

Beheerplan ProRail 2007

Van ProRail
Auteur ProRail – Planning en Control

Kenmerk Docs nummer 20642426
Versie 12 december 2006
Datum 12 december 2006
Bestand Beheerplan 2007 versie 12 december (EDMS nummer 20510655)

Status Definitief

Inhoudsopgave

Leeswijzer Beheerplan 2007	1-4
1 ProRail zorgt dat het Spoor	1-6
1.1 Achtergrond van het Beheerplan	1-6
1.2 Focus op onze klanten	1-6
1.3 Beter Benutten ook in de toekomst	1-7
1.4 Blijven presteren	1-9
2 ProRail midden in de samenleving	2-10
3 Kernprestaties en maatregelen in 2007	3-14
3.1 Inleiding	3-14
3.2 De kwaliteit van de bijsturing en van informatievoorziening	3-17
3.3 De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur	3-25
3.4 De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transfervoorzieningen	3-36
3.5 De kwaliteit van de capaciteitsverdeling	3-41
3.6 Binnen de wettelijke kaders van veiligheid en milieu	3-46
3.7 Op een zo efficiënt mogelijke wijze	3-59
3.8 Aanvullende maatregelen punctualiteit	3-61
3.9 Consultatieverslag 2006	3-62
4 Continu verbeteren – migratie naar outputsturing	4-66
4.1 Outputsturing	4-66
4.2 Risicomanagement	4-71
5 Financiële randvoorwaarden - Inkomsten en bestedingen	5-74
5.1 Langetermijnplan “Structureel vervangen”	5-74
5.2 Subsidieaanvraag 2007	5-79
5.3 Nieuwe infrastructuur	5-80
5.4 Toelichting op opbrengsten:	5-81
5.5 Toelichting op de kosten	5-83
5.6 Investerings	5-89
6 Bijlagen Beheerplan 2006	6-92
6.1 Bijlage toelichting Subsidieaanvraag 2007	6-93
6.2 Bijlage investeringen (prijspeil 2005, in mln)	6-96
6.3 Bijlage effecten investeringen op exploitatie (prijspeil 2005, in mln)	6-98
6.4 Niet-concessieactiviteiten	6-100
6.5 Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor	6-102
6.6 Effecten van budgetverschuivingen	6-103
6.7 Bijlage Financieringsystematiek	6-106
6.8 Aanbevelingen Booz Allen & Hamilton	6-113
6.9 Outputsturing: Doel – Inspanningen – Netwerk Model	6-114
Definities en afkortingen	6-115

Leeswijzer Beheerplan 2007

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft met ingang van 1 januari 2005 een Beheerconcessie verleend aan ProRail. ProRail is daarmee verantwoordelijk voor het beheer van alle hoofdspoorwegen in Nederland en de daarbij behorende spoorweginfrastructuur. Ieder jaar legt ProRail in een Beheerplan vast op welke manier zij, binnen het beschikbare budget, optimaal invulling geeft aan de beheertaken. Voor u ligt het Beheerplan 2007.

Hoofdstuk 1 van het Beheerplan 2007 geeft een beeld van de context waarin ProRail werkt. Dit hoofdstuk gaat in op de veranderingen die de Spoorwegwet en de Concessiewet hebben ingeluid en de manier waarop ProRail daarop inspeelt.

Hoofdstuk 2 geeft inzicht in de externe relaties van ProRail.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de prestaties die ProRail in 2007 zal leveren en een doorkijk naar de jaren tot en met 2011. In de concessie zijn de taken van ProRail uitgewerkt in kernprestaties. ProRail heeft de kernprestaties vertaald in meetbare NPI's. Vanaf 2008 maken ProRail en de Minister alleen nog afspraken over de te behalen waarden van de NPI's en niet meer over de achterliggende maatregelen. In de Beheerconcessie wordt deze vorm van werken aangeduid met 'outputsturing'. De periode tot 2008 is een overgangsfase. Het Beheerplan 2007 bevat voor een aantal NPI's al de grenswaarden die outputsturing mogelijk maken. Voor andere NPI's zijn nog geen grenswaarden vastgesteld en geeft het Beheerplan inzicht in de geplande maatregelen. De prestaties zijn exclusief de nieuwe infrastructuur van de HSL-Zuid en de Betuweroute. Een concepttekst van hoofdstuk 3 heeft ProRail in eind mei 2006 ter consultatie voorgelegd aan de spoorwegondernemingen. Naar aanleiding van de consultatie is de tekst op een aantal punten bijgesteld.

Hoofdstuk 4 gaat nader in op de ontwikkeling naar outputsturing. In de Beheerconcessie staan vier eisen waar ProRail aan moet voldoen voordat de stap naar outputsturing wordt gemaakt. ProRail heeft het programma Outputsturing gestart om ervoor te zorgen dat ProRail in 2008 aan deze eisen voldoet. Het hoofdstuk gaat vervolgens in op enkele kernprojecten uit het programma Outputsturing. Het kernproject financieringssysteem moet meer inzicht geven in de relatie tussen activiteiten, kosten en prestaties. Risicomanagement brengt in beeld op welke manier ProRail de risico's kan beheersen die het behalen van de prestaties in de weg kunnen staan.

Hoofdstuk 5 geeft de financiële onderbouwing voor de prestaties die ProRail in 2007 wil leveren, met een doorkijk naar de jaren tot 2020. Het hoofdstuk bevat onder andere een overzicht van de kosten en opbrengsten een gedetailleerde beschrijving daarvan. Hierin zijn de financiën voor de Betuweroute apart opgenomen en zichtbaar gemaakt. Voor de HSL Zuid zijn de uitgaven met betrekking tot Infraspied en de inkomsten vanuit de HSA gebruiksvergoeding niet langer meegenomen in de financiële reeksen.

1 ProRail zorgt dat het Spoor

1.1 Achtergrond van het Beheerplan

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

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

Voor deze beheertaken zet ProRail twee financiële bronnen in: de middelen van het Rijk en de gebruiksvergoeding die de vervoerders betalen. Met beide partijen maakt ProRail afspraken over de prestaties die tegenover deze financiering staan. De afspraken met het Rijk staan op hoofdlijnen in de beheerconcessie en meer in detail in de jaarlijkse beheerplannen van ProRail. In het beheerplan 2007 staan de prestaties voor 2007, met een doorkijk naar de jaren tot 2015. De prestaties die ProRail aan haar klanten levert zijn vertaald in meetbare NPI's. Bij iedere NPI hoort een minimaal te behalen grenswaarde of een na te streven richtwaarde. Vanaf 2008 maken ProRail en de Minister alleen nog afspraken over de te behalen grenswaarden en het bijbehorende budget (outputsturing). De periode tot 2008 is een overgangsfase. De prestaties die met vervoerders worden afgesproken, staan in de toegangsovereenkomsten en prestatieregelingen.

Voor 2007 hanteert ProRail drie motto's als leidraad:

- focus op onze klanten,
- beter benutten, ook in de toekomst;
- blijven presteren.

1.2 Focus op onze klanten

Goed openbaar vervoer is in een dichtbevolkt en verstedelijkt land als Nederland noodzakelijk om de economische centra bereikbaar te houden. De prestatie op het spoor is een product van én vervoerders én ProRail. De samenwerking binnen de spoorbranche is om die reden de afgelopen jaren al versterkt.

Flexibiliteit in handelen en een goede afstemming met klanten en opdrachtgevers is voor ProRail een belangrijke leidraad voor de toekomst. De toename van het aantal vervoerders en decentrale overheden als klanten enerzijds en het nieuwe beleidskader van de Nota Mobiliteit anderzijds betekenen voor ProRail een grotere diversiteit aan wensen en geldstromen. De effectiviteit per bestede euro komt centraler te staan.

ProRail wil op een zakelijke manier omgaan met de vervoerders. Dat vraagt maximaal gebruik van de handelingsvrijheid om rechtstreeks met vervoerders afspraken te maken over prestaties op het gebied van functionaliteit, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur. Ook zal ProRail met hen afspraken maken over de aanpak van bijvoorbeeld capaciteitsknelpunten. De financiële randvoorwaarden en prestatie-eisen van het Rijk blijven natuurlijk het kader vormen.

ProRail ziet een toenemende vraag naar differentiatie in de railinfrastructuur, de inrichting van stations en de informatievoorziening. ProRail wil ook een meer gedifferentieerd spoorproduct kunnen aanbieden.

De bedoeling is om op termijn maatwerkafspraken met reizigersvervoerders te maken over prestaties en prijs per spoorlijn of per decentrale concessie en met goederenvervoerders per spoorlijn. Deze afspraken zullen tot stand komen op grond van onder meer performance, opbrengsten en kosten per treindienst en spoorlijn. ProRail ziet het jaar 2007 als een jaar waarin ProRail en vervoerders leerervaring kunnen opdoen. Mede op hun verzoek, zal ProRail in de gesprekken met vervoerders vanaf 2007 geleidelijk meer informatie per spoorlijn inbrengen en niet langer uitsluitend over het totale spoorwegnet. Dit zal hun ook meer inzicht geven in de infrastructurele maatregelen die nodig zijn voor de prestaties en de gebruiksvergoeding die daarmee samenhangt.

ProRail werkt samen met vervoerders aan een effectievere inzet van de financiële middelen voor het spoor. De vervoerders brengen via de te betalen gebruiksvergoeding deze middelen voor een deel zelf op. Een recent voorbeeld is de gezamenlijke netwerkanalyse voor het reizigersvervoer in Nederland die ProRail met NS heeft gepresenteerd. Ook met de goederenvervoerders werkt ProRail aan een netwerkanalyse. Andere voorbeelden van samenwerking met de vervoerders zijn:

- het voorstel voor de besteding van de financiële middelen uit Herstelplan Spoor;
- het ontwerp van de dienstregeling voor 2007, waarin voor het eerst de uitgangspunten van Benutten en Bouwen zijn toegepast;
- het opstellen van een onderhoudsrooster dat ruimte biedt voor NS, Railion en ProRail en dat de klant een betere betrouwbaarheid en minimale overlast door de noodzakelijke werkzaamheden geeft.

De samenwerking met de vervoerders is geïnstitutionaliseerd in het Directeurenoverleg Samensporen. Hierin zijn ProRail, NS en de Branchevereniging Rail Goederenvervoerders (BRG) vertegenwoordigd.

1.3 Beter Benutten ook in de toekomst

De spoorsector heeft in september 2002 de gemeenschappelijke visie 'Benutten en Bouwen' uitgebracht. De visie geeft een antwoord op de voorziene groei in het vervoer van personen en goederen per spoor. De visie stelt de betere benutting van de bestaande infrastructuur centraal, in combinatie met een grotere betrouwbaarheid van het hele spoorstelsel. Pas als knelpunten niet meer op de bestaande infrastructuur kunnen worden opgelost, wordt geïnvesteerd in uitbreiding. Op die manier wil de spoorsector een kosteneffectief en aantrekkelijk product bieden aan reizigers en verladers. Het spoor kan daardoor een grotere rol gaan spelen in de mobiliteit en bereikbaarheid.

Deze visie is door de overheid opgenomen in de 'Nota Mobiliteit'. Enkele kernpunten uit de Nota Mobiliteit zijn:

- de betrouwbaarheid van het spoorstelsel staat centraal;
- de belangrijkste functie van het spoor is het faciliteren van grote personenvervoersstromen van, naar en in stedelijke netwerken en het faciliteren van economisch waardevol internationaal goederenvervoer;
- het spoorvervoer moet een groter deel van de (infrastructuur)kosten zelf opbrengen door een verhoging van de gebruiksvergoeding;
- grote investeringen in nieuwbouwprojecten voor de spoorweginfrastructuur zijn – na afronding van de lopende MIT-projecten – niet aan de orde.

Onder regie van het Directeurenoverleg 'Samensporen' heeft de sector de afgelopen jaren actief gewerkt aan de invoering van de visie Benutten & Bouwen. ProRail heeft het onderhoud aan het spoor geïntensiveerd. Er zijn meerjarige vervangingsprogramma's in uitvoering voor de vervanging van verouderde systemen. De spoorbedrijven werken samen bij beleidsvorming, planning en uitvoering. Zo komt de spoorsector in toenemende mate tot gezamenlijke keuzes, gericht op een optimaal resultaat voor de gehele sector.

Ook de samenwerking tussen de bedrijven bij de uitvoering van de dagelijkse diensten is verbeterd. Een voorbeeld hiervan is de versterkte gezamenlijke aandacht voor de punctualiteit. Door deze ontwikkelingen gaat het aanmerkelijk beter met de spoorsector. (zie onderstaande tabel).

	2003	2006 (prognose)
Omvang reizigersvervoer	14,1 mrd reizigerskm.	15,6 mrd reizigerskm.
Omvang goederenvervoer	30 miljoen ton	39 miljoen ton
Klanttevredenheid NS	55% geeft cijfer ≥ 7	70% geeft cijfer ≥ 7
Punctualiteit NS	83%	86%
Storingen infrastructuur	8283 TAO's	6800 TAO's (2005)
Ongeplande niet-beschikbaarheid infrastructuur	19,1 (in duizend uur)	13,6 (in duizend uur)
Storingen reizigersmaterieel	13.900	11.900 (2005)

Een belangrijke mijlpaal is de nieuwe dienstregeling voor 2007. Deze dienstregeling is een product van intensieve samenwerking tussen ProRail, NS, Railion en de overige vervoerders. Kenmerken van deze dienstregeling zijn: minder afhankelijkheden tussen treinen en minder verschillende treinsoorten. Volgende stappen in de vernieuwing van de dienstregeling worden gezet in 2008 en 2009, wanneer de Betuweroute en de HSL Zuid volledig operationeel zullen zijn.

In 2006 hebben ProRail en NS een netwerkanalyse uitgevoerd voor het reizigersvervoer op het Hoofdrailnet, als onderdeel van de 'Uitvoeringsagenda' van de Nota Mobiliteit. Deze analyse bestaat uit de volgende elementen:

- analyse van de vervoerscapaciteit die het bestaand spoor kan bieden;
- actualisatie en analyse van vervoerstromen per spoor, afhankelijk van tijd en plaats en voor een aantal zware spoorverbindingen;
- analyse van capaciteitsknelpunten op het spoornet voor de periode na uitvoering van het herstelplan spoor, op basis van groeiscenario's;
- analyse van de meest kosteneffectieve maatregelen voor capaciteitsknelpunten om te voorkomen dat treinen in de file komen te staan.

Uit de netwerkanalyse blijkt welke prestatie de spoorsector in de periode 2012-2020 kan leveren binnen de kaders van de Nota Mobiliteit en ook hoe de prestatie verder te verbeteren. Verbetering is mogelijk in twee stappen:

1. Een eerste stap is om reistijden, aansluitingen, verdeling van treinen over het uur en robuustheid te verbeteren. Dit vergt het oplossen van een aantal capaciteitsknelpunten op het spoornet in vervolg op het Herstelplan Spoor. Daarnaast is hiervoor een programma capaciteitsuitbreidingen in de Noordvleugel nodig. Dit sluit aan bij de eerdere reactie van ProRail en NS op de Nota Mobiliteit.
2. De tweede stap biedt op de belangrijkste trajecten hogere frequenties. Deze stap geeft daarmee inzicht in de mogelijkheden voor het 'reizen zonder spoorboekje' op hoofdverbindingen zoals in de Nota Mobiliteit wordt genoemd. Deze frequentieverhoging is een volgende stap in de invulling van de spoorvisie 'Benutten en Bouwen'. Hiervoor is een additioneel programma capaciteitsuitbreidingen nodig.

In aanvulling op de netwerkanalyses voor het reizigers- en het goederenvervoer werken NS, ProRail en de BRG nu aan een actualisatie van 'Benutten en Bouwen'. De kern van de visie blijft gelijk maar wordt aangevuld met nieuwe inzichten in de vervoerontwikkeling, oorzaken van dispunctualiteit en beter benutten van infrastructuur.

1.4 Blijven presteren

In 2005 heeft ProRail de doelen uit het Beheerplan ruim gehaald. De beschikbaarheid van het spoor is toegenomen en verstoringen hebben minder invloed gehad. In de eerste acht maanden van 2006 is deze positieve lijn voortgezet. ProRail verwacht deze trend ook in de komende jaren te kunnen doorzetten. De verbetering van de prestatie is onder meer mogelijk doordat ProRail extra geld heeft gekregen om de eerste fase van het Herstelplan Spoor uit te voeren. In de Nota Mobiliteit is bovendien geld toegezegd voor vervangingsinvesteringen. ProRail verwacht dat hiermee het achterstallige onderhoud dat in het verleden is ontstaan adequaat kan worden weggewerkt. Dit betreft ook de vervanging en modernisering van systemen voor treinbeveiliging en treinbeheersing.

