Leeuwarden, ATBNG	1-7-2005	450	2000	2400	1150	0	0	0	6000
Hoorn-Heerhugowaard, ATB 1e generatie	1-10-2001	5690	25	0	0	0	0	531	6246
Landelijk, aanpak problematiek stopponende seinen	15-12-2004	100	400	0	0	0	0	0	500
Leeuwarden-Stavoren, ATBNG	1-5-2005	400	2750	3300	1550	0	0	0	8000
Sauwerd-Roodeschool, ATBNG	1-3-2005	250	2000	2500	1250	0	0	0	6000
Totaal Veiligheid Bruto		39280	15450	19850	8250	0	0	3267	
* Beheersregel Veiligheid *		0	-2500	-3985	-2250	-700	-1000	0	-10435
Totaal Veiligheid Netto			12950	15865	6000	-700	-1000		

Projectnaam	In dienst	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 e.v.	totaal
* Beheersregel MARP *		0	-9219	-42260	-21640	19246	26973	0	-17102
Totaal Bruto			103304	156454	128859	70526	66033		
Totaal Beheersregels			-33304	-81454	-53859	4474	9967		
Totaal netto			70000	75000	75000	75000	75000		

Opmerkingen:

- Stamlijn Noordwesthoek staat in het MIT (goederen) en wordt gefinancierd uit OF.
- Het project Lanaken-Maastricht zit nog in de Mogelijk InfraProject fase en is daarom niet opgenomen in het productieplan EF 2004-2008.
- Bediening/aansluiting Tor Line. Project zit ook nog in MIP fase, maar wordt opgenomen in het Productieplan 2005-2009

Q. MIT opgaven Reizigersprojecten (d.d. 4 juni 2004)

ProRail-actualisatie t.b.v. het Realisatie-/Planstudieprogramma Railwegen Personenvervoer Rijksbegroting 2005-2009 (met doorkijk naar 2015)

Versie d.d. 28 mei 2004

Prijspeil 2003; bedragen in mio Euro's

Project Omschrijving	Beschikt Totaal prognose benodigd	t/m 2003												2014	2015	2016 e.v.	Niet gepland onvoor- zien	
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013							
Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Dordrecht	297,5																	
Dordr. - R'dam, 4/6 sp.	297,5	294,6																2,9
Dordr. - R'dam, 4/6 sp., trajectdeel Barendrecht	82,1	61,2	11,4	9,5														
Dordr. - R'dam, 4/6 sp., trajectdeel Wisselcomplex Kfh.	2,3	0,9	0,9	0,5														
Rotterdam/Den Haag - Utrecht																		
Harmelen - Woerden, 2e fase	157,8	82,8	26,2	21,0	16,5	5,0	3,1											

ProRail

Opmerkingen:

- 1) Zie de voetnoten op de bijlagen.
- 2) Aangezien het restant van de scope betreffende het derde spoor Houten - Houten Castellum is toegevoegd aan het project VleuGel, is € 12 miljoen van het derde spoor aan het budget toegevoegd van het project VleuGel.
- 3) Het niet gelijktijdig uitvoeren van de vijf kruising met de definitieve oplossing van het 4e perron, zal leiden tot hogere kosten. De omvang hiervan is nog niet vastgesteld (naar verwachting enige miljoenen).
- 4) Opgenomen kasstroom is conform de Rijksbegroting 2004 en leidt tot een indienststelling per 2013. Voor een indienststelling per 2012 zijn met name in de beginjaren meer middelen nodig (zie beschikingsaanvraag d.d. april 2004).
- 5) Kasstroom 2004 te financieren uit FEENS (kasschuif), terugbetaling begin 2007. Dient nog wel te worden geformaliseerd. Budget uit NaNOV ad € 14,8 miljoen (€ 14,4 miljoen pp 2002) i.v.m. Almelo is toegevoegd voor € 3 miljoen in 2007 en € 11,8 miljoen in 2008.
- 1) De kadernota Railveiligheid (1999) van het Ministerie van V&W noemt de verbetering van de overwegveiligheid als speerpunt. In dat kader is in 2001 door RIB het meerjarenpplan "PVVO, uitwerking speerpunt overwegveiligheid" opgesteld en door de directie van RIB aan de Minister van V&W aangeboden. In totaliteit behelst het programma PVVO circa 2.600 maatregelen met een totaal benodigd budget van circa € 900 miljoen. Binnen de Rijksbegroting is per jaar gemiddeld € 30 miljoen beschikbaar.
- 3) Bij continuering van dit bedrag zal het programma doorlopen tot 2025/2030.
- 6) De in het planstudieprogramma van de Rijksbegroting 2004 opgenomen EURO 60 miljoen voor fietsinstellingen is toegevoegd aan het Realisatieprogramma; kasstroom aangehouden overeenkomstig de Rijksbegroting 2004.
- 7) Het betreft alleen het V&W aandeel in de totaalkosten van het NSP station; kasstroom is inschatting wanneer kosten voor rekening van V&W komen.
- 8) Uitgangspunt is een indienststelling per 2012, gelijk met de 2-4-4 oplossing op basis van dijkmodel
- 9) Kasstroom sluit aan op de Rijksbegroting 2004; het betreft alleen het V&W aandeel in de totaalkosten van het NSP station. Het project is verdeeld in 2 fasen: fase 1 is noodzakelijk voor de gemeente en Randstaadrail en fase 2 betreft de OV-terminal.
- 4) Middelen voor fase 1 komen in eerste instantie uit het VROM en Randstaadrail budget.
- 10) Kasstroom sluit aan op de Rijksbegroting 2004; het betreft alleen het V&W aandeel in de totaalkosten van het NSP station.