Beter presteren vereist een professionele sturing en organisatie. Sinds de oprichting van het bedrijf in 2003 werkt ProRail daaraan. Een belangrijke peiler is het verwerven van inzicht in eenduidige relaties tussen prestaties, uit te voeren activiteiten en beschikbare middelen. Ontwikkeling van betrouwbare informatie en bijbehorende systemen is daarvoor een voorwaarde. De verandering naar outputsturing vraagt andere kwaliteiten van management en medewerkers. De nadruk ligt op resultaatgericht werken, denken in oplossingen in plaats van in problemen en meedenken met de klant. Daarnaast heeft ProRail in de interne bedrijfsvoering veranderingen doorgevoerd, die in het teken staan van efficiënter werken en betere kwaliteit leveren tegen lagere kosten.

Uit dit Beheerplan blijkt dat ProRail de opgaande lijn in haar prestaties in de nabije toekomst wil voortzetten, zodat het spoor een grotere rol speelt in de ontwikkeling van mobiliteit en bereikbaarheid van ons land.

Missie ProRail:

ProRail, de door de overheid ingestelde railinframanager,

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

2 ProRail midden in de samenleving

Effectieve relaties tussen vervoerders en ProRail zijn cruciaal voor goede prestaties van de spoorsector. Ook met andere maatschappelijke partijen wil ProRail goede relaties onderhouden: ProRail staat ten slotte midden in de samenleving. Werken aan het spoor, beperking van geluid, de volkstuinten, de aanleg van fietstunnels en het upgraden van stations raken vooral aan regionale en lokale maatschappelijke belangen. Daarom wil ProRail ook de relaties met decentrale overheden intensiever en professioneler invullen.

Klanten en andere stakeholders hebben in 2007 een vast aanspreekpunt, waar ze voor alle zaken terecht kunnen. ProRail heeft hiertoe relatiemanagers benoemd. Zij dragen ook zorg voor de afstemming binnen ProRail. De leden van de Raad van Bestuur treden op als relatiemanagers voor de top van de Ministeries, de top van NS en de vier grote gemeenten. Voor de regionale en lokale overheden zijn de regiodirecteuren de relatiemanager. Voor de vervoerders is de directeur Capaciteitsmanagement de relatiemanager. Sinds de inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet ziet de NMa Vervoerkamer toe op de wijze waarop ProRail omgaat met de spoorwegondernemingen. De relatiemanager voor NMa Vervoerkamer binnen ProRail zorgt ervoor dat de NMa tijdig de juiste informatie krijgt en dat de spelregels voor omgang met de NMa worden nageleefd. Met vervoerders en regionale overheden wil ProRail zogenoemde relatieplannen opstellen. Daarin staat ook op welke punten ProRail en de klant of stakeholder samenwerken aan verbeteringen die nog niet zijn overeengekomen in de toegangsovereenkomsten of die nog niet geïnitieerd zijn binnen bestaande programma's.

Omgevingsgerichtheid, deskundigheid, transparantie, zorgvuldig omgaan met de verschillende belangen en een goede toegankelijkheid staan bij het relatiemanagement hoog in het vaandel. De nadruk ligt op pro-actief handelen en waar mogelijk maatwerk leveren. Daarbij moet duidelijk zijn wat de kernactiviteiten, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van ProRail zijn.

Hieronder zijn de relaties met enkele belangrijke stakeholders weergegeven.

Spoorwegondernemingen

Per september 2006 zijn 24 spoorwegondernemingen actief op het door ProRail beheerde spoorwegnet. Naar verwachting komen er in 2007 circa vier ondernemingen bij. Jaarlijks brengt ProRail de Netverklaring uit, waarin alle informatie is opgenomen die een spoorwegonderneming nodig heeft voor toegang tot en gebruik van het spoorwegnet. Ook gaat de Netverklaring in op de wijze waarop ProRail samenwerkt met de beheerders van de aangrenzende spoorwegnetten bij grensoverschrijdend verkeer. De Netverklaring 2008 zal omstreeks 1 december 2006 worden gepubliceerd. Op basis van de Netverklaring leggen ProRail en de spoorwegonderneming in de Toegangsovereenkomst afspraken vast over de diensten die ProRail levert, prestatieniveaus, capaciteitsverdeling, gebruiksvergoeding, prestatieregelingen en rapportageafspraken. Ook worden acties opgenomen die volgen uit de consultatie van het beheerplan. De toegangsovereenkomsten moeten voor de start van de dienstregeling 2007 met alle spoorwegondernemingen zijn afgesloten, conform de eisen van de Spoorwegwet.

De Toegangsovereenkomsten zijn ook een belangrijk instrument voor de professionalisering van de verhoudingen tussen de spoorwegondernemingen en ProRail. De doelstelling voor 2007 is dat beide partijen prikkelende en uitvoerbare afspraken maken over samenwerking, die afspraken nakomen en over de resultaten rapporteren. Voorwaarde voor succes is dat de spoorwegondernemingen en ProRail aangeven welke veranderingen zij in de komende jaren wenselijk vinden en hoe en wanneer deze kunnen worden gerealiseerd.

Projecten waar in de Toegangsovereenkomst nog geen uitvoeringsafspraken over gemaakt kunnen worden, kunnen als ontwikkelafpraak een plaats krijgen.

Rijksoverheid (Toezichthouder, Concessieverlener en Aandeelhouder)

Het Rijk treedt op als concessieverlener en aandeelhouder en heeft daarnaast de rol van toezichthouder (met name IVW, NMa en Arbeidsinspectie), financier en wetgever. Het Rijk beoordeelt de prestaties van ProRail niet alleen op financieel gebied. De overheid wil bijvoorbeeld ook weten in hoeverre ProRail in staat is te zorgen voor voldoende, betrouwbare en veilige spoorweginfrastructuur. De Rijksoverheid verwacht dat ProRail ervoor zorgt dat de omvang en de kwaliteit van het spoorinfrastelsel nu en in de toekomst 'op niveau' blijft en dat ProRail de spoorweginfrastructuur zo goed mogelijk laat benutten door de vervoerders. Om een goed oordeel mogelijk te maken heeft ProRail de missie en de strategie in overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vertaald in zes NPI's (NPI's). Vanaf 2008 stuurt de minister ProRail aan door afspraken te maken over het niveau van deze NPI's. De NPI's worden in dit beheerplan uitgebreid toegelicht.

Decentrale overheden

ProRail heeft op diverse manieren met gemeenten, provincies en andere overheden te maken: bouwvergunningen, milieuvergunningen, ruimtelijke ontwikkeling, economische ontwikkeling, mobiliteit, vervoer van gevaarlijke stoffen, calamiteiten enzovoort. Rollen als vrager en als aanbieder van diensten kunnen daarbij wisselen, afhankelijk van het thema. Soms is de overheid vrager, soms ProRail. ProRail wil een samenwerkingsrelatie met decentrale overheden opbouwen en als partner in de spoorsector meewerken aan het oplossen van mobiliteitsvraagstukken.

Het belang van een goede relatie met decentrale overheden is toegenomen sinds in 2004 de Brede Doeluitkering (BDU) in het kader van vervoer is ingevoerd. Met deze regeling zijn de stadsregio's (op basis van de WGR+) en de provincies verantwoordelijk voor projecten tot € 112,5 miljoen. Daarnaast wordt de vervoersconcessie van enkele spoorlijnen gedecentraliseerd naar provincies en stadsregio's. Naast bilaterale relaties met diverse decentrale overheden onderhoudt ProRail ook ten minste periodiek contact met koepelorganisaties van decentrale overheden. Op deze manier krijgen de partijen een beter beeld van ieders positie, de noden en wensen en de (on)mogelijkheden om hierop in te spelen.

Aannemers en ingenieursbureaus

Voor de uitvoering van de zorgplicht werkt ProRail veel samen met uitvoerende aannemers en ingenieursbureaus. De soms beperkte uitvoeringscapaciteit bij aannemers en de schaarste van enkele kritische onderdelen vereisen een goede sturing. Ook is kennisopbouw en informatie-uitwisseling tussen ProRail en de leveranciers van belang.

Maatschappij

ProRail onderneemt op een maatschappelijk verantwoorde wijze en houdt rekening met de wensen van de samenleving. Dit houdt onder meer in dat ProRail bij beslissingen:

- maatschappelijke belangen meeweegt;
- transparant en integer handelt;
- verantwoord omgaat met de financiële middelen.

Het is noodzakelijk te weten of ProRail hierin slaagt naar het oordeel van 'de maatschappij'. ProRail onderscheidt de volgende groepen binnen de samenleving:

- belangengroeperingen: organisaties die belangen vertegenwoordigen van maatschappelijke groeperingen, zoals de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het LOCOV, 3VO en natuur- en milieuorganisaties;
- omwonenden van het spoor;
- reizigers die van het spoor gebruik maken via één van de vervoerders;

- overheden die geen opdrachtgever, concessieverlener of aandeelhouder van ProRail zijn, bijvoorbeeld gemeentelijke en regionale overheden, waterschappen en hulpdiensten zoals brandweer en politie.

Een jaarlijks imago-onderzoek geeft zicht op het oordeel van de stakeholders over ProRail.

Europa

Op basis van de Europese richtlijnen 91/440/EG en 2001/14/EG draagt ProRail samen met buitenlandse infrastructuurmanagers zorg voor een efficiënte verdeling van capaciteit die nodig is voor grensoverschrijdende treindiensten. Hiervoor is gezamenlijk onderzoek nodig naar de vraag naar en het aanbod van internationale treinpaden. Dit gebeurt met name in het kader van het trans-Europese netwerk voor goederenvervoer per spoor, maar ook voor het internationale reizigersvervoer. Daarvoor stelt ProRail met haar collega-inframanagers procedures op die voldoen aan richtlijn 2001/14/EG. Daarnaast zijn voor de Europese richtlijn 2004/49 (spoorwegveiligheidsrichtlijn) de noodzakelijke voorbereidingen al gestart. Het Veiligheid Management Systeem (VMS) is in 2006 uitgebreid voor heel ProRail. De volgende stap is het vaststellen van de veiligheid kritische processen. Ook dit zal in 2006 worden afgerond. In 2007 zal de sturing op die processen worden ingericht en zal een audit op het systeem plaatsvinden, zodanig dat op tijd de veiligheidsvergunning kan worden aangevraagd. De richtlijn 2004/50 (keuringspraktijk Infrastructuur) kan worden ingevoerd zodra de Nederlandse wetgeving definitief wordt ingevuld. De implementatie is in volle gang. Er is voor een aantal lopende projecten ontheffing voor deze richtlijn gekregen (o.a. Betuweroute) cq aangevraagd.

Samenwerking met internationale zusterorganisaties vindt ook plaats op het gebied van capaciteitsverdeling, verkeersleiding, onderhoudsplanning, innovatieprogramma's en technische productspecificaties. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste vier organisaties waar ProRail aan deelneemt. Deze organisaties faciliteren ondermeer de totstandkoming van internationaal geharmoniseerde processen die invulling geven aan de richtlijnen 91/440/EG en 2001/14/EG.

- **European Rail Infrastructure Managers (EIM)** <http://www.eimrail.org/>
De EIM is de lobby-organisatie voor onafhankelijke inframanagers in Europa. ProRail is lid van deze organisatie en levert momenteel de voorzitter van het bestuur.
- **International Union of Railways (UIC)** <http://www.uic.asso.fr/>
De UIC is de wereldwijde organisatie voor internationale samenwerking binnen de spoorsector en voor promotie van transport over het spoor. ProRail is lid van de UIC.
- **RailNetEurope (RNE)** <http://www.railneteuropa.com/>
De RNE is een organisatie van 29 Europese inframanagers die werkt aan het eenvoudig en snel toegang verlenen tot de Europese infrastructuur voor vervoerders en het vergroten van de kwaliteit en efficiëntie van grensoverschrijdend spoorvervoer. ProRail is lid van de RNE.
- **European Railway Agency (ERA)** <http://www.era.eu.int/>
De ERA is een agentschap, opgezet door de Europese Commissie, die richtlijnen voor veiligheid en interoperabiliteit van de Europese spoorwegen uitwerkt door het opstellen en implementeren van technische specificaties. Net als andere inframanagers is ProRail hier niet rechtstreeks in vertegenwoordigd maar via de EIM.

Daarnaast heeft ProRail met de infrastructuurmanagers van België (Infrabel) en Duitsland (DB Netz) regelmatig afstemmingsoverleg over onder meer dienstregeling, operationele processen en buitendienststellingen met grensoverschrijdende effecten.

3 Kernprestaties en maatregelen in 2007

3.1 Inleiding

Prestatie-indicatoren

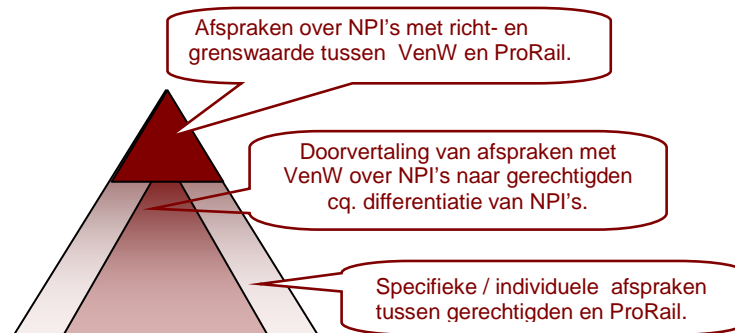
ProRail heeft op grond van de Beheerconcessie de verantwoordelijkheid voor het beheer van alle hoofdspoorwegen in Nederland en de daarbij behorende spoorweginfrastructuur. Het beheer omvat de zorg voor:

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

Deze zorgtaken zijn verder uitgewerkt in kernprestaties. Dit zijn de prestaties die ProRail aan haar klanten levert. Om deze prestaties meetbaar te maken, zijn zij vertaald in meetbare NPI's. Bij iedere NPI hoort een minimaal te behalen grenswaarde of een na te streven richtwaarde. Vanaf 2008 maken ProRail en de Minister alleen nog afspraken over de te behalen grenswaarden. ProRail bepaalt zelf welke maatregelen zij daarvoor inzet (outputsturing). Alleen afspraken over veiligheid en milieu worden dan nog uitgedrukt in een uit te voeren maatregelenpakket. De periode tot 2008 is een overgangsfase.

In dit hoofdstuk is beschreven welke grenswaarden ProRail kan garanderen voor de NPI's in 2007 en welke richtwaarden zij nastreeft, uitgaande van een bepaald budget van het Rijk en inkomsten via de gebruiksvergoeding. Ook is vermeld hoe ProRail de NPI's gaat meten. Voor de NPI's waar nog geen grenswaarden voor zijn vastgesteld én voor veiligheid en milieu zijn bovendien de voorgestelde maatregelen opgenomen.

Toelichting NPI's en maatregelen



Verhouding NPI's V&W en Vervoerders

ProRail maakt prestatie afspraken (in de vorm van NPI's) met de vervoerders, binnen de kaders van de beheerconcessie en de subsidiegrenzen van V&W. Vervolgens worden deze NPI's voorgelegd aan V&W via het beheerplan. Dezelfde NPI's vormen de basis voor de toegangsovereenkomsten en worden aangevuld met onderliggende indicatoren, die niet per definitie een onderdeel vormen van het beheerplan.

Informatie-items

Daarnaast stuurt ProRail op enkele andere indicatoren - deels als uitwerking van de overige voorwaarden in de beheerconcessie en deels t.b.v. de interne sturing. Als de onderliggende indicatoren, dan wel overige indicatoren worden opgenomen in het beheerplan, valt dit onder de noemer informatie-item.

Over deze indicatoren worden met V&W geen afspraken gemaakt voor de te behalen grens- of richtwaarden en is ProRail niet verplicht om de maatregelen te vermelden die de prestaties op deze punten kunnen verbeteren. Ter referentie geeft ProRail voor deze informatie items wel een richtwaarde mee. Als V&W over deze NPI's liever niet meer geïnformeerd wordt, is dit vanzelfsprekend mogelijk.

Grens- en Richtwaarden

Indien ProRail, gebaseerd op kennis en ervaring, ervan overtuigd is dat ambities waargemaakt kunnen worden dan kunnen afspraken over grenswaarden worden gemaakt. Voor de NPI's met grenswaarde geldt dan ook dat ProRail formeel gehouden kan worden aan realisatie van deze NPI's. Partijen maken voor NPI's met een grenswaarde alleen afspraken over het eindresultaat en de daarbij horende vergoeding waarbij ProRail alle benodigde maatregelen neemt om de grenswaarde te bereiken zonder te rapporteren over de individuele maatregelen.

De NPI's met een richtwaarde zijn nog in ontwikkeling. Een richtwaarde geeft veel meer een streven aan en is aangevuld met een aantal belangrijke maatregelen die getroffen worden om de richtwaarde te bereiken. Over deze maatregelen rapporteert ProRail elk kwartaal.

De overgang van alle NPI's op een grenswaarde is de facto een overgang op outputsturing, waarbij we met V&W afspraken maken over WAT we leveren en niet over HOE we het leveren.

Kort samengevat:

NPI gebieden	Prestatie-indicatoren (NPI's)	Grenswaarden	Geen maatregelen opnemen	Instemming van V&W op de grenswaarden
		Richtwaarden	Maatregelen opnemen	Instemming van V&W op richtwaarden en maatregelen
	Informatie-items	Richtwaarden	nvt	Geen instemming van V&W nodig
Overig	Informatie-items	Richtwaarden	nvt	Geen instemming van V&W nodig

Consultatie gerechtigden

Vóór het opstellen van dit Beheerplan heeft ProRail de gerechtigden geconsulteerd over de voorgenoemde prestaties. Tot de gerechtigden behoren alle spoorwegondernemingen en concessieverleners die een overeenkomst met ProRail hebben gesloten over toegang tot het spoor (de zogenoemde Toegangsovereenkomst). Conform de Beheerconcessie zijn de volgende onderwerpen aan de orde gesteld bij de consultatie:

- NPI's;
- meetsystemen;
- grenswaarden en richtwaarden;
- maatregelen voor NPI's waar nog geen grenswaarden voor zijn vastgesteld;
- maatregelen voor veiligheid en milieu.

De meningen van de geconsulteerde partijen en de reactie van ProRail daarop zijn in dit hoofdstuk opgenomen. ProRail heeft de prestaties afgestemd op de wensen van de vervoerders, voor zover dat mogelijk is binnen de gestelde kaders en de beschikbare middelen. De Minister weegt de reacties van de gerechtigden en het antwoord van ProRail daarop mee bij de beoordeling van het Beheerplan. Als de Minister de subsidieaanvraag honoreert, is ProRail in staat de prestaties en maatregelen uit het Beheerplan te realiseren.

De gerechtigden hebben tijdens de consultatieronde wensen geuit om verbeteringen aan te brengen in NPI's of om nieuwe NPI's te ontwikkelen. ProRail is daarop met verschillende vervoerders overleg gestart om specifieke NPI's uit te werken die beter aansluiten bij de wensen van vervoerders. Een deel van de wensen is al verwerkt.

ProRail en de vervoerders zijn ook gestart met overleg over de wijze waarop zij de Prestatieregeling van de EU invulling kunnen geven (Richtlijn 2001/14/EG).

Deze regeling heeft onder meer als doel om spoorwegondernemingen en de infrastructuur-beheerder te stimuleren om verstoringen te beperken, bijvoorbeeld door het invoeren van een bonus- en malusregeling. De uitkomsten van deze overleggen zullen zo veel mogelijk worden verwerkt in het Beheerplan 2008.

Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het Beheerplan 2006

In dit Beheerplan zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het Beheerplan 2006:

- twee nieuwe NPI's zijn als informatie-item opgenomen. De spoorwegondernemingen en andere gerechtigden zijn bij de ontwikkeling hiervan betrokken geweest:
 - de NPI % beschikbaarheid, die – door toevoeging van de baanvakwaarde - de hinder van het niet beschikbaar zijn van de railinfrastructuur beter weergeeft voor de vervoerder;
 - de NPI Benutting, een sectorbrede NPI voor de benutting van de infrastructuur.
- de richtwaarde voor de NPI toegankelijkheid is vervangen door een grenswaarde.
- voor de NPI ongeplande niet-beschikbaarheid / betrouwbaarheid (aantal TAO's * gemiddelde functiehersteltijd) is een hogere richtwaarde (hogere betrouwbaarheid) vastgesteld dan in het Beheerplan 2006.

Tabel 3.1 Vertaling van zorgplicht in kernprestaties conform beheerconcessie

Zorgtaken in de Beheerconcessie	Kernprestaties in de Beheerconcessie	Nadere Prestatie-indicatoren (2007)
Leiden van het verkeer over de spoorweginfrastructuur	De kwaliteit van de bijsturing	1.1) Bijsturing conform afspraken 1.2) Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling
	De kwaliteit van de informatievoorziening	1.3) Informatievoorziening conform afspraken¹
Betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur	De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur	2.1) Treindienst Aantastende Onregelmatigheden x Gemiddelde functiehersteltijd 2.2) Treinvrije Periodes met hinder 2.3) % Beschikbaarheid
	De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transfervoorzieningen	3.1) Reinheid (landelijk gemiddelde) 3.2) Sociale veiligheid (landelijk gemiddelde) 3.3) Toegankelijkheid
	De kwaliteit van de capaciteitsverdeling	4.1) Benutting 4.2) Geslaagde beroepen bij de NMa
Eerlijke, niet-discriminerende verdeling van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur		5.1) Systeemveiligheidsindex 5.1) Arbeidsveiligheidsindex 5.2) Veiligheid (tevens maatregelen opgenomen) 5.3) Milieu (alleen maatregelen opgenomen)
... binnen wettelijke kaders van veiligheid en milieu		6.1) Kosten per treinkilometer 6.2) Overhead percentage
... en op een zo efficiënt mogelijke wijze.		

Voor de vet gedrukte NPI's wordt instemming van de Minister gevraagd.

¹ Deze NPI is onderdeel van privaatrechtelijk contract tussen NS en ProRail met een niet-gesubsidieerde inkomstenstroom voor ProRail

Uitgangspunten Beheerplan

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

Tabel 3.2: Ontwikkeling treinkilometers

Treinkilometers (miljoen/jaar)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Doorkijk		
								2013	2015	2020
Reizigerstreinen	122,1	122,5	126,9	131,7	132,8	132,8	132,8	139,5	140,5	140,5
Goederentreinen	11,7	11,9	12,2	12,6	12,9	13,3	13,7	14,5	15,3	17,3
Totaal treinkilometers	133,8	134,4	139,1	144,3	145,7	146,1	146,5	154,0	155,8	157,8
W.v. over nieuwe HSL- infra	-	-	0,4	3,8	4,6	4,6	4,6	5,1	5,1	5,1
w.v over Betuweroute	-	-	2,8	3,2	3,6	4,0	4,1	4,4	4,7	5,4
Index (2006=100)	99,6	100,0	103,5	107,4	108,4	108,7	109,0	114,6	115,9	117,4

Tabel 3.3: Ontwikkeling brutotonkilometers

Bruto tonkilometers (miljard/jaar)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Doorkijk		
								2013	2015	2020
Bruto tonkm reizigers	30,7	31,9	35,4	37,2	37,8	37,8	37,8	40,1	40,3	40,3
Bruto tonkm goederen	12,1	12,3	12,4	12,6	12,9	13,1	13,6	14,5	15,4	17,6
Totaal bruto tonkm	42,8	44,2	47,8	49,8	50,7	50,9	51,4	54,6	55,7	57,9
w.v. over nieuwe HSL- infra	-	-	0,2	1,7	2,1	2,1	2,1	2,3	2,3	2,3
w.v over Betuweroute	-	-	4,1	4,7	5,3	5,9	6,1	6,5	6,9	7,8
Index (2006=100)	96,8	100,0	108,1	112,6	114,7	115,2	116,3	123,5	126,0	130,9

Benchmark

In 2005 heeft ProRail een eerste benchmarkstudie opgeleverd. Deze studie heeft, gezien de positieve uitkomst geen directe aanleiding gegeven tot extra maatregelen. Wel worden er naar aanleiding hiervan nadere afspraken gemaakt tussen ProRail en V&W over de doelstellingen en nadere invulling van de benchmark verplichting.

3.2 De kwaliteit van de bijsturing en van informatievoorziening

De zorg voor de bijsturing bestaat uit de volgende onderdelen:

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

ProRail vult deze zorg in door de verkeersleiding en de informatievoorziening in nauwe samenwerking met vervoerders en de beheerder in te richten.

ProRail doet dit op de volgende manier.

- de treindienstleiding geeft de treinpaden en infracapaciteit vrij aan de gebruikers van de infrastructuur (vervoer en beheer) en zorgt ervoor dat de treinen zoveel mogelijk volgens plan kunnen rijden;
- de verkeersleiding stuurt de dienstregeling bij wijzigingen in het treinverkeer bij op basis van de afhandelingsscenario's die met vervoerders zijn afgesproken;

- om in geval van calamiteiten de treindienst van vervoerders zo snel mogelijk weer te kunnen hervatten is een calamiteitenorganisatie ingericht. Bij het goed en zorgvuldig afhandelen van een calamiteit, is er specifieke aandacht voor het verkorten van de hersteltijd en van de opstarttijd van de treindienst, na het opheffen van een calamiteit². Daarom maakt ProRail hierover duidelijke afspraken met vervoerders. Deze wijze van bijsturing draagt bij aan de punctualiteit van de vervoerders.;
- ProRail levert informatie over de actuele situatie van de treindienst aan vervoerders en derden. Deze activiteit is onderdeel van de beheerconcessie en wordt daarmee door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bekostigd. Personenvervoerders sluiten daarnaast contracten met ProRail af over het leveren van reisinformatie, zowel in de verstoorde als in de onverstoorde situatie. Deze informatie betreft bijvoorbeeld omroep en informatie op CTA-bakken. Voor deze diensten brengt ProRail de werkelijke kosten in rekening bij de vervoerders.

In overleg met de gerechtigden zijn de volgende NPI's ontwikkeld om de prestatie op het gebied van bijsturing en informatievoorziening meetbaar te maken.

- bijsturing conform afspraken: ProRail streeft ernaar om de bijsturing zo veel mogelijk via afgesproken versperringsmaatregelen vorm te geven. Standaardisatie voorkomt dat tijdens het herstellen van het treinverkeer tijd verloren gaat door besluitvorming. Het toepassen van de versperringmaatregelen en het sturen daarop draagt bij aan de neutraliteit, de planmatigheid en de voorspelbaarheid van de capaciteitsverdeling in een verstoorde situatie en uiteindelijk ook aan punctualiteit.
- onregelmatigheden in de rijweginstelling: De treindienstleiding geeft de capaciteit die aan de spoorwegondernemingen is verdeeld vrij in de vorm van treinpaden. Dit gebeurt zo veel mogelijk via het, eventueel bijgestuurde, infraverdelingsplan. Het tijdig en correct instellen van rijwegen is belangrijk voor een punctuele afhandeling van de dienstregeling. Het aantal onregelmatigheden dat bij het instellen van de rijwegen optreedt, is daarmee een maat voor de kwaliteit van de uitvoering van de treindienst zoals de spoorwegondernemingen die ervaren.
- informatievoorziening: voor de reizigersvervoerders is de juistheid van de informatie op de CTA-bakken bij een onverstoorde situatie van groot belang. De informatievoorziening wordt gemeten op basis van de totale informatievoorziening: in een verstoorde en onverstoorde situatie. De kwaliteit van de informatie in de verstoorde en onverstoorde situatie wordt vastgelegd in de contracten met de vervoerders.

3.2.1 Bijsturing conform afspraken

Definitie

Als door een verstoring geen of minder treinverkeer mogelijk is, stuurt ProRail de dienstregeling bij³. ProRail Verkeersleiding heeft voor een groot aantal situaties afspraken gemaakt met spoorwegondernemingen over de manier waarop de bijsturing plaats zal vinden. Deze afspraken zijn vastgelegd als versperringsmaatregelen in de bijsturingsdraaiboeken. ProRail streeft ernaar de bijsturing zo veel mogelijk via deze versperringsmaatregelen vorm te geven en daarmee te voldoen aan de verwachtingen van de spoorwegondernemingen. Door deze werkwijze is voor iedereen duidelijk hoe een versperring zal verlopen en kan iedereen in de keten zich richten op het zo snel mogelijk herstellen van het treinverkeer na de calamiteit. Standaardisatie voorkomt dat tijdens het herstellen van het treinverkeer tijd verloren gaat door besluitvorming. Het toepassen van de versperringmaatregelen en het sturen daarop draagt bij aan de neutraliteit, de planmatigheid en de voorspelbaarheid van de capaciteitsverdeling in een verstoorde situatie. De NPI bijsturing conform afspraken meet het percentage bijsturingen dat plaatsvindt conform de versperringsmaatregelen.

2 Zie ook "betrouwbaarheid prognose", onder "Evaluatie".

3 Op een aantal Niet Centraal Bediende Gebieden wordt de treindienstregeling en hiermee ook de bijsturing uitgevoerd door de desbetreffende spoorwegondernemingen, onder verantwoordelijkheid van ProRail.

Deze NPI heeft alleen betrekking op die situaties waarbij versperringsmaatregelen een rol spelen. Situaties waarbij dit niet het geval is, zijn niet meegenomen in de indicator. Het gaat daarbij nog om een substantieel deel van alle verstoorde situaties. De ontwikkeling op dit gebied is dan ook met name gericht op het uitbreiden van het aantal standaard afhandelingsscenario's (versperringsmaatregelen). Hierbij moet een goed evenwicht gevonden worden tussen het beperken van het aantal maatregelen en het afhandelen van een zo groot mogelijk deel van de verstoorde situaties volgens standaard scenario's.

Grenswaarde

De wijze waarop ProRail verstoringen afhandelt, is in de afgelopen jaren beter voorspelbaar geworden. De score op deze NPI is gestegen van 74% in 2002 tot 98% in 2005. Deze stijging is het gevolg van continue aandacht van ProRail voor de juiste bijsturing en aanpassing van de definitie. Als ProRail afwijkt van de afspraken op verzoek van één of meerdere spoorwegondernemingen, telt dit niet mee in het berekenen van de indicator. "Afwijken" betekent in dit geval dat een spoorwegonderneming de capaciteit die hij conform de versperringsmaatregel krijgt, niet volledig gebruikt. Van enig nadeel voor overige spoorwegondernemingen is hierbij geen sprake en de onpartijdigheid is niet in het geding. Als een spoorwegonderneming meer capaciteit of capaciteit op andere momenten beschikbaar wil hebben dan uit de versperringsmaatregel volgt, treedt het normale orderproces in werking. Volgens de normale prioriteitsregels wordt dan nagegaan of in de gevraagde capaciteitsbehoefte kan worden voorzien.

Versperringsmaatregelen worden regelmatig verbeterd. Waar nodig en mogelijk worden nieuwe maatregelen ontwikkeld, zodat versperringsmaatregelen op een groot deel van de bijsturingssituaties toepasbaar zijn. Toch zullen er altijd situaties blijven bestaan waarbij specifieke omstandigheden om maatwerk vragen, ook als er een standaard versperringsmaatregel van toepassing is. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn als onvoldoende infrastructuur, materieel of personeel beschikbaar is. Dergelijke gevallen, waarin op initiatief van ProRail wordt afgeweken van de standaard maatregel, tellen vanzelfsprekend mee bij de berekening van de indicator. Enerzijds moet deze indicator zich dus op een hoog niveau bevinden (immers, anders is geen sprake van een hoge mate van standaardisatie), anderzijds is het doel niet om 100% van de gevallen af te handelen conform standaard versperringsmaatregelen. Deze 100% zou namelijk alleen bereikt kunnen worden door een zodanig groot aantal standaard maatregelen toe te voegen, dat het praktisch hanteren hiervan in praktijk nauwelijks meer mogelijk wordt.

De verwachting is dat in 2007 en 2008 de nieuwe dienstregeling, die vanaf 2007 wordt ingevoerd, de voorspelbaarheid van de bijsturing tijdelijk onder druk zal zetten, omdat enige gewenningstijd nodig zal zijn. Overigens moeten de bijsturingafspraken met vervoerders als gevolg van de nieuwe dienstregeling getoetst worden op uitvoerbaarheid en waar nodig worden aangepast. ProRail streeft er niettemin naar om deze prestatie de komende jaren op hetzelfde hoge niveau te houden.