ProRail

Project Omschrijving	Totaal prognose Beschikt	t/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 e.v.
Totaal Railwegen Goederenvervoer inclusief overloop 2003:	983,9		7,1	32,1	50,1	40,7	21,8	41,0	62,0	75,0	75,0	57,6	29,7	25,0	465,7
Beschikbaar conform Rijksbegroting 2004			26,0	33,0	40,0	16,0	8,0								
Beschikbaar vanuit derden voor Sloeproject					10,0	2,0									
Vershil (-tekort)			18,9	0,9	-0,1	-22,7	-13,8								

Opmerkingen:

- 1) Aan de scope is een deel van tranche 3 toegevoegd i.v.m. onstane financiële ruimte als gevolg van meevalende aanbestedingen.
- 2) Betreft PAFE probleem Sittard. Uitplaatsing Krawinkel is vervallen.
- 3) Bedrag is incl. bijdragen van Zeeland Seaports en NV Westerscheldetunnel totaal € 12 miljoen. Verrekening loopt via DGG.
- 4) Investeringsbedragen in het planstudieprogramma hebben een marge van 25%
- 5) Bedrag als volgt opgebouwd: €130,8 - € 14,4 = € 116,4 pp 2002 = € 119,6 pp 2003 (€ 14,4 pp 2002 betreft Aalderiksingel)
- 6) Bedrag conform Rijksbegroting 2004
- 7) Scope project nog niet vastgesteld.
- 8) Investeringsbedrag heeft een marge van 40%

S. Globale inhoud programma's kleine inframaatregelen (2005-2008)

In de volgende tabel staan de lopende projecten van ARP per programmaonderdeel weergegeven. In de kolom "nieuw" worden de kansen en ontwikkelingen genoemd. Een korte toelichting van de projecten is te vinden in de volgende tabellen.