Op grond van het bovenstaande blijft de huidige grenswaarde van 97% daarom ook in 2007 en de jaren daarna gehandhaafd.

Tabel 3.4 Prestatie-indicator bijsturing conform afspraken (instemming)

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Realisatie	85%	97%	98%	97% ⁴				
Richtwaarde			92%	97%	97%	97%	97%	97%
Grenswaarde				97%	97%			

⁴ Prognose eindstand, Tweede Kwartaal rapport ProRail 2006.

Meetsysteem

De wijze van bijsturing van calamiteiten wordt geregistreerd in het Informatie Systeem Verkeersleiding (ISVL). Als een verstoring optreedt, kiest de netwerkbestuurder na overleg met de betrokken vervoerder een versperringsmaatregel. De netwerkbestuurder laat de gekozen versperringsmaatregel op uitvoerbaarheid toetsen door de betreffende treindienstleider en indien noodzakelijk ook door de bestuurder van het aangrenzende netwerk. Vervolgens legt de netwerkbestuurder de keuze vast in ISVL. De medewerker Back Office beoordeelt de gekozen maatregel en legt de beoordeling eveneens vast in ISVL.

De manager Netwerkverkeersleiding controleert en analyseert het overzicht van de NPI dat op deze manier in ISVL tot stand komt. Dit meetsysteem is verantwoord en representatief en de werkwijze is uniform en transparant. Inzicht in de werking is na te vragen bij ProRail.

Evaluatie

ProRail stuurt op verdere verbetering van de kwaliteit van de versperringsmaatregelen en heeft waar nodig de set maatregelen uitgebreid. De voorspelbaarheid van de bijsturing zal verder toenemen na invoering van enkele aanvullende NPI's die hieronder genoemd zijn. Toch is voor deze indicator een grenswaarde van 100% niet reëel, zoals ook is aangegeven bij de grenswaarde.

Intussen werkt ProRail in overleg met vervoerders aan de ontwikkeling van NPI's die het proces van bijsturing nog transparanter en effectiever maken, te weten:

- toepassen *if then*-scenario's:
met deze NPI wordt gemeten in hoeverre treindienstleiders alle vertraagde treinen vanaf een knooppunt afhandelen volgens het Treinafhandelingsdocument (TAD). Hiervoor moet een geautomatiseerde meetmethode worden ontwikkeld. De verwachting is dat deze vanaf 2007 operationeel zal zijn;
- versperringsmaatregel gekozen binnen 20 minuten na melding van calamiteit:
de melding van een calamiteit komt binnen bij de treindienstleiding die de melding doorgeleidt naar de backoffice en de netwerkbestuurder. De NPI geeft aan in hoeveel gevallen de netwerkbestuurder binnen 20 minuten een versperringsmaatregel heeft gekozen. De NPI moet in het ISVL berekend worden. Dit is naar verwachting vanaf 2007 mogelijk;
- betrouwbaarheid prognose:
de Algemeen Leider dient 30 minuten voor het einde van een calamiteit een zogenaamde harde prognose af te geven over de eindtijd van de calamiteit. Op basis hiervan kunnen de spoorwegondernemingen een opstartplan maken. De harde prognose van de Algemeen Leider moet in ISVL worden geregistreerd, zodat deze achteraf te vergelijken is met de melding 'einde infrabeperking'. De verwachting is dat dit vanaf 2007 mogelijk is.

Op basis van opgedane ervaring met betrekking tot de gemeten resultaten en de volledigheid en betrouwbaarheid daarvan zal in de eerste helft van 2007 in overleg met de vervoerders worden bepaald vanaf welk moment en met welke normstelling de NPI's tot de formele afspraken tussen vervoerders en ProRail gaat behoren.

ProRail heeft volgens de wet de verantwoordelijkheid voor het toezicht op de NCBG's, inclusief het toezicht op de veiligheid. Hierover zijn duidelijke afspraken gemaakt met betrokkenen.

Maatregelen

ProRail wordt aangesproken op het behalen van de grenswaarde voor de NPI bijsturing en niet op de uitvoering van een pakket maatregelen. De maatregelen worden daarom niet vermeld in het Beheerplan 2007. In de subsidieaanvraag zijn de activiteiten ten behoeve van het behalen van de prestatie onderbouwd.

Consultatie gerechtigden

De NPI bijsturing is afgestemd met de gerechtigden. De gerechtigden hebben aangegeven dat de richtwaarde in hun ogen ambitieuzer zou moeten zijn. In de ogen van ProRail is het streven naar een score van 100% echter niet gewenst. Reden hiervoor is dat niet alle mogelijke uitzonderingssituaties via versperringsmaatregelen geregeld worden, want dit leidt tot vermindering van flexibiliteit in de bijsturing, zoals toegelicht onder "grenswaarde" op de vorige pagina. Hierdoor meent ProRail dat bij een grenswaarde van 97% de NPI voor 2007 op het gewenste niveau ligt.

In de gesprekken met gerechtigden over de toegangsovereenkomst en de ontwikkelgesprekken dit najaar zal – indien gewenst – nadere toelichting hierop gegeven worden. Om dit niveau van 97% te bereiken heeft zijn er al veel verbeteringen doorgevoerd en worden nog ingevoerd. Naar aanleiding van de consultatie van voorgaande jaren heeft ProRail de volgende acties ondernomen:

- verhoging van de richtwaarde van 92% naar 97%, naar aanleiding van de consultatie in 2005 ten behoeve van het Beheerplan 2006;
- uitbreiding van het aantal afhandelingsscenario's om de bijsturing verder te standaardiseren;
- ontwikkeling van de eerder genoemde NPI's, die opgenomen worden in de afspraken met de spoorwegondernemingen. Deze zullen voorlopig geen onderdeel vormen van het Beheerplan.

Door spoorwegondernemingen is nogmaals opgemerkt dat de NPI's "bijsturing conform afspraken" en "aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling" niet de prestatie meet op de Niet-Centraal Bediende Gebieden (NCBG's). Dit is ook niet mogelijk aangezien het systeem procesleiding, wat nodig is om deze NPI's te kunnen meten, daar niet geïnstalleerd is. ProRail zal in overleg met de vervoerders in 2007 onderzoeken op welke wijze invulling gegeven kan worden aan het vaststellen van de wederzijdse prestaties op NCBG's respectievelijk emplacementen. Dit zal overigens niet leiden tot het ontwikkelen van een nieuwe NPI.

3.2.2 Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling**Definitie**

ProRail Verkeersleiding geeft de capaciteit die aan de spoorwegondernemingen verdeeld is, vrij in de vorm van treinpaden. Dit gebeurt zo veel mogelijk via het, eventueel bijgestuurde, infraverdelingsplan. Het tijdig en correct instellen van rijwegen is belangrijk voor een punctuele afhandeling van de dienstregeling. Het aantal onregelmatigheden dat bij het instellen van de rijwegen optreedt, is daarmee een maat voor de kwaliteit van de uitvoering van de treindienst zoals de spoorwegondernemingen die ervaren. Deze NPI presenteert ProRail als informatie-item, waar geen instemming van de Minister voor nodig is.

Richtwaarde

Voor het aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling zijn richtwaarden vastgesteld. Drie ontwikkelingen zijn hierbij van belang:

- het aantal onregelmatigheden is in de afgelopen jaren fors gedaald, omdat ProRail hier intensief op stuurt;
- in 2007 en 2008 zullen de invoering van de volledig nieuwe dienstregeling en de ingebruikname van nieuwe infrastructuur en nieuwe technieken (onder meer HSL en Betuweroute) naar verwachting tijdelijk tot meer onregelmatigheden leiden;
- ProRail voert in opdracht van het Ministerie een nieuw monitoringproces in. De nieuwe wijze van registreren leidt tot een meer complete registratie van onregelmatigheden. Hierdoor ontstaat in 2006 en 2007 een trendbreuk, in de absolute aantallen geregistreerde onregelmatigheden. Dit aantal wordt hoger terwijl de feitelijke prestatie ten opzichte van de oude situatie hetzelfde blijft, danwel verbetert.

De effecten van de eerste twee ontwikkelingen zijn verrekend in richtwaarden voor de jaren 2007 en verder. De effecten van de invoering van het nieuwe monitoringproces op het gemeten aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling (de trendbreuk) zijn nog niet bekend. De richtwaarde voor 2007 en verder zal worden vastgesteld, zodra meer zicht is op de volledige omvang van de trendbreuk, zo spoedig mogelijk na invoering van fase 2 van het monitoring project. In het vierde kwartaal van 2006 geeft ProRail (in overleg met V&W) aan op welk moment in 2007 het verstandig is om de richtwaarden van de NPI te wijzigen.

Tabel 3.5 Prestatie-indicator aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling (informatie-item)

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Realisatie	1.182	971	828	n.v.t. ⁵				
Richtwaarde			1.075	1.000	1.100	1.050	1.000	1.000

Het afgeven van een (berekende) prognose voor 2006 (op basis van de oude registratie systematiek) voor het aantal onregelmatigheden is niet opportuun. Deze prognose zou geen betrekking hebben op een feitelijke gemeten prestatie maar op een afgeleide (simulatie) van de werkelijke gemeten prestatie (conform het nieuwe monitoringproces (inclusief trendbreuk)) en zou omgeven zijn met dezelfde onzekerheidsmarges als de, in de kwartaalrapportages gerapporteerde berekende realisaties.

Het is nog onduidelijk of de simulatie-methode, die is gebruikt voor de kwartaalrapportages 2006, ook in 2007 zinvol kan worden ingezet. De oorzaak hiervan is dat de referenties (2005) verouderen, de uitgangspunten ondertussen veranderen (m.n. Dienstregeling 2007) en een eventuele nieuwe (stabiele) referentie niet bestaat. ProRail zal met V&W overleggen hoe hier mee om te gaan in 2007.

Meetsysteem

Onregelmatigheden worden vastgelegd met behulp van het zogenoemde monitoringproces. ProRail richt het monitoringproces opnieuw in. Hiermee wordt de meting structureel verbeterd. De invoering van het nieuwe monitoringproces voltrekt zich in twee fasen. In de eerste fase (derde kwartaal 2005/eerste kwartaal 2006) heeft de organisatorische inrichting van het monitoringproces plaatsgevonden en zijn werkwijzen aangepast. Ook is een nieuw registratiesysteem ingevoerd. Het proces blijft in de eerste fase gericht op het vastleggen van primaire verstoringen en de oorzaken daarvan. Door een nieuwe, consequentere wijze van registreren zal de dekkingsgraad van de geregistreerde onregelmatigheden aanzienlijk hoger zijn dan voorheen.

In de tweede fase (eind 2006) wordt een geheel nieuw monitoringsysteem ingevoerd. Het registratieproces zal zich dan richten op zowel primaire als secundaire vertragingen en de oorzaken van elke vertraging vastleggen.

Evaluatie

Het onafhankelijke bureau QQQ Delft heeft met een statistische analyse gesimuleerd hoe de realisatie van de NPI onregelmatigheden in de rijweginstelling zou uitvallen bij gebruikmaking van het oude registratieproces. Hieruit blijkt dat de nieuwe registratie – zoals verwacht - een trendbreuk veroorzaakt. Bij simulatie op basis van het oude registratieproces komt het aantal onregelmatigheden in de eerste helft van 2006 uit op de richtwaarde voor 2006. Aangezien dit op basis is van een simulatie, moet dit beschouwd worden als een indicatieve uitkomst en niet als een nauwkeurige meting.

⁵ De implementatie van het nieuwe registratie systeem RBV heeft geleid tot een trendbreuk in 2006. Er is daarom geen prognose eindstand opgenomen.

Vanaf 1 januari 2007 zal het nieuwe monitoringproces operationeel zijn. Dit registreert significant meer onregelmatigheden en oorzaken dan het huidige proces. De doelstelling is dat het monitoringsproces 1 juli 2007 ten minste 90% van alle opgetreden vertragingen en hun oorzaak en onveilige situaties vastlegt met een betrouwbaarheid van ten minste 95%.

Maatregelen

De belangrijkste maatregelen zijn:

- betere registratie van onregelmatigheden in de rijweginstelling, waardoor de managementinformatie over de rijweginstelling betrouwbaarder en nauwkeuriger zal worden; dit biedt een betere basis voor managementsturing en procesverbetering;
- continue aandacht van het management waarborgen en consequent sturing geven aan de organisatie.

Consultatie gerechtigden

De NPI onregelmatigheden is afgestemd met gerechtigden. Bij de spoorwegondernemingen bestond onduidelijkheid of het nieuwe registratie- of monitoringsysteem RBV gericht is op alleen beter registreren en monitoren of ook verbeteren van de prestatie.

ProRail is van mening dat alléén met betere registratie en monitoring het mogelijk is om te komen tot verbeterings-maatregelen, zodat ProRail in overleg met de sector effectieve maatregelen kan treffen voor verbetering van de prestatie. Het in oprichting zijnde prestatie-analysebureau gaat hier een centrale rol in spelen.

Gerechtigden vragen waarom ProRail ervoor kiest om de indicator in aantallen uit te drukken in plaats van in een percentage. Uitdrukken in een percentage zou het volgende kunnen betekenen: het aantal onregelmatigheden ten opzichte van het aantal treinbewegingen bedraagt ongeveer één promille. Een dergelijke indicator zou een positieve trend laten zien, omdat het aantal treinbewegingen sneller is gestegen dan het aantal onregelmatigheden. ProRail zal hierover dan ook in overleg treden met gerechtigden, tot die tijd handhaaft ProRail de huidige indicator.

3.2.3 De kwaliteit van de informatievoorziening**Definitie**

Vooraf een juiste instelling van de Centrale Trein Aanwijzing (CTA) op de perrons en de Centrale Hal Aanwijzers (CHA) is essentieel voor reizigers. Als nadere NPI voor de kwaliteit van de informatievoorziening hanteert ProRail daarom het percentage CTA- en CHA-bakken dat vijf minuten voor gepland vertrek juist is ingesteld.

Grenswaarde

De grenswaarde voor deze NPI is in 2006 al aangescherpt tot 97%, een stijging met 2% ten opzichte van het Beheerplan 2005. De richtwaarde voor de komende jaren ligt op 98%. De grens- en richtwaarden hebben betrekking op het voortschrijdend jaargemiddelde, in afzonderlijke maanden is een lagere prestatie toelaatbaar.

Met de tekortkomingen van de bestaande reisinformatieketen is het nodig om alle zeilen bij te zetten om de richtwaarde te kunnen behalen. Een structurele verdere stijging van de grenswaarde zal pas haalbaar zijn na implementatie van het programma InfoPlus, dat voorziet in structurele verbetering van de gehele reisinformatieketen. Voor de korte termijn hebben ProRail en vervoerders afspraken gemaakt over informatievoorziening in verstoorde situaties.

Tabel 3.6 Prestatie-indicator informatievoorziening op CTA/CHA conform afspraken (instemming)

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Realisatie	97%	97%	97%	98% ⁶				
Richtwaarde			98%	98%	98%	98%	98%	98%
Grenswaarde				97%	97%			

Meetsysteem

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

Evaluatie

In het tweede kwartaal van 2006 bedroeg het aantal juiste CTA/CHA-instellingen 97% (5 minuten voor gepland vertrek). Het voortschrijdende gemiddelde komt hiermee ook op 97%. Dit is gelijk aan de grenswaarde voor 2006 en 1% lager dan de richtwaarde in 2007.

ProRail heeft een aantal maatregelen in gang gezet om de informatievoorziening te verbeteren. Deze maatregelen moeten ertoe leiden dat deze NPI structureel op het gewenste niveau komt.

- ProRail en NS werken aan vernieuwingen in de informatievoorziening via het programma InfoPlus. Doel van InfoPlus is het vergroten van de snelheid, juistheid, bruikbaarheid en consistentie van de verschillende reisinformatieproducten van alle betrokken partijen. Bij de technische implementatie zijn serieuze problemen opgetreden. Naar aanleiding van deze ervaringen in de afgelopen periode met InfoPlus en vertraging van het programma is recent voor een andere aanpak gekozen. De Raad van Bestuur van ProRail en de Directie van NS hebben ingestemd met een modulaire opbouw (compartimenten) zoals beschreven in het *Projectplan InfoPlus compartimentenaanpak*. De Stuurgroep FENS heeft de budgetaanvraag voor de eerste blokken uit het projectplan gehonoreerd. De modulaire opbouw draagt bij aan een betere beheersing van het programma, waarbij InfoPlus onderdeel is van landelijke aansturing. Voor de beheersing van het programma is een speciaal team ingericht dat de integrale planning bewaakt en kwaliteit-, risico- en contractmanagement toepast.
- ProRail en NS hebben in hun overeenkomst over het leveren van reisinformatie op stations in 2006 een aantal indicatoren opgenomen voor de kwaliteit van de reisinformatie in verstoorde situaties.
- ProRail en NS werken intensief samen om in de huidige situatie tot verbetering van de informatievoorziening aan de reiziger te komen. Daartoe zijn gezamenlijke initiatieven genomen, met de nadruk op de informatie bij ontregelingen.

Maatregelen

ProRail wordt aangesproken op het behalen van de grenswaarde voor de NPI informatievoorziening en niet op de uitvoering van een pakket maatregelen. De maatregelen worden daarom niet vermeld in het Beheerplan 2007. In de subsidieaanvraag zijn de activiteiten ten behoeven van het behalen van de prestatie onderbouwd.

⁶ Prognose eindstand, Tweede Kwartaalrapport ProRail 2006.

Consultatie gerechtigden

De gerechtigden hebben aangegeven dat verbetering in het meten van de reisinformatie prestaties gewenst is met betrekking tot het ontwikkelen van indicatoren over reisinformatie in de verstoorde situatie. In antwoord hierop heeft ProRail bij de onderhandelingen met de reizigersvervoerders over het Reisinformatiecontract voor 2006 een aantal afspraken gemaakt over kwaliteitsindicatoren op het gebied van de reisinformatie op stations. De nadruk ligt daarbij op informatievoorziening bij ontregelingen. Een concreet voorbeeld is de indicator "klanttevredenheid over informatie bij ontregelingen", die zowel "beeld" (CTA/CHA) als "geluid" (omroep) omvat. Dit wordt in het reisinformatiecontract voor 2007 verder uitgewerkt, deze indicatoren maken vooralsnog geen onderdeel uit van het Beheerplan.

In navolging op de consultatie en besprekingen in het kader van de toegangsovereenkomst, wordt in 2007 in overleg met de vervoerders nagegaan welk specifiek onderscheid kan worden aangebracht tussen de gemeenschappelijke prestaties die ProRail vanuit de beheerconcessie moet leveren op het gebied van reisinformatie, en de prestaties direct ten behoeve van vervoerders, waarover in individuele contracten afspraken worden gemaakt. Op basis hiervan zal naar één of meerdere representatieve 'NPI's' t.b.v. de reisinformatie worden gezocht, ter opname in het Beheerplan 2008. Prestatie-indicatoren die op één bepaalde vervoerder betrekking hebben, vormen onderdeel van de individuele contracten.

3.3 De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur

Gerechtigden hebben er groot belang bij dat de infrastructuur beschikbaar is op momenten dat zij erom vragen en dat de infrastructuur betrouwbaar is zodat het treinverkeer conform de afspraken kan plaatsvinden. ProRail vult de zorg voor beschikbaarheid en betrouwbaarheid in door ervoor te zorgen dat de hoofdspoorweginfrastructuur in goede staat verkeert en geschikt is voor het gebruik.

De beschikbaarheid wordt met name bepaald door de gewenste "openingstijden" van het spoorwegnet en de tijd die nodig is om de infrastructuur op een maatschappelijk verantwoorde, effectieve en efficiënte manier te onderhouden. De betrouwbaarheid wordt bepaald door het aantal storingen van de infrastructuur en de tijd waarin het treinverkeer door storingen niet kan rijden.

Het gebruik van de infrastructuur voor onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden beperkt in belangrijke mate de beschikbaarheid. ProRail gaat daarom de aansturing van het dagelijkse (procesmatige) onderhoud en het beheer van de objecten optimaliseren binnen de financiële middelen.

Dit doet ProRail op de volgende manieren:

- op drukke baanvakken gaat ProRail:
 - storingsgevoelige infrastructuur eerder vervangen door robuustere infrastructuur;
 - zorgen dat storingsploegen sneller ter plaatse zijn.
- op alle baanvakken gaat ProRail de onderhoudsactiviteiten zo veel mogelijk combineren tot één werk en dit zodanig voorbereiden dat de uitvoeringstijd korter wordt.
- Disaster-tolerant ICT in een landelijk computercentrum met uitwijk: de Minister heeft in haar brief aan de Tweede Kamer de door ProRail voorgestelde inrichting van een dubbel nationaal computercentrum met uitwijkvoorzieningen voor alle ICT systemen omarmd. De integrale kosten en kosten-effectiviteit, inclusief risico's, van het voorstel moeten in kaart worden gebracht. Op basis daarvan zal de Minister een definitief besluit nemen over de realisatie van dit voorstel. ProRail ziet geen mogelijkheden om de voor de aanleg en het beheer hiervan benodigde financiële middelen vrij te maken en gaat er van uit dat V&W hiervoor de benodigde additionele middelen beschikbaar stelt.

Om het onderscheid tussen rustige en drukke baanvakken te kunnen maken wordt in het Beheerplan 2007 de baanvakwaarde ingevoerd als maat voor de intensiteit van het treinverkeer. Zo hebben de spoorzones rond Utrecht een hoge baanvakwaarde en bij Rodeschool een lage baanvakwaarde. De baanvakwaarden zijn in overleg met gerechtigden bepaald.

ERTMS

ProRail stelt de implementatiestrategie ERTMS op voor het spoorwegnet, waartoe Nederland verplicht is op basis van de TSI Command Control & Signalling van de interoperabiliteitsrichtlijn 2001/16/EG. Spoorwegondernemingen zijn nadrukkelijk betrokken bij de totstandkoming en consultatie van deze landelijke implementatiestrategie. Om de robuustheid van het spoorwegnet te handhaven en te vergroten zal de vervanging van verouderde relaisbeveiligingssystemen reeds op korte termijn moeten starten. Afhankelijk van de besluitvorming over de financiering van de verdere toepassing van ERTMS in Nederland zal de implementatie van ERTMS met de vervanging van verouderde systemen kunnen worden gecombineerd (programma Mistral).

Naast HSL Zuid en Betuwe Route dient Amsterdam-Utrecht uitgerust te worden met het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS. Deze systeemontwikkelingen lopen in Nederland, net als in ons omringende landen, vertraging op. Zowel ProRail als V&W zullen elk apart een onderzoek laten uitvoeren naar de mate waarin nieuwe technologieën (ERTMS) en werkwijzen dergelijke vertragingen veroorzaken en naar de mate waarin ProRail verbetermaatregelen kan treffen.

3.3.1 Beschikbaarheid

Om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid en betrouwbaarheid meetbaar te maken worden in 2007 de volgende NPI's gebruikt:

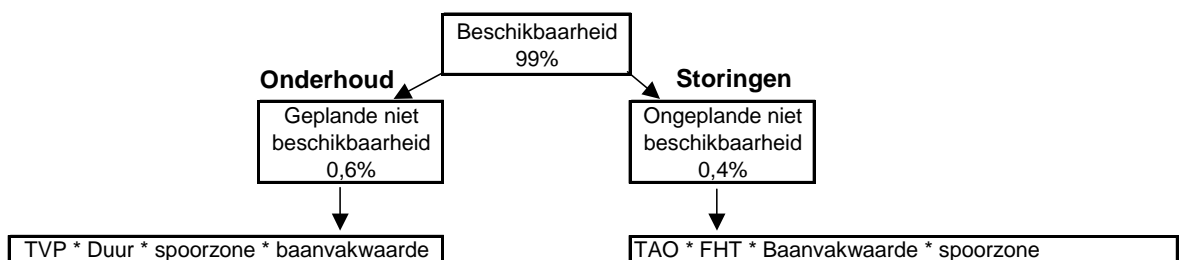
- beschikbaarheid: deze NPI geeft aan welk percentage van de tijd het spoor beschikbaar is voor de treindienst, als resultaat van de ongeplande en de geplande onttrekkingen;
- ongeplande niet-beschikbaarheid uit (TAO's x functiehersteltijd). Deze NPI reflecteert de storingen op het spoor;
- geplande niet-beschikbaarheid uit (TVP's per hinderklasse x duur). Deze NPI reflecteert het onderhoud op het spoor.

De NPI % beschikbaarheid is vanaf 2006 toegevoegd aan het dashboard van ProRail. Onderstaand worden deze drie NPI's beknopt toegelicht.

Definitie

De NPI Beschikbaarheid geeft aan welk percentage van de tijd het spoor in de realisatie wél beschikbaar is voor de treindienst:

$$Beschikbaarheid = (gerealiseerde\ beschikbaarheid / maximale\ beschikbaarheid) \times 100\%$$



De maximale beschikbaarheid is het aantal uren dat de treindienst van een spoorzone gebruik maakt maal de baanvakwaarde van die spoorzone, opgeteld voor alle spoorzones.

De gerealiseerde beschikbaarheid is de maximale beschikbaarheid verminderd met de geplande en ongeplande niet-beschikbaarheid:

- de maximale beschikbaarheid is het aantal uren dat een spoorzone beschikbaar is voor de treindienst maal de baanvakwaarde van die spoorzone, opgeteld voor alle spoorzones⁷. Hierbij wordt rekening gehouden met de tijdsduur waarin het baanvak gebruikt wordt voor de treindienst van het reiziger- of goederenvervoer.
- geplande niet-beschikbaarheid (onderhoud): het aantal uren dat een spoorzone door een TVP met hinder niet beschikbaar is voor de treindienst maal de baanvakwaarde van die spoorzone (in de tijd dat de treindienst het spoor nodig heeft). Hierbij wordt rekening gehouden met de tijdsduur waarin het baanvak gebruikt wordt voor de treindienst van het reiziger- of goederenvervoer⁸.
- ongeplande niet-beschikbaarheid (storingen): het aantal uren dat een spoorzone door een TAO niet beschikbaar is voor de treindienst maal de baanvakwaarde van die spoorzone (in de tijd dat de treindienst het spoor nodig heeft). Ook hier wordt rekening gehouden met de tijdsduur waarin het baanvak gebruikt wordt voor de treindienst van het reiziger- of goederenvervoer.

Uitgangspunten en aannames

Voor de definitie van Beschikbaarheid gelden de volgende uitgangspunten:

- Spoorzones die slechts gedeeltelijk niet-beschikbaar zijn tellen mee alsof zij volledig niet-beschikbaar zijn.
- TAO's en TVP's tellen even zwaar mee.
- Alleen TAO's die de beschikbaarheid van het spoor aantasten tellen mee (bijvoorbeeld TAO's die ontstaan door het weer, derden, ICT of gestoorde wissels).

Voordelen van de nieuwe NPI beschikbaarheid

- de NPI geeft een positieve invulling aan de kernprestatie optimale beschikbaarheid;
- de omvang van het beschikbare gebied komt tot uiting in het aantal beschikbare spoorzones;
- het belang van de getroffen baanvakken wordt in de beschikbaarheid verrekend;
- de duur van de geplande niet-beschikbaarheid komt tot uiting;
- de indicator geeft één totaalbeeld van de beschikbaarheid.

De NPI Beschikbaarheid laat de beschikbaarheid van baanvakken die intensief gebruikt worden zwaarder wegen, dan baanvakken die minder intensief gebruikt worden. Dit gebeurt door aan iedere spoorzone een baanvakwaarde toe te kennen.

Richtwaarde

De richtwaarde voor de NPI beschikbaarheid was in 2006 98,5%. De totale niet-beschikbaarheid bestaat voor 33% uit ongeplande niet-beschikbaarheid (0,5% van de maximale beschikbaarheid) en voor 67% uit geplande niet-beschikbaarheid (1% van de maximale beschikbaarheid).

Naar verwachting komt de NPI beschikbaarheid eind 2006 uit op 98,8%. Voor 2007 wordt de richtwaarde vastgesteld op 99%. De doorkijk 2008-2011 wordt in de loop van 2007 vastgesteld. De totale niet-beschikbaarheid bestaat voor 40% uit ongeplande niet-beschikbaarheid en voor 60% uit geplande niet-beschikbaarheid. Vanaf 2008 zal de NPI een grenswaarde krijgen.

⁷ exclusief opstelreinen

⁸ Onder een TVP met hinder vallen alle TVP's in de hinderklassen Uitzonderlijk hinderrijk (U), Hinderrijk (R) en Hinderarm (A).

Meetsysteem

De NPI beschikbaarheid wordt berekend door gebruik te maken van de metingen van de onderliggende indicatoren (TAO, TVP etc.). De berekening van de NPI vindt plaats in het systeem Apollo.

Maatregelen

ProRail neemt maatregelen voor vermindering van het aantal TAO's, de FHT en de TVP's. Deze maatregelen zijn in de hierna volgende paragrafen beschreven. In aanvulling daarop zal ProRail meer prioriteit geven aan de beschikbaarheid op drukke baanvakken, bijvoorbeeld door het clusteren van TVP's. Het directe effect daarvan op de NPI Beschikbaarheid is nog niet bekend. In 2006 en 2007 zullen deze effecten inzichtelijk worden en is verdere optimalisatie van de maatregelen mogelijk.

Evaluatie

De evaluatie van TAOs, FHT en TVP's is opgenomen bij de paragrafen over deze onderwerpen.

Consultatie gerechtigden

ProRail heeft de spoorwegondernemingen eind 2005 en via het Consultatiedocument Beheerplan 2007 geconsulteerd over de NPI beschikbaarheid. De vervoerders zijn van mening dat de NPI beschikbaarheid onvoldoende weergeeft in welke mate de ongeplande en de geplande niet-beschikbaarheid van invloed zijn op hun bedrijfsvoering. Daarnaast komt naar hun mening de consequentie van de totale niet-beschikbaarheid onvoldoende tot uiting.

De vervoerders onderschrijven de methode voor het gebruik van baanvakwaarden. Ze zijn het echter nog niet geheel eens met de waarde die aan de verschillende baanvakken is toegekend. Sommige (grens)baanvakken zijn voor de goederenvervoerders uitermate relevant en voor de reizigersvervoerders minder. Voor die baanvakken komen de partijen tot verschillende waarden.

ProRail en de vervoerders zullen in de ontwikkelgesprekken in het najaar van 2006 besproken worden hoe hiermee om te gaan. Tot die tijd gaat ProRail uit van de baanvakwaarden die eerder voor consultatie zijn voorgelegd.

Ook zullen zij bespreken of aanpassingen nodig zijn om een scherpere en meer causale relatie te leggen tussen geplande en ongeplande niet-beschikbaarheid⁹ en de relevante NPI's van de vervoerders. Het nut en de mogelijkheden van NPI's voor opstelreinen zullen ProRail en vervoerders gezamenlijk gaan onderzoeken.

Differentiatie

Veel spoorwegondernemingen vragen om differentiatie van de NPI's. Dit kan bijvoorbeeld gaan om beschikbaarheidpercentage op specifieke baanvakken, emplacementen en onderscheid tussen reizigers- en goederenvervoerders. Deze opmerkingen zullen aan bod komen bij de ontwikkelgesprekken over de toegangsovereenkomst 2007 en het Beheerplan 2008.

3.3.2 De geplande niet-beschikbaarheid**Definitie**

Geplande niet-beschikbaarheid ontstaat door het uitvoeren van activiteiten voor onderhoud, vernieuwing en uitbreiding van de infrastructuur op momenten dat hinder voor de treindienst ontstaat. ProRail brengt voor de onderbouwing van de NPI geplande niet-beschikbaarheid apart het aantal Treinvrije periodes (TVP) met hinder in beeld. Een TVP is een periode waarin de infrastructuur volgens planning niet beschikbaar is voor de treindienst.

⁹ Deze aanpassingen hebben mogelijke consequenties voor de richtwaarde.

Richtwaarde

In de richtwaarde voor de NPI geplande niet-beschikbaarheid gaat ProRail ervan uit in 2007 niet meer dan 0,6% van de maximale beschikbaarheid verloren mag gaan door geplande niet-beschikbaarheid. Dit is vertaald in richtwaarden voor het aantal treinvrije periodes in de verschillende hinderklassen.

In 2004 heeft minder onderhoud plaatsgevonden dan in de jaren daarvoor. Voor 2006 vindt een inhaalslag plaats en zijn extra werkzaamheden gepland: in totaal zijn 483 TVP's gepland. De realisatie zal naar verwachting lager zijn doordat ProRail TVP's zoveel mogelijk probeert te combineren en clusteren en de TVP's vaker hindervrij uit te voeren.