	LOPEND/REEDS OPGESTART	NIEUW (kansen/ontwikkelingen)
Programma Logistiek	<ul style="list-style-type: none"> • EF-deel B&B; gericht op dienstregeling 2007 • Regionet (BOR) • Brug Ravesteijn • Energievoorzieningen/TEV20 06 (FENS/EF) • Perronverlengingen (FENS/EF) • D4V100, cluster II (OF) • Keersporen, inhaalsporen, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verschuiving D4V100 Cluster III na 2010 mogelijk ongedaan maken; realiseren voor 2010 ca. 4 a 5 miljoen per jaar (OF) • Verschuiving NaNOV na 2010 mogelijk deels ongedaan maken (OF)
Programma Milieu	<ul style="list-style-type: none"> • DEMP • PAGE 	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeringsschema Geluid Emplacementen opstarten; uitvoering vanaf 2005 (totaal 110 miljoen) • "Spoorse" projecten uit Meerjaren Programma Ontsnippering (OF) (V&W/VRROM) vanaf 2008
Programma Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Ombouw AKI-AHOB/Xpact (FENS/OF) • VVO-maatregelen (OF) • Overwegvrij maken kernnet; zgn. rode lijnenplan (FENS/OF); ATB programma • DOSS 	<ul style="list-style-type: none"> • Beveiligen onbeveiligde openbare overwegen in landelijke gebieden; vanaf 2006 • STS Passages; waarschijnlijk komt vanaf 2005 40 miljoen beschikbaar via (ophoging van) de beschikking kapt. lasten en onderhoud om 400 meest risicovolle locaties aan te pakken; ca. 10 miljoen per jaar
Programma Verkeers-beheersing	<ul style="list-style-type: none"> • Treindetectie • MISTRAL (pilot voorloper ERTMS) • VPT • TROTS 	<ul style="list-style-type: none"> • ERTMS • Nieuwe architectuur VPT
Programma Transfer	<ul style="list-style-type: none"> • Transferknelpunten, 1e 11 locaties (OF/EF/FENS) • Vergroten perroncapaciteit (OF) • ET/BTS (FENS) • RvdF (OF/EF) • Liften;4-tal locaties vooruitlopend op COST 335 (FENS/EF)) 	<ul style="list-style-type: none"> • Transferknelpunten • Sociale veiligheid (bouwkundige verbeteringen) • Perronophoging en obstakelvrij maken; vanaf 2007 • COST 335 (toegankelijkheid) vanaf 2007 • Roltrappen • Belevingsmaatregelen (spoorbeeld, sociale veiligheid)

T. Financieringssystematiek

Overzicht A

Beheer			
Categorisering activiteiten (€ mln)	2004	Δ	2005
1 Kosten van Infra			
1.1 Gas, Water, Elektra	4,6	0,6	5,2
1.2 Milieu & Juridisch beheer	4,3	0,9	5,2
1.3 Belasting & OZB	1,8	0,7	2,5
1.4 Huurkosten	1,4	0,0	1,4
1.5 Veiligheidsmaatregelen & Calamiteiten	1,3	0,5	1,8
1.6 Inspecties op naleving voorschriften & regelgeving	1,4	-0,6	0,8
1.7 Strategische noodvoorraad	0,2	0,1	0,3
subtotaal	15,0	2,2	17,2
2 Telecommunicatie			
2.1 Post21	18,0	-6,0	12,0
2.2 GSM-R	11,8	4,1	15,9
2.3 ATM	1,3	1,7	3,0
2.4 Telecom Verbindingen	5,1	-0,6	4,5
2.5 Software beheer en ontwikkeling	1,5	-0,7	0,8
subtotaal	37,7	-1,5	36,2
3 Informatiemanagement ten behoeve van primair proces			
3.1 Regionaal beheer van infradata	1,7	1,1	2,8
3.2 Vastlegging Spoorgeometrie	0,8	1,6	2,4
3.3 Digitalisering van infradata	0,4	3,3	3,7
3.4 Centraal beheer van infradata + systemen	5,6	-0,5	5,1
3.5 Monitoring		0,8	0,8
subtotaal	8,5	6,3	14,8
4 Ontwikkeling & Beleid ten behoeve van primair proces			
4.1 Productmanagement	7,2	-1,6	5,6
4.2 Instrumentbeheer en -ontwikkeling	0,6	2,2	2,8
4.3 Studies en Onderzoek	2,0	1,4	3,4
4.4 Audits op uitvoering beleid	0,6	0,0	0,6
4.5 Operationeel beheer opleidingsmateriaal	0,2	0,0	0,2
subtotaal	10,6	2,0	12,6
5 Diversen			
5.1 Verzekeringspremies ProRail	5,5	-0,2	5,3
5.2 RVL ¹	4,4	1,5	5,9
5.3 Correctiepost		-3,7	-3,7
subtotaal	9,9	-2,4	7,5
Totaal Beheer	81,7	6,6	88,3

¹ Deze post was in de (herziene) subsidieaanvraag RIB niet opgenomen.