Tabel 3.7 Treinvrije Periodes, in aantallen (instemming)

Prestatie-indicator (Doelstelling in aantallen)	2003	2004	2005	Plan 2006	2007	2008	2009	>2009
Uitzonderlijk hinderrijk	15	11	23	14	20	20	20	20
Hinderrijk	230	176	233	333	240	240	240	240
Hinderarm	80	12	50	136	70	70	70	70
Totaal (RW)	325	199	306	483	330	330	330	330

In de tabel zijn de cijfers tot en met 2005 de realisatie. De ambitie voor 2006 is in lijn met het Beheerplan 2006. Voor 2007 hanteert ProRail een richtwaarde van 0,6% voor de geplande niet-beschikbaarheid. Dat wil zeggen ProRail stuurt op maximaal 0,6% beschikbaarheidsverlies door TVP's.

Meetsysteem

De TVP's die aannemers aanvragen worden geregistreerd in het systeem RAPIE. Bij iedere aanvraag wordt ook de hinderklasse voor het treinverkeer aangegeven. De hinderklasse wordt bepaald aan de hand van het aantal treinen waarvan de dienstregeling ernstig wordt aangetast en de duur van de buitendienststelling. Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief: alle TVP's worden geregistreerd en conclusies over TVP's worden gebaseerd op alle metingen.

Evaluatie

Het aantal gerealiseerde TVP's met hinder is de laatste jaren lager geweest dan gepland in de zogenaamde Infraclaim, met name de hinderarme buitendienststellingen.

Tabel 3.8 verschil Infraclaim en realisatie

Prestatie-indicator (Doelstelling in aantallen)	Infraclaim 2005	Realisatie 2005	Infraclaim 2006	Prognose 2006
Uitzonderlijk hinderrijk	23	23	14	18
Hinderrijk	235	233	333	290
Hinderarm	86	50	136	50
Totaal (RW)	344	306	483	358

Oorzaken voor de lagere realisatie zijn onder meer:

- mutaties in projectplanningen;
- optimalisaties in het planvormingsproces.

De hinderarme buitendienststellingen zijn sterk verminderd doordat (i) deze buitendienststellingen alsnog hindervrij uitgevoerd zijn, (ii) "meegelift werd" met de reeds geplande hinderrijke buitendienststellingen.

Als de realisatie t.o.v. de geplande onttrekking van de capaciteit lager is, geeft dat minder hinder voor de vervoerders. Planning maar ook afwijkingen op de reeds geplande werkzaamheden worden, om de hinder zoveel mogelijk te beperken, altijd met vervoerders afgestemd. Het doel is om de hinder te verminderen en hierover lang vooraf duidelijkheid te geven aan aannemers, beheerders, vervoerders en klanten van vervoerders.

De verdeling van buitendienststellingen in uitzonderlijk hinderrijk, hinderrijk en hinderarm is niet geschikt voor sturing. Om goede management informatie met betrekking tot beschikbaarheid te kunnen presenteren is de NPI beschikbaarheid sinds 1 januari 2006 operationeel als informatie-item.

De NPI geplande niet-beschikbaarheid is gebaseerd op buitendienststellingen met hinder voor de treindienst met daarin opgenomen :

- De tijdsduur van de onttrekking
- De grootte van het onttrokken gebied
- De baanvakwaarde

Consultatie gerechtigden

Deze NPI is afgestemd met gerechtigden. Uit de reacties blijkt dat de belangen van de verschillende gerechtigden - in sommige gevallen - onderling strijdig zijn. Zo heeft onderhoud overdag vooral nadelige gevolgen voor het reizigersvervoer en kan onderhoud in de nacht nadelige gevolgen hebben voor het goederenvervoer. ProRail probeert hier een juiste afweging in te maken en houdt daarbij ook rekening met de prijs-prestatieverhouding.

Maatregelen

Om kosten te besparen en groot onderhoud en vervangingen efficiënt uit te kunnen voeren is het soms wenselijk om werkzaamheden in weekenden en soms door de week overdag (bijvoorbeeld in de herfstvakantie) uit te voeren in lange treinvrije periodes. Vervoerders worden altijd betrokken bij het bepalen hoe en in welke periode het werk wordt uitgevoerd.

Om de prestatie op het gebied van de geplande niet-beschikbaarheid verder te verbeteren neemt ProRail daarom een aantal belangrijke maatregelen, waaronder:

- onderhoudsarme systemen toepassen (voor zover bedrijfseconomisch haalbaar);
- innovatieve onderhoudsmethoden toepassen (voor zover bedrijfseconomisch haalbaar), zoals ontwikkelen van (video)schouwtrein en mobiele werkplaats;
- preventieve kleinschalige onderhoudswerkzaamheden zo veel mogelijk hindervrij plannen en grote werken zo veel mogelijk bundelen;
- afstemming en samenwerking met de sector¹⁰ bij de vaststelling van de geplande niet-beschikbaarheid.

3.3.3 De ongeplande niet beschikbaarheid

Definitie

De definitie van ongeplande niet-beschikbaarheid is:

Treindienst Aantastende Onregelmatigheden (TAO) x Gemiddelde Functiehersteltijd (FHT).

Richtwaarde

Voor de ongeplande niet-beschikbaarheid in 2007 is een richtwaarde vastgesteld. Voor de onderbouwing van de gerealiseerde waarde zal ProRail ook over de onderliggende indicatoren TAO en FHT rapporteren.

¹⁰ In overleg met vervoerders stelt ProRail de tijden vast waarop gewerkt moet worden aan de railinfrastructuur voor de duur van een dienstregelingsjaar.

ProRail wil de ongeplande niet-beschikbaarheid van de infrastructuur verbeteren. Om dit te bereiken wil ProRail het aantal TAO's vanaf 2007 op een gelijk niveau houden. De FHT wil ProRail in 2007 laten dalen tot 110 minuten en in de jaren daarna op dat niveau houden. Deze verbetering leidt tot verlaging van de richtwaarde in 2007 met 8 à 10%, tot een niveau van 11.870 uur (Tabel 3.9).

Bij het vaststellen van deze ambitie is rekening gehouden met wijzigingen in de infrastructuur voor zover de effecten daarvan nu bekend zijn. Het overdragen van RandstadRail aan de Stadsregio's heeft in 2006 geleid tot een verlaging van de TAO's met 72 per jaar. Door de ingebruikname van de HSL verandert het aantal aansluitingen tussen de spoorsecties van Infrasppeed en het bestaande spoor (Railaansluitsecties, RAS). Hierdoor zal het aantal TAO's naar verwachting in 2007 toenemen met 44 per jaar.

De ongeplande niet-beschikbaarheid van de HSL is geen onderdeel van de NPI van ProRail. De Infrasppeed-secties van de HSL vallen weliswaar onder het beheer van ProRail maar Infrasppeed blijft gedurende 25 jaar verantwoordelijk voor de beschikbaarheid. Ook zal Infrasppeed in die periode zorg dragen voor onderhoud en vernieuwing. In het contract met Infrasppeed zijn bovendien NPI's afgesproken die niet optelbaar zijn met de NPI die ProRail hanteert, onder meer doordat andere definities gehanteerd worden.

De effecten van de nieuwe infrastructuur van de Betuweroute op de NPI's zijn nog niet verwerkt in de richtwaarde omdat op dit moment nog onduidelijk is wat de scope van de exploitatiemaatschappij Betuweroute zal zijn.

Ook de effecten van nieuwe meetsystemen en methodes (waaronder de invoering van het nieuwe monitoringssysteem RBV) zijn nog niet in de richtwaarde verwerkt. Dit terwijl we al wel zeker weten dat er een trendbreuk optreedt en de realisatie hoger zal zijn.

Tabel 3.9 Prestatie-indicator TAO's x gemiddelde FHT in uren (instemming)

Prestatie-indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Realisatie	19.126	16.842	15.081	12.354	n.v.t. ¹¹				
Richtwaarde plan 2007				14.200	13.600	11.870	11.870	11.870	11.870
Richtwaarde plan 2006				14.200	13.600	13.000	13.000	13.000	13.000

Doelstelling TAO's

In 2005 heeft ProRail beter gepresteerd dan de doelstelling voor dat jaar. De doelstelling voor 2007 is een nog lager aantal TAO's: 6.475. Het behalen van deze doelstelling vraagt grote inspanning, omdat de kans op TAO's door een aantal ontwikkelingen juist groter wordt. Deze ontwikkelingen zijn hieronder beschreven. Als de consequenties van het nieuwe registratiesysteem helder zijn, moet ProRail de richt- en grenswaarden waarschijnlijk bijstellen.

Tabel 3.10 geeft de ontwikkeling van de TAO's weer tot 2007.

Tabel 3.11 geeft aan hoe het aantal TAO's in 2005 en 2006 over de verschillende categorieën was verdeeld.

¹¹ De implementatie van het nieuwe registratie systeem RBV heeft geleid tot een trendbreuk in 2006. Er is daarom geen prognose eindstand 2006 opgenomen.

Tabel 3.10 TAO's (in aantallen)

Aantal ProRail TAO's	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Realisatie	8.025	8.233	7.297	6.798	n.v.t. ¹²				
Doelstelling 2007				7.100	6.800	6.475	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Doelstelling 2006				7.100	6.800	6.500			

Tabel 3.11 TAO's per categorie (in aantallen)

TAO's per categorie	Realisatie 2004	Realisatie 2005	Plan 2006*
Techniek	3.011	2.536	2.557
Derden	3.067	2.527	2.670
Weer	341	376	406
Processen	857	1.185	1.146
Overig	21	174	21
Totaal	7.297	6.798	6.800

* Plan zoals vastgesteld per 1 januari 2006, voor de invoering van RBV.

De daling van de TAO's in de afgelopen jaren geeft aan dat het TAO-reductieprogramma zijn vruchten afwerpt¹³.

Het maatregelenprogramma voor 2006 is opgesteld volgens dezelfde methode voor prioriteren van activiteiten en maatregelen. Het is de verwachting dat het aantal TAO's Derden in de toekomst stabiel zal blijven en niet verder zal dalen.

In de periode 2007-2010 kan het aantal TAO's door de volgende factoren toenemen:

- de verouderde treinbeveiligingsinstallaties kunnen extra storingen veroorzaken. ProRail probeert deze ontwikkeling zo goed mogelijk op te vangen. Er wordt op dit moment gewerkt aan een integraal vervangingsplan voor de beveiligingsinstallaties (Mistral). Dit voorziet in een voorbereidende fase in 2006-2008, met als onderdeel een eerste test op een traject bij Deventer. Vanaf 2009 gaat de grootschalige vervanging van start. Door deze werkzaamheden kan het aantal TAO's vanaf 2009 tijdelijk toenemen doordat direct na ingebruikname van een nieuw systeem relatief meer storingen optreden dan in een stabiele situatie.
- het verkorten van de TVP's kan gepaard gaan met een toename van het aantal proces-TAO's, omdat door de strakke planning de kans op uitloop van werkzaamheden groter wordt.

Doelstelling FHT

De functiehersteltijd is gedefinieerd als de gemiddelde tijdsduur die nodig is om de directe gevolgen van falen van de infrastructuur met treinhinder te verhelpen. Het meten van de functiehersteltijd start op het moment dat ProRail een melding binnenkrijgt van dit falen en eindigt op het moment dat de railinfrastructuur weer voldoende beschikbaar is of geen sprake meer is van treinhinder voor de spoorwegondernemingen. De oorzaak van de storing hoeft op dat moment nog niet te zijn weggenomen.

¹² De implementatie van het nieuwe registratie systeem RBV heeft geleid tot een trendbreuk in 2006. Er is daarom geen prognose eindstand 2006 opgenomen.

¹³ De realisatie in de categorie overig is in 2005 hoog t.o.v. eerdere jaren en t.o.v. de doelstelling 2006. Dit is veroorzaakt door de implementatie van de eerste fase van het RBV (Registratie Bijzondere Voorvallen) in de laatste maanden van 2005. Door het nieuwe registratiesysteem nemen met name flattering en acceptatie meer tijd in beslag dan voorheen, waardoor een hoger aantal storingen in de categorie overig terecht komt. Het is de verwachting dat dit in de loop van 2006 beter zal gaan.

Het gaat erom dat de infrastructuur, eventueel met enige beperkingen¹⁴, weer gebruikt kan worden. Onregelmatigheden met een duur van minder dan twee minuten en langer dan 24 uur tellen momenteel niet mee in de berekening van de gemiddelde functiehersteltijd¹⁵.

ProRail wil het vervoer na een storing zo snel mogelijk weer opstarten. ProRail heeft deze doelstelling vertaald in de reductie van de functiehersteltijd. In het Beheerplan 2007 wordt daarom een lagere richtwaarde voor de functiehersteltijd in 2007 opgenomen dan in het Beheerplan 2006. In het Beheerplan 2006 bedroeg de richtwaarde voor de gemiddelde FHT in 2007 nog 120 minuten. In het Beheerplan 2007 wordt dat 110 minuten (Tabel 3.12).

Tabel 3.12 Gemiddelde FHT (in minuten)

Gemiddelde FHT (in minuten)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Realisatie	143	122	124	108	n.v.t. ¹⁶				
Doelstelling Beheerplan 2007				120	120	110	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Doelstelling Beheerplan 2006				120	120	120			

Meetsysteem

Meetsysteem TAO's

ProRail legt de onregelmatigheden in de treindienst voor de gehele spoorbranche op gestandaardiseerde wijze vast in een registratiesysteem. Om de nauwkeurigheid van de registraties te verbeteren voert ProRail een nieuw meetsysteem in. Dit gebeurt in twee fasen. In de eerste fase is het systeem 'Geeltje' omgebouwd tot het registratiesysteem RBV (Registratie Bijzondere Voorvallen). Hierin komen onder meer de veroorzakende partij en de oorzaak te staan. RBV meet alleen de eerste vertraagde trein en niet de treinen die als gevolg daarvan ook vertraging oplopen. De eerste fase is afgerond en vanaf januari 2006 vindt registratie van alle storingen plaats in RBV. In de tweede fase (vanaf januari 2007) treedt een nieuw monitoringsysteem in werking dat RBV vervangt. In dit systeem worden de meldingen van onregelmatigheden geautomatiseerd en daardoor nauwkeuriger vastgelegd.

De nieuwe registratiemethode leidt, zoals verwacht, tot een trendbreuk in het aantal onregelmatigheden dat wordt geregistreerd. Daarom is het niet mogelijk om nauwkeurig vast te stellen of de realisatie overeenkomt met de eerder vastgestelde richtwaarde. Deze trendbreuk wordt in opdracht van ProRail onderzocht door het bureau QQQ in Delft. Het bureau vertaalt het aantal onregelmatigheden dat met het nieuwe systeem is gemeten via een statistische analyse in het aantal onregelmatigheden dat met het oude systeem gemeten zou zijn. Deze analysemethode is in overleg met V&W ontwikkeld. Het berekende aantal onregelmatigheden 'volgens het oude systeem' ligt in het midden van een vrij grote bandbreedte aan statistisch mogelijke uitkomsten. De berekende realisatie moet daarom als verantwoorde indicatie worden beschouwd, niet als nauwkeurige, feitelijke meting. Omdat de registratieverbetering nog niet afgerond is, bestaat nog geen definitief beeld van de trendbreuk. Het is de verwachting dat de trendbreuk in de loop van 2006 groter zal worden. ProRail heeft met V&W afgesproken om geen nieuwe norm voor 2006 vast te stellen omdat de registratie en de trendbreuk zich nog in een groeifase bevinden. De uiteindelijke omvang van de trendbreuk is nu nog onduidelijk. In het vierde kwartaal geeft ProRail aan (in overleg met V&W) op wel moment in 2007 het verstandig is om de waarden van de NPI's te wijzigen.

14 Het is soms effectiever de beperking te accepteren en herstel uit te stellen tot een moment dat de treindienst niet of nauwelijks hinder van ondervindt van de herstelwerkzaamheden. Enige beperkingen kunnen gedefinieerd worden als snelheidsbeperking, geklemd wissel (dus beperking is spoorgebruik), gewijzigd (perron-)spoorgebruik, rijden met aanwijzingen, etc. Dit soort beperkingen worden met de vervoerders afgestemd. Beperkt rijden kan beter zijn dan helemaal niet rijden. Dit in het kader snel weer rijden.