Overzicht B

KO, GO en BBV: Prestatie - Activiteiten - Kosten

Type activiteit	Infra element	Prestatie										Totale kosten (€ mln)					
		# TAO reducties ¹					Functie hersteltijd	Resterende levensduur	Spoorligging	Bodem waarde	Veiligheid	Life cycle management	Prestatie + Handhaving				
		2004		Δ	2005								2005	2005	2005	2005	2005
		Min	Max		Min	Max											
KO	Overwegen	2	3	27	26	34									9,2		15,5
	Spoor ⁴	5	7	39	39	52	+								10,4		59,6
	Bovenleiding	0	0	0	0	0									0,1		10,0
	Beveiligingsapparatuur trein	0	0	56	48	64	+				+				0,6		-1,7
	Wissel	20	27	61	73	97	+				+				10,6		84,1
	Overige infra-elementen ²	122	162	66	178	237	+								12,9		63,0
	Meerjarige procescontracten	3	4	-4	0	0									185,0		
	Nog aan te wijzen projecten														4,0		
	RCF														8,1		
	Subtotaal prijspeil 2003														240,8	-10,2	230,6
Prijspeil correctie														3,0		2,8	
Totaal prijspeil 2004	152	203	246	363	484									243,8	10,8	233,0	
Invulling efficiency	Overwegen				17	23											0,7
	Spoor				50	67											3,2
	Bovenleiding				6	8											1,1
	Beveiligingsapparatuur trein				79	105											2,6
	Wissel				66	88											2,1
	Overige infra-elementen ²				174	232											4,7
	Totaal prijspeil 2004				392	523											14,4
GO	Overwegen	51	68	9	59	78	+				+				2,3	1,1	3,4
	Spoor ⁴	34	45	-24	14	18			++	+		++			31,9	3,4	35,3
	Bovenleiding	16	21	-15	3	4						++			17,1	-4,7	12,4
	Beveiligingsapparatuur trein	60	80	87	134	179	+				+				11,4	1,1	12,5
	Wissel	33	44	-3	31	41	++								8,4	-6,0	2,4
	Overige infra-elementen ²	26	35	8	33	44						++			23,8	20,2	44,0
	Overplanning in productieplan														14,6		
	RCF														1,9		
	Subtotaal prijspeil 2003														111,4	-1,4	110,0
	Prijspeil correctie														1,4		1,4
Totaal prijspeil 2004	220	293	62	273	364									112,8	1,4	111,4	
BBV	Overwegen	5	6	-4	2	2	+	+	+		++				9,4	-9,2	0,2
	Spoor ⁴	7	9	5	11	15	+	+	+		++				104,9	65,2	170,1
	Bovenleiding	0	0	0	0	0									0,0	0,0	0,0
	Beveiligingsapparatuur trein	0	0	0	0	0									0,0	0,0	0,0
	Wissel	17	22	20	34	45	+	+	+		++				42,0	-0,4	41,6
	Overige infra-elementen ²	0	0	0	0	0									9,4	6,1	15,5
	Nog aan te wijzen projecten														14,2	-14,2	
	Overplanning in productieplan														16,7	-7,4	9,3
	Activeerbaar deel ³														-9,6	-6,3	-15,9
	RCF ⁴														27,0	-27,0	
	Subtotaal prijspeil 2003														214,0	6,8	220,8
	Prijspeil correctie														2,6	0,1	2,7
	Totaal prijspeil 2004	26	37	22	47	62									216,7	6,9	223,5
TAO reductie - procesverbetering	114	152		45	60												
TAO reductie - investeringen				233	310												

¹ De genoemde reductie in aantal TAO's is het gevolg van benoemde GO, BBV en KO activiteiten. Daartegenover staat echter een stijging van het aantal TAO's tgv algemene verouderingseffecten. Per saldo zal de netto TAO reductie aansluiten bij de eerder in dit Beheerplan genoemde doelstelling. De TAO reducties kennen een vertraging, TAO reducties a.g.v. activiteiten gepland in 2005 zullen in de loop van 2005 en in 2006 daadwerkelijk gerealiseerd worden.

² Overige infra-elementen bestaan uit 17 andere infra-elementen, bijvoorbeeld kunstwerken, schakel- en meldcentra, communicatie-apparatuur en stations; ook de activiteiten zoals opgenomen in de speerpuntennotitie zijn hieronder opgenomen

³ Het activeerbaar deel van BBV ad € 15,9 mio bestaat voor € 13,2 uit activiteiten aan overwegen

⁴ RCF is in 2005 gerubriceerd onder infra-element spoor

⁵ In 2004 was het nog niet mogelijk de kosten van de procescontracten te alloceren naar de infra-elementen; derhalve is de delta KO tussen 2004 en 2005 niet zinvol

ProRail

U. Mutanten als gevolg van uitbreidingen

Omschrijving	2004	2005	2006	2007	2008
REIZIGERS					
Harmelen - Woerden, 2e fase		0,4	0,4	0,4	0,4
Amsterdam-Utrecht					0,0
Amsterdam (incl. Utrechtboog, Bijlmer en Bijlmer - Loenen)		0,4	2,6	2,6	2,6
Loenen - Maarssen			0,8	0,8	0,8
Maarssen - Utrecht			0,2	0,2	0,2
Vleuten-Geldermalsen 4/6-sporig incl. Randstadspoor					
Halte Utrecht terwijde			0,0	0,0	0,0
Utrecht Zuidzijde			0,1	0,1	0,1
Amersfoort Vathorst		0,1	0,1	0,1	0,1
Hemboog (excl halte)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Overweg Uitgeest de Kleis		0,1	0,1	0,1	0,1
Den Haag Centraal, aanpassen emplacement			0,1	0,1	0,1
Flevolijn Gooiboog	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Groningen-Sauwerd (incl. brug Starkenborgkanaal)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Nootdorpboog		0,2	0,2	0,2	0,2
Veiligheidsknelpunten (Onderdoorgangen 3 per jaar)			0,1	0,2	0,3
Totaal kleine projecten					
Binckhorst uitbreiden opstellen (totaal project, incl EF en FENS)	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Knelpunt Baarn, vrijleggen treindienst			0,2	0,2	0,2
Hilversum; vervangen overweg Larenseweg door tunnel			0,1	0,1	0,1
Overige kleine projecten			0,1	0,1	0,1
Zuidas: spooruitbreiding 2-4-2 oplossing			0,5	0,5	0,5
Regionet			1,0	1,5	2,0
Betrouwbaar Benutten					
Inframaatregelen				1,0	1,5
Betrouwbaarheid treindienst ; kleine inframaatregelen				0,3	0,4
Capaciteits- en functionaliteitsaanpassingen (vervolg leenfaciliteit)				0,4	0,8
Subtotaal Reizigers	0,6	1,8	7,1	9,3	11,0
BB21 Ontwikkeling en realisatie landelijke dekking GSM-R	13,9	15,7	12,5	12,5	12,5
Totaal Reizigers	14,5	17,5	19,6	21,8	23,5
GOEDEREN					
Railontsluiting Noordwesthoek; fase 1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Railontsluiting Noordwesthoek; fase 2			0,2	0,2	0,2
Sloe, optimalisatie Railontsluiting				0,2	0,2
Totaal Goederen	0,1	0,1	0,3	0,5	0,5
Totaal reizigers en goederen	14,6	17,6	19,9	22,3	24,0
Totaal reizigers en goederen excl. Telematica	0,7	1,9	7,4	9,8	11,5

V. Reactie NMA op beheerplan 2005

Vervoerkamer



Geachte heer Klerk,

Mijn complimenten voor het beheerplan dat u de Vervoerkamer onlangs toezond. De ambities die u in het plan naar voren brengt ten aanzien van veiligheid, milieu en verbetering van de kwaliteit van het spoor spreken mij zeer aan. Van de mogelijkheid die u mij biedt om het beheerplan te becommentariëren maak ik bij deze graag gebruik.

De Vervoerkamer houdt toezicht op de uitvoering van het beheerplan. Dit toezicht is beperkt tot de naleving door ProRail van voorschriften die (mede) zijn opgenomen om te waarborgen dat voldaan wordt aan de richtlijnen 91/440 EG en 2001/14 EG. De Vervoerkamer beoogt hiermee een bijdrage te leveren aan een robuust, kwalitatief goed spoorstelsel.

In het beheerplan worden nogal wat voorbehouden gemaakt ten aanzien van realisatie van de gestelde ambities. Hierdoor biedt het beheerplan geen zekerheden ten aanzien van de prestaties waartoe ProRail zichzelf in 2005 en de daarop volgende jaren verplicht. Voorbeelden hiervan zijn te vinden op pagina 11 waarbij het behalen van prestaties afhankelijk wordt gesteld van het vinden van een oplossing voor de vervangingsproblematiek, pagina 42/43 waar te lezen is dat ProRail streeft naar het nemen van verantwoordelijkheid voor de totale capaciteitsverdeling c.q. integraal capaciteitsmanagement en op pagina 65 waar de realisatie van de ambities ten aanzien van outputsturing afhankelijk worden gesteld van het verkrijgen van continueren van de leenfaciliteit.