15 Storingen van minder dan 2 minuten zijn op te vangen in de dienstregeling door de speling in de rijtijden. Storingen van meer dan 24 uur worden opgevangen door een gewijzigde dienstregelingplanning of alternatief vervoer.

16 De implementatie van het nieuwe registratie systeem RBV heeft geleid tot een trendbreuk in 2006. Er is daarom geen prognose eindstand 2006 opgenomen.

Het afgeven van een (berekende) prognose voor 2006 (op basis van de oude registratie systematiek) voor het aantal onregelmatigheden is niet opportuun. Deze prognose zou geen betrekking hebben op een feitelijke gemeten prestatie maar op een afgeleide (simulatie) van de werkelijke gemeten prestatie (conform het nieuwe monitoringproces (inclusief trendbreuk)) en zou omgeven zijn met dezelfde onzekerheidsmarges als de, in de kwartaalrapportages gerapporteerde berekende realisaties.

Het is nog onduidelijk of de simulatie-methode, die is gebruikt voor de kwartaalrapportages 2006, ook in 2007 zinvol kan worden ingezet. De oorzaak hiervan is dat de referenties (2005) verouderen, de uitgangspunten ondertussen veranderen (m.n. Dienstregeling 2007) en een eventuele nieuwe (stabiele) referentie niet bestaat. ProRail zal met V&W overleggen hoe hier mee om te gaan in 2007.

Meetsysteem functiehersteltijd

De huidige registratiemethode dekt ruim 85% van alle onregelmatigheden. Storingen korter dan 2 minuten en langer dan 24 uur¹⁷ tellen niet mee in de registratie (zie ook doelstelling FHT). Indien deze storingen voor respectievelijk 2 minuten en 24 uur meetellen, zal de functiehersteltijd toenemen met 27 minuten¹⁸. Bij de registratie van een FHT wordt het proces storings- en functieherstel doorlopen zoals beschreven in het Handboek Storingsmanagement. Het proces bestaat uit een aantal stappen waaraan tijdstippen kunnen worden gekoppeld in de registratiedatabases. Er zijn verschillende partijen die tijden invullen. De medewerkers SMC (Schakel en Meld Centrum) vult de 'meldtijd storing bij het SMC' en 'PCA gewaarschuwd' in. De Procescontractaannemer (PCA) vult de tijdstippen 'PCA ter plaatse', 'prognose', 'eindtijd tijdelijk herstel' en 'eindtijd definitief herstel' in. Verkeersleiding vult de tijdstippen 'begintijd' en 'eindtijd hinder' (TAO) ingevuld. De FHT wordt afgeleid uit deze diverse registraties. De registraties zijn voor een groot deel mensenwerk en menselijke fouten zijn daarbij niet uit te sluiten.

Maatregelen

Maatregelen TAO's

TAO's ontstaan door verschillende oorzaken: storingen door falen van de techniek, derden, het weer en processen zoals het uitlopen van onderhoudswerkzaamheden. De focus van ProRail op de verlaging van TAO's in de categorieën Weer en Processen zit deels op "bijsturing van de verstoring" en deels ook op technische maatregelen.

Binnen de oorzaken Derden en Techniek zijn de belangrijkste onderliggende oorzaken van deze TAO's vastgesteld. Met name aanrijdingen waar personen of dieren bij betrokken zijn en vandalisme zijn de belangrijkste oorzaken van TAO's Derden. Storingen van wissels en beveiligingssystemen zijn de belangrijkste oorzaken van TAO's Techniek. ProRail houdt bij de prioritering van werkzaamheden rekening met de mate waarin maatregelen bijdragen aan de afname van deze TAO's. De volgende maatregelen dragen daar bijvoorbeeld aan bij:

- surveilleren en voorlichting verstrekken (TAO's door derden);
- hekwerken plaatsen om onbevoegd toegang tot het spoor te bestrijden (TAO's derden);
- camera's plaatsen (TAO's door derden);
- geboorde kabelverbindingen gebruiken (Cembre) om storingen met kabelverbindingen aan spoorstaven te verminderen (TAO's techniek);
- aluminium overwegbomen toepassen in plaats overwegbomen van hout om overwegstoringen te verminderen¹⁹ (TAO's techniek);
- verbeterde assentellersystemen gebruiken in treindetectiesystemen om te voorkomen dat nieuw materieel niet wordt gedetecteerd.

¹⁷ Deze langdurige storingen zijn met name de storingen die weinig treinhinder opleveren en daardoor een lagere prioriteit krijgen voor herstel.

¹⁸ Op basis van Realisatie 2005.

¹⁹ Aluminium overwegbomen zijn beter zichtbaar en breken bij aanrijding op een vast punt af, waarbij minder schade aan de overige overwegapparatuur ontstaat (TAO's techniek).

In 2007 en 2008 worden bovengenoemde maatregelen en de wijze van prioritering gecontinueerd. Omdat ProRail meer aandacht gaat geven aan TAO's met veel hinder, kan wel een verschuiving ontstaan in de locaties en de technische invulling van preventieve onderhoudswerkzaamheden.

Bovenbouwvernieuwing

Ook onderhoud en de uitvoering van het meerjarenvervangingsplan hebben als doel om de infrastructuur veilig berijdbaar en beschikbaar te houden. Het onderhoud vindt plaats op basis van instandhoudingsdocumenten, die aangeven welke werkzaamheden ProRail verricht om de storingskans van de infrastructuur zo klein mogelijk te houden.

Het meerjarenvervangingsplan geeft aan op welk moment vervanging van infrastructuur gepland is, gebaseerd op de technische levensduur. In het productieplan zijn voor 2006 de volgende activiteiten opgenomen voor bovenbouwvernieuwing:

Bovenbouwvernieuwing 2007	Kwantiteiten 2007
Spoor	100 Kilometer
Dwarsliggers	108 Kilometer spoor
Ballast	45 Kilometer spoor
Wissels	100 Stuks
Overwegen	1.515 Meter

Maatregelen functiehersteltijd

ProRail streeft naar reductie van de gemiddelde functiehersteltijd en betrouwbaardere voorspellingen over de duur van de functiehersteltijd. ProRail voert hiervoor een aantal maatregelen uit:

- verbeteren van storingsmanagement²⁰ en de bijbehorende informatievoorziening;
- grens- en richtwaarden voor ProRail scherper overnemen in contracten met de Procesaanneemers;
- betere vastlegging van storingen en oplossingen op systeem- en objectniveau en betere koppeling van gegevens aan elkaar, ter ondersteuning van besluitvorming over te ondernemen acties;
- betere samenwerking en afstemming door het inrichten van OCCR: Operationeel Coördinatiecentrum Rail.

Evaluatie

De maatregelen voor de reductie van het aantal TAO's en de FHT zijn mede gebaseerd op inzichten uit eerdere jaren. Sturing op de nieuwe NPI Beschikbaarheid kan tot andere prioritering van maatregelen leiden. ProRail geeft bijvoorbeeld grotere prioriteit aan afname van storingen die de grootste hinder veroorzaken. In oktober 2006 zal aan de hand van gegevens uit het lopende jaar een actueel beeld ontstaan.

ProRail heeft een aantal ontwikkelingen in gang gezet om het aantal TAO's in de periode 2007-2010 ondanks eerdergenoemde factoren constant te houden:

- pro-actief monitoren (schouw en ultrasone meting);
- kwalitatieve verbeteracties van de Procesaanneemers contractueel vastleggen in de procescontracten²¹;
- de analyse van de oorzaak van TAO's en bijbehorende verbeteracties professionaliseren.

²⁰ Verbeteren van aansturing van het proces van herstel van de infra met transparante en eenduidige

verantwoordelijkheden, resultaatgerichte sturing van hersteltijden en prioriteiten en met professionelere contractering.

²¹ ProRail sluit een contract af met de procesaanneemer voor het behalen van de beoogde afname van het aantal TAO's, waardoor de totale keten gericht is op het halen van de doelstellingen.

ProRail streeft er ook naar om prognoses van de hersteltijd betrouwbaarder te maken. Een betrouwbare prognose maakt het voor de vervoerders gemakkelijker om de aard en de omvang van bijsturingmaatregelen voor het materieel en het personeel vast te stellen. Dit stelt de vervoerder in staat om de treindienst sneller op te starten nadat de infrastructuur weer is vrijgegeven. Deze inspanning van ProRail zal niet tot uiting komen in de waarde van de NPI FHT omdat de tijd tussen het vrijgeven van de infrastructuur en het opstarten van de treindienst daar niet in wordt meegerekend.

Het nieuwe meetsysteem maakt de registratie betrouwbaarder en zal de analyse en sturingsmogelijkheden op de prestaties verbeteren. De introductie van dit systeem heeft echter geresulteerd in aanpassingen van werkwijzen, rollen, verantwoordelijkheden, begrippen en definities. Door de grotere dekkingsgraad van de registratie is in 2006 een trendbreuk ontstaan in het aantal geregistreerde onregelmatigheden. ProRail is bezig met een analyse van deze trendbreuken. De resultaten hiervan zullen vanaf de tweede helft van 2006 bekend zijn, aangezien vanaf dat moment statistisch significante reeksen beschikbaar zijn. In 2007 kan na implementatie van de tweede fase opnieuw een trendbreuk ontstaan.

Consultatie gerechtigden

De opmerkingen en vragen van de gerechtigden zijn met name gericht op de totale NPI beschikbaarheid. Deze zijn dan ook in de betreffende paragraaf opgenomen.

3.4 De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transfervoorzieningen

Voor transfervoorzieningen die ProRail in beheer heeft, heeft ProRail de verantwoordelijkheid voor:

- schone transfervoorzieningen;
- sociaal veilige transfervoorzieningen;
- toegankelijke transfervoorzieningen voor mensen met een functiebeperking.

ProRail zorgt op een kostenefficiënte wijze voor schone, veilige en toegankelijke stations met voldoende transfercapaciteit voor reizigers en vervoerders. ProRail doet dit op de volgende manieren:

- gespecificeerde kwaliteit aanbieden; NS Stations voert de hiervoor benodigde beheersmaatregelen uit op basis van een beheerovereenkomst met ProRail;
- zekerheid bieden over een goede prijs-kwaliteitverhouding;
- beheerste en voorspelbare kostenontwikkeling waarborgen door het toepassen van Life Cycle Management;
- activiteiten op stations volgens planning laten verlopen, in samenwerking met NS Stations.

Om de prestaties op het gebied van transfer te kunnen meten worden de volgende NPI's gebruikt:

- reinheid: een objectieve meting van reinheid door het vergelijken van de actuele situatie op een station met het gestelde referentiekader;
- sociale veiligheid: waardering van de reiziger voor de sociale veiligheid overdag en 's avonds;
- toegankelijkheid: het percentage van de stations dat voldoet aan de eisen voor toegankelijkheid op de overgang voorplein-perron, toegankelijkheid op de overgang perron-trein en de aanwezigheid van blindengeleidelijnen.

3.4.1 Reinheid

Definitie

ProRail heeft de afgelopen jaren een subjectieve NPI gebruikt voor Reinheid. Deze NPI geeft een subjectieve beoordeling van de reinheid op basis van belevingsonderzoek onder reizigers²². De NPI geeft het percentage stations aan dat een rapportcijfer van 7 of hoger krijgt.

ProRail heeft in overleg met NS ook een objectieve NPI voor Reinheid opgesteld die is opgebouwd uit onderliggende indicatoren voor dagelijkse schoonmaak, onderhoud, reinigen perronsporen, wintermaatregelen en graffiti. De objectieve NPI wordt in 2006 als proef ingevoerd.

Richt- en grenswaarden²³

In 2006 geldt voor de subjectieve NPI reinheid een grenswaarde van 42% die ProRail ten minste moet behalen. Voor 2007 is een hogere grenswaarde vastgesteld: ProRail stelt als doel dat ten minste 50% van de stations een rapportcijfer krijgt van 7 of hoger voor reinheid. De grenswaarden van NS en ProRail liggen nu op het zelfde niveau. Het gebruik van richtwaarden wordt in het kader van het Beheerplan 2007 losgelaten.

De ambitie voor reinheid is in evenwicht gebracht met de ambitie van ProRail om de komende jaren kosten te besparen op dit terrein.

Tabel 3.13 Prestatie-indicator Reinheid stations: subjectief (instemming)

(landelijk gemiddelde)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Realisatie	42% > 7	49% > 7	52% > 7	50% > 7 ²⁴				
Richtwaarde			48% > 7	49% > 7				
Grenswaarde				42% > 7	50% > 7	50% > 7	50% > 7	50% > 7

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

ProRail heeft voor de proef met de objectieve NPI Reinheid in 2006 een landelijke richtwaarde van 74% vastgesteld. Voor de objectieve indicator reinheid hanteert ProRail verschillende grenswaarden per regio en per type station. De grenswaarden worden bepaald op basis van de kosten, activiteiten en prestaties die voor de subjectieve NPI Reinheid zijn geleverd. Onderstaande tabel geeft de objectieve indicator voor reinheid per station en per regio weer.

Tabel 3.14 Prestatie-indicator Reinheid stations: objectief (instemming)

Prestatie-indicator 2006 (per regio)	Klasse 1 "Kathedralen"	klasse 2 "Plusstations"	klasse 3 "Basisstations"
2.1 Reinheid stations (objectief)			
Grenswaarde Regio Noord Oost	n.v.t.	71% / 7,5	67% / 7,5
Grenswaarde Regio Randstad Noord	100% / 7,5	65% / 7,5	66% / 7,5
Grenswaarde Regio Randstad Zuid	100% / 7,5	65% / 7,5	65% / 7,5
Grenswaarde Regio Zuid	n.v.t.	71% / 7,5	68% / 7,5

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

22 ProRail zal samen met vervoerders nader onderzoeken of het mogelijk is een NPI te ontwikkelen voor reinheid en sociale veiligheid langs de baan, op emplacementen en opstel terreinen.

24 De prognose eindstand uit het Tweede Kwartaalrapport van ProRail 2006.

Meetsystemen

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

Maatregelen

ProRail wordt aangesproken op het behalen van de grenswaarde voor de NPI Reinheid en niet op de uitvoering van een pakket maatregelen. De maatregelen worden daarom niet vermeld in het Beheerplan 2007.

3.4.2 Sociale veiligheid**Definitie**

Sociale veiligheid is voor een groot deels een beleving. Daarom hanteert ProRail een subjectieve NPI en vindt beoordeling plaats op basis van belevingsonderzoek onder reizigers²⁵. Voor de prestaties op het gebied van sociale veiligheid zijn grenswaarden vastgesteld.

ProRail heeft in 2005 samen met de NS ook voor sociale veiligheid een NPI ontwikkeld op basis van objectieve metingen. In 2006 wordt de proef met de objectieve NPI geëvalueerd en worden de resultaten vergeleken met de resultaten van het subjectieve belevingsonderzoek²⁶. Op basis van deze evaluatie zal besloten worden wanneer grenswaarden vastgesteld worden. Hoewel de evaluatie van de NPI op korte termijn wordt afgerond, is het nog te vroeg de objectieve NPI vanaf 2007 toe te passen. ProRail vindt het van belang om de prestatie op het gebied van sociale veiligheid in beeld te blijven brengen met zowel een subjectieve meting als een objectieve meting van onderliggende maatregelen. De objectieve meting alleen geeft naar de mening van ProRail geen goed beeld en onvoldoende transparantie.

Grenswaarde

De prestatie op het gebied van Sociale Veiligheid wordt gemeten aan de hand van subjectieve NPI's. In 2006 gelden voor sociale veiligheid twee grenswaarden die ProRail ten minste moet behalen: één voor de sociale veiligheid overdag (76%) en één voor de sociale veiligheid 's avonds (38%). De ambitie van ProRail in 2006 is hoger: een richtwaarde om overdag op 84% van de stations een goed rapportcijfer te behalen en 's nachts op 47% van de stations.

Voor 2007 hanteert ProRail in het Beheerplan hogere grenswaarden: de sociale veiligheid overdag (84%) en één voor de sociale veiligheid 's avonds (50%). De grenswaarden van NS en ProRail liggen nu op het zelfde niveau. Het garanderen van deze grenswaarden op basis van een klantoordeel over sociale veiligheid is moeilijk: het klantoordeel hangt niet alleen af van de feitelijke sociale veiligheid op een station, maar ook van het veiligheidsgevoel dat de reiziger ervaart. Dit veiligheidsgevoel hangt deels af van factoren die ProRail niet kan beïnvloeden. Bij overschrijding van deze subjectief gemeten grenswaarden houdt ProRail zich het recht voor een zelfstandig kwalitatief onderzoek te verrichten. Dit geldt ook voor de NPI reinheid.