De vrijblijvende indruk die hierdoor ontstaat wordt versterkt door de passage in de disclaimer waarin ProRail aangeeft dat aan de toekomstverwachtingen uit het plan geen enkel recht kan worden ontleend. Het beheerplan zou aan kwaliteit kunnen winnen door er meer harde afspraken in op te nemen waar gerechtigden in ieder geval op kunnen rekenen.

Het is goed te zien dat het beheerplan Kern Prestatie Indicatoren (KPI's) formuleert die voorzien zijn van streefgetallen. Het beheerplan kent wel voornemens voor een veiligheids- en milieumanagementsysteem, maar het voornemen om een kwaliteitsmanagementsysteem in te voeren ontbreekt. Invoering van kwaliteitsmanagement is noodzakelijk om voldoende zekerheid te kunnen geven over de realisatie van de KPI's.

Zowel het beheerplan als de netverklaring worden voorgelegd aan gerechtigden. Om onduidelijkheid voor gerechtigden te voorkomen, raad ik u aan in het beheerplan aan te geven hoe beide instrumenten zich tot elkaar verhouden.

In het beheerplan ontbreekt een financiële onderbouwing waardoor het plan niet voldoet aan het bepaalde in artikel 7 vierde lid van richtlijn 91/440EG en het bepaalde in de

ProRail

beheerconcessie. In het beheerplan moet immers ook de financiële component (waaronder de gebruiksvergoeding) zijn uitgewerkt. Overigens ontbreken in het beheerplan ook de voornemens die ProRail met betrekking tot de verbetering van de gebruiksvergoedingssystematiek eerder verwoord heeft, bijvoorbeeld de ontwikkeling van de prestatieregeling, milieu- en schaarsteheffing.

Op grond van de netverklaring 2005 concludeer ik dat een deel van de capaciteitsverdeling waar ProRail voor verantwoordelijk is, door derden zal plaatsvinden. In het beheerplan ontbreekt informatie over de wijze waarop ProRail gaat borgen dat de uitvoering door deze derden (NS en andere vervoerders) non-discriminatoir en eerlijk geschiedt.

Het toezicht van de Vervoerkamer bestaat onder meer uit de beoordeling van klachten waarbij het feitelijk gedrag van ProRail aan de vigerende wetgeving zal worden getoetst. De voorbehouden die ProRail met betrekking tot de realisatie van haar doelen maakt kunnen geen afbreuk doen aan het uitgangspunt dat ProRail zich moet conformeren aan de wettelijke eisen. De Vervoerkamer zal bij de uitvoering van het toezicht dus geen rekening kunnen houden met de (financiële) voorbehouden die u ten aanzien van uw prestaties in het beheerplan maakt.

De Vervoerkamer legt zich met dit advies niet vast op de wijze waarop ze in de toekomst met haar bevoegdheden zal omgaan en is gaarne bereid deze brief mondeling toe te lichten.

Graag verneem ik van u op welke wijze u bent omgegaan met dit advies.

Met vriendelijke groet,
Mevrouw ir. M. A. Zuurbier



Directeur Vervoerkamer

W. SUNIJ-lijn - Sneltramlijn Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein

Sinds 1978 is ProRail / Railinfrabeheer B.V. belast met het beheer van de sneltramlijn Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein, voor zover het betreft de instandhouding van de spoorlijn. Deze beheertaak valt buiten de beheerconcessie en wordt hier daarom apart behandeld.

Per 1 januari 1998 is het Bestuur Regio Utrecht (BRU) verantwoordelijk geworden voor de bekostiging van het onderhoud. ProRail heeft sindsdien elk jaar bij het BRU subsidie gevraagd voor de uitvoering van haar onderhoudstaak. Indertijd heeft het BRU uitvoerig met de Minister van V&W gecorrespondeerd over de wijze waarop het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de rijksbijdrage aan het BRU, waaruit onder meer het hier bedoelde subsidie zou moeten worden bekostigd, heeft vormgegeven. Deze bijdrage was toen, zowel volgens ProRail, als volgens het BRU bij lange na niet voldoende om het beheer, onderdeel instandhouding, volledig te kunnen financieren. Het BRU stelde zich op het standpunt niet meer te kunnen subsidiëren dan datgene waarvoor het Bestuur door uw ministerie zou worden gecompenseerd. Op basis van de in 1998 geldende normen is vastgesteld dat ProRail voor het klein onderhoud, exclusief vervanging 1 op 1 en vernieuwing, 2,5 miljoen gulden per jaar nodig zou hebben. Daarbinnen is geen ruimte voor vervanging (1 op 1) of vernieuwing. In 1998 echter was al begroot dat tot en met 2015 gemiddeld 9.6 miljoen gulden per jaar nodig zou zijn voor de totale kosten van de instandhouding. Het probleem was bij het ministerie bekend. "Tot het moment dat een structurele regeling is getroffen ligt de financiële verantwoordelijkheid voor de instandhouding van de infrastructuur voor wat betreft vervanging en vernieuwing in principe bij het Rijk".

Inmiddels is het 2004 en er heeft nog geen wijziging plaatsgehad in de rijksbijdragesystematiek. Daarmee is de boven beschreven verantwoordelijkheid onveranderd bij het ministerie blijven liggen. Deze omstandigheid heeft geleid tot twee acties van onze kant. Wij hebben over de problematiek met het BRU besproken. Het BRU beschikt op dit moment jaarlijks over dezelfde middelen als toegekend in 1998 voor de Sunij-lijn, gedeelte Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein. De latere verlenging van de lijn naar IJsselstein-Zenderpark blijft hierbij buiten beschouwing. Wat betreft het beheer van deze lijn kan ProRail voor de totale kosten van beheer subsidie aanvragen bij het BRU.

In overleg met het BRU hebben wij het volgende vastgesteld:

- Op grond van afspraken, gemaakt tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het BRU en ProRail, verstrekt het BRU slechts subsidie voor normaal onderhoud, niet zijnde vernieuwing (1op 1) of vervanging. De reden hiervan is dat het BRU voor groot onderhoud en vernieuwing nooit financieel door het Rijk is gecompenseerd en voor normaal onderhoud slechts voor een klein percentage.
- Voor vernieuwing en vervanging is ProRail derhalve afhankelijk van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, gebaseerd op de afspraken zoals hierboven geciteerd uit uw brief.

Tevens hebben wij geïnventariseerd welke maatregelen voor de instandhouding van de lijn nodig zijn om als beheerder te kunnen instaan voor de beschikbaarheid en veilige berijdbaarheid jegens de vervoerder(s) voor nu en in de toekomst. Gelet op bovenstaande dienen wij hierbij het verzoek in voor subsidie, dan wel een financiële bijdrage, ten behoeve van de kosten verbonden aan het groot onderhoud van de Sunij-lijn, gedeelte Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein voor 2005 ten bedrage van € 3.529.000,--.

Een overzicht van dit maatregelenpakket, alsmede de kosten die daarmee zijn verbonden, en een uitgebreidere toelichting is in bijlage AA gegeven.

ProRail

	2005	2006	2007	2008
Ankerschoenen aanbrengen	10			
Voegloos maken wissels	18	68		
Aanleg passeerpaden	28			
Vernieuwen bovenbeen	39		28	
vervangen tijdnetwerk	45,4			
Conserveren bruggen en kunstwerken	56	56	56	56
Vernieuwen dwarsliggers	259			
Vernieuwen IT-kabel	580,3			
Vernieuwen wissel	612			
Vernieuwen overweg	884		230	553
Vernieuwen beveiliging	997	310		145
Vernieuwen Ballast				300
Vernieuwen spoor				1311,2
Voegloos maken sporen				34
Vervangen condensatoren		20		
Groutankers vervangen		27		
Slijtlaag overwegen herstellen		50		
Vernieuwen wisselverwarming		340		
Correctief Onderhoud			70	70
Eindtotaal (*1000 euro)	3528,7	871	384	2469,2

ProRail

Colofon

Titel	Bijlage Beheerplan 2005
Documentnummer	
Versie/Datum	28 januari 2005
Status	Definitief
Van	ProRail
Auteur	
Projectleider	
Distributie	
Document	20448804v2 Beheerplan 2005 bijlagen

Autorisatie

gecontroleerd pfl
projectleider

paraaf	datum
_____	_____
_____	_____
_____	_____