²⁵ ProRail zal samen met vervoerders nader onderzoeken of het mogelijk is een NPI te ontwikkelen voor reinheid en sociale veiligheid langs de baan, op emplacementen en opstel terreinen

²⁶ NPI sociale veiligheid heeft alleen betrekking op voor stations en niet op emplacementen. Ten aanzien van de emplacementen treft ProRail maatregelen ten behoeve van de arbeidsveiligheid van mensen die werkzaam zijn op of rond het spoor.

Tabel 3.15 Prestatie-indicator sociale veiligheid overdag: subjectief (instemming)

Prestatie-indicator (landelijk gemiddelde)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Realisatie	81% > 7	84% > 7	86% > 7	85% > 7 ²⁷				
Richtwaarde			84% > 7	84% > 7				
Grenswaarde				76% > 7	84% > 7	84% > 7	84% > 7	84% > 7

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

Tabel 3.16 Prestatie-indicator sociale veiligheid 's avonds: subjectief (instemming)

Prestatie-indicator (landelijke gemiddelde)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Realisatie	41% > 7	46% > 7	50% > 7	51% > 7 ²⁸				
Richtwaarde			45% > 7	46% > 7				
Grenswaarde				38% > 7	50% > 7	50% > 7	50% > 7	50% > 7

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

ProRail heeft voor 2007 een grote sprong gemaakt in de ambitie m.b.t. de grenswaarde voor de sociale veiligheid op het station 's avonds. De oorspronkelijke grenswaarde van ProRail in 2006 was 38%. Op basis van de realisatiecijfers 2005/2006 en het meerekenen van de (mogelijke) positieve effecten van activiteiten (bijv. OVCP) in het kader van de sociale veiligheid heeft ProRail besloten de grenswaarde voor sociale veiligheid 's avonds vast te stellen op 50%. De grenswaarden voor sociale veiligheid 's avonds liggen voor ProRail en NS daarmee op hetzelfde niveau.

Meetsysteem

Meting van de subjectieve NPI vindt plaats door middel van klanttevredenheidsonderzoeken, waarbij de reizigers een oordeel geven over de sociale veiligheid overdag en 's avonds. De meting van de objectieve NPI vindt plaats aan de hand van onderhoudsdocumenten, fotoreferentiekaders, meetmethodieken en meetformulieren. Beide meetsystemen betreffen alle stations van de hoofdspoorweginfrastructuur die ProRail in beheer heeft. Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief. Voor de meting van de prestatie worden gegevens over alle stations gebruikt. ProRail zal dit systeem ook in 2007 gebruiken.

Evaluatie

In het aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (SVOV) en het Nationaal Veiligheidsarrangement (NVA) zijn maatregelen voorzien om de sociale veiligheid te vergroten. In 2005 is op 15 stations het programma Beheerste Avondtoegang Stations (BAS) ingezet. Hierdoor zal de NPI Sociale Veiligheid 's avonds naar verwachting licht stijgen met 1%. Bij de vaststelling van de hogere grenswaarden 2007 is al rekening gehouden met deze stijging. Ook de effecten van de OV-chipkaart, de toegangspoortjes, het plaatsen van camera's en verbeteren van verlichting op de transfervoorzieningen is in de grenswaarde verwerkt. De effecten van deze maatregelen hebben zich nog niet in de praktijk bewezen. Ook de overlast van verbouwingen op grote stations in onder meer Den Haag, Amsterdam en Randstadrail is een reden om de nieuwe grenswaarden kritisch te volgen.

²⁷ De prognose eindstand uit het Tweede Kwartaal rapport van ProRail 2006.

²⁸ De prognose eindstand uit het Tweede Kwartaal rapport van ProRail 2006.

Maatregelen

ProRail wordt aangesproken op het behalen van de grenswaarde voor de NPI Sociale Veiligheid en niet op de uitvoering van een pakket maatregelen. De maatregelen worden daarom niet vermeld in het Beheerplan 2007.

Consultatie gerechtigden

Deze NPI's zijn afgestemd met gerechtigden. Ter verduidelijking heeft ProRail aangegeven dat de NPI sociale veiligheid alleen voor stations geldt en niet voor emplacementen. In de maatregelen voor veiligheid neemt ProRail ook maatregelen op voor de arbeidsveiligheid van mensen die werkzaam zijn op of rond het spoor. Onder dit aandachtsgebied vallen ook de emplacementen. De ontwikkelgesprekken en de gesprekken over de toegangsovereenkomst zullen ingaan op opmerkingen over toegankelijkheid en sociale veiligheid voor personeel van met name spoorwegondernemingen voor goederenvervoer.

3.4.3 Toegankelijkheid

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in 2005 de wens uitgesproken om een stappenplan door te voeren dat meer dan 220 stations beter toegankelijk maakt. De belangrijkste doelgroep van het programma toegankelijkheid zijn mensen met een lichamelijke handicap.

Daarnaast profiteren ouderen en reizigers met reiskoffers, een kinderwagen of een fiets van de toegankelijkheidsmaatregelen. Hiervan profiteert 90% van de reizigers. Het stappenplan toegankelijkheid is samen met NS en in overleg met Syntus en Noordned gemaakt. In het implementatieplan toegankelijkheid is in juli 2006 van de zogenaamde 'deelvariant' uitgegaan verdeeld over de periode 2009-2030. Deze deelvariant voorziet in toegankelijkheid op 220 stations en komt ten goede aan 90% van de reizigers.

Definitie

De NPI toegankelijkheid geeft aan in welke mate reizigers zonder drempels en zelfstandig van buiten het station naar en in de trein kunnen komen en vice versa. De NPI geeft het percentage stations weer dat voldoet aan de eisen voor toegankelijkheid. In 2006 is de NPI een maat voor de volgende aspecten:

- toegankelijkheid perron-trein;
- overbrugging hoogteverschillen naar perron;
- aanwezigheid blindengeleidelijnen.

Richtwaarde

De drie onderdelen van toegankelijkheid worden nu nog met drie afzonderlijke indicatoren gemeten. In het Beheerplan 2007 blijft de toegankelijkheid tussen perron en trein als aparte indicator gehandhaafd. Prestaties op dit punt zijn zeer kostbaar en afhankelijk van nieuwe Europese normen over de perronhoogte (76 cm). Een nieuwe indicator zal in het Beheerplan 2008 alle overige toegankelijkheidseisen samenvatten, waaronder het overbruggen van de hoogteverschillen van en naar perrons en de aanwezigheid van blindengeleidelijnen. Voornamelijk hanteert ProRail voor het jaar 2007 de richtwaarden die in eerdere Beheerplannen zijn vastgesteld.

Tabel 3.17 Prestatie-indicator toegankelijkheid (instemming)

Prestatie-indicator	2004	2005	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Toegankelijkheid perron-trein (richtwaarde)	n.v.t.	n.v.t.	7.7%	7.7%	7.7%	>7.7%	>7.7%	>7.7%
Overbruggen hoogteverschillen van - naar perron (richtwaarde)	n.v.t.	n.v.t.	81.0%	81.8%	82.1%	84.0%	84.0%	>84.0%
Blindengeleidelijnen op perron (richtwaarde)	n.v.t.	n.v.t.	84.6%	99.7%	99.7%	100%	100%	100%

Meetsysteem

Jaarlijks wordt gemeten in hoeveel procent van de stations de toegankelijkheidsmaatregelen gereed zijn gekomen. Uit de nulmeting zal blijken op hoeveel stations geen knelpunten zijn, de maatregelen al gereed zijn of nog uitgevoerd moeten worden. Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief. De meting van de prestatie komt tot stand op basis van gegevens over alle stations. Voorwaarde is dat de rapportage van de aannemers over geplande activiteiten juist, volledig en betrouwbaar zijn. Dit meetsysteem blijft gehandhaafd in 2007.

Evaluatie

Het programma bevat maatregelen om de toegankelijkheid van de transfervoorzieningen voor doven, slechthorenden, blinden, slechtzienden en motorisch gehandicapten te verbeteren. Ook gaat dit plan in op:

- samenwerking tussen NS en ProRail bij het leveren van informatie voor de fasering van het programma en de afstemming met V&W;
- de herijkingmomenten van het programma;
- heroverweging van de norm voor de perronhoogte door NS en ProRail, in overleg met de regionale spoorvervoerders (naar aanleiding van de TSI-norm van 76 cm).

Aangezien de uitvoering van het programma in 2006 is gestart, is er nog geen evaluatie op de gerealiseerde prestatie.

Maatregelen

Het programma Toegankelijkheid bestaat uit een meerdere maatregelenpakketten.

- aanpassen perrons: het op normhoogte brengen van de perrons, zowel in de contractsector, de NSP's en overige stations;
- kleine maatregelen, zoals verbeteren verlichting, dubbele buisleuning, invaliden toiletten, stationsinformatie in braille, blindengeleidelijnen. Het aanbrengen van blindengeleidelijnen op perrons is al enkele jaren in uitvoering. In 2006 worden op de 55 resterende stations blindengeleidelijnen aangebracht, behalve in Utrecht. Station Utrecht centraal volgt uiterlijk in 2008;
- aanbrengen van liften.

ProRail wil een aantal activiteiten versnellen ten opzichte van de huidige beschikbare middelen.

- aanpassen perrons op de contractsector lijnen. Door deze versnelling wordt beter aangesloten op de invoering van nieuw materieel;
- aanpassen perrons op de NSP's. Op deze manier kan meegelift worden op het NSP project;
- kleine maatregelen;
- aanleg van liften op de grotere stations.

Consultatie gerechtigden

De NPI's zijn middels het Consultatie document geconsulteerd bij gerechtigden. Er waren geen specifieke opmerkingen hierover.

3.5 De kwaliteit van de capaciteitsverdeling

Volgens de beheerconcessie heeft ProRail de zorg voor:

- een eerlijke en niet-discriminerende verdeling van de capaciteit;
- het voorbereiden en uitvoeren van uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- het beschikbaar hebben van de minimale capaciteitsniveaus voor internationale treinpaden en de samenwerking ten behoeve van internationaal treinverkeer;
- het verdelen van capaciteit en heffen van een gebruiksvergoeding conform de EU-richtlijnen.

ProRail streeft naar een optimale benutting van de huidige spoorweginfrastructuur en zonodig naar aanpassing van het spoorwegnet:

1. ProRail verdeelt de beschikbare capaciteit zo dat de infrastructuur optimaal gebruikt wordt, binnen de kaders van wet- en regelgeving en via de voorgeschreven procedures. Door het heffen van een gebruiksvergoeding stimuleert ProRail doelmatig gebruik.
2. ProRail maakt de benuttingsmogelijkheden van de bestaande infrastructuur zo groot mogelijk door:
 - i. kleine knelpunten in de infrastructuur snel op te lossen;
 - ii. zich in te zetten voor voldoende milieuruimte;
 - iii. buitendienststellingen te beperken.

De capaciteitsverdeling leidt soms tot knelpunten. De knelpunten die op korte termijn zijn op te lossen, pakt ProRail ook direct aan.

3. Om op de lange termijn voldoende capaciteit te kunnen waarborgen, onderzoekt ProRail de toekomstige vraag naar spoorweginfrastructuur. Indien uitbreiding nodig is, zoekt ProRail samen met andere betrokkenen mogelijkheden om die te realiseren.

In overleg met de gerechtigden zijn de volgende NPI's ontwikkeld voor het meten van de bovenstaande prestaties op het gebied van de capaciteit:

- Benutting; de benutting van de spoorweginfrastructuur door treinverkeer;
- Capaciteitsverdeling: het aantal beroepszaken tegen de capaciteitsverdeling waarbij de toezichthouder de aanklager in het gelijk stelt, als maat voor de juistheid waarmee ProRail de capaciteitsverdeling uitvoert.

Op grond van de beheerconcessie (artikel 3 onderdeel d) heeft ProRail de zorg voor internationale treinpaden. In dit kader worden onder andere de volgende maatregelen genomen: Actieplan Rotterdam-Milaan, benuttingsmaatregelen capaciteit Arnhem – Oberhausen, samenwerking infrastructuurbeheerders Rotterdam – Lyon , ProRail deelname 6e kaderprogramma CREAM corridorstudie Rotterdam - Turkije, infrastructuur internationaal: aansluiting Betuweroute: (studie eilanden en 3e spoor planstudie) en ETCS implementatieplan Europese corridor (wordt door vijf inframanagers (in 4 landen) gezamenlijk aangestuurd via een gezamenlijke organisatie in Frankfurt.

3.5.1 Benutting

De NPI Benutting is per 1 januari 2006 operationeel als informatie-item. De NPI Benutting is een sectorbrede NPI waarop meerdere partijen in de spoorbranche invloed hebben. De invloed van ProRail betreft de beschikbaarheid van de infrastructuur (hoe meer beschikbaar, hoe hoger de benutting kan zijn), het capaciteitsverdelingsproces, de verbetering van de benuttingsmogelijkheden van de infrastructuur en optimalisatie van de functionaliteit van de infrastructuur. De NPI Benutting is afgestemd met gerechtigden.

De NPI Benutting ziet er als volgt uit:
$$\frac{\text{aantal treinkilometers per periode}}{\text{aantal spoorkilometers}}$$

Richtwaarde

De NPI Benutting is een sectorbrede indicator voor het gebruik van het spoorwegnet.

Voor 2006 en later geldt een richtwaarde voor de NPI. Deze richtwaarde is gebaseerd op de prognose van het aantal treinkilometers en het aantal spoorkilometers.

Het aantal spoorkilometers (de totale lengte van het spoor) kan variëren door het in of uit exploitatie nemen van infrastructuur. De prognose is op te vatten als richtwaarde voor de gehele sector.

Vanaf 2006 rapporteert ProRail per kwartaal over de gerealiseerde waarde van de NPI en vermeld daarbij de voorspelde waarde en de waarden die in het verleden gerealiseerd zijn.

Tabel 3.18 Prestatie-indicator benutting (informatie-item)

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Benutting (gemiddeld aantal treinkm per dag per km spoor)								
Realisatie*	n.v.t.	n.v.t.	74					
Richtwaarde*				74	70	73	74	74
Prognoses	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Ondersteunende parameters van benutting								
Treinkilometers (mio)	n.v.t.	n.v.t.	134,3	134,4	139,1	144,3	145,7	146,1
Spoorkilometers	n.v.t.	n.v.t.	5034	5049	5456	5456	5463	5471

*op basis van gemiddeld aantal treinkilometers per dag

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

Meetsysteem

Voor de bepaling van de NPI Benutting wordt gebruik gemaakt van de Vervoergegevensbank (NVGB). De Vervoergegevensbank bevat de historische gegevens van de treindienstuitvoering die dagelijks aangeleverd worden vanuit het Verkeersleidingsysteem VKL. De Vervoergegevensbank bevat onder meer infrastructuurgegevens en de uitvoeringsgegevens van de treindienst op het hoofdnet.

Treinkilometers

Het aantal gerealiseerde treinkilometers wordt berekend op basis van de treindienstgegevens. Deze worden op maandbasis verzameld.

Spoorkilometers

Het aantal spoorkilometers omvat het aantal kilometers 'vrije baan' voor de rijdende trein, inclusief de stationssporen maar exclusief emplacementen en opstelsporen. Het aantal spoorkilometers volgt uit de infrastructuurgegevens in de Vervoergegevensbank.

Maatregelen

De waarde van de NPI Benutting wordt niet alleen door ProRail beïnvloed. De benutting van het spoorwegnet is de resultante van een proces met vele spelers. In dat proces speelt ProRail wel een belangrijke rol.

ProRail kan de NPI Benutting beïnvloeden door de benuttingsmogelijkheid van de infrastructuur zo groot mogelijk te maken. Dat kan op vijf manieren:

- het aantal uren dat het spoorwegnet beschikbaar is voor het treinverkeer vergroten; de activiteiten hiervoor zijn beschreven bij de kernprestatie beschikbaarheid en betrouwbaarheid en de kernprestatie bijsturing (verminderen van het aantal TVP's en TAO's, vrijgeven van treinpaden door de verkeersleiding en bijsturing bij verstoringen);
- de beperkingen van de wetgeving voor geluid en externe veiligheid verkleinen;
- kleine knelpunten in het spoorwegnet oplossen zodat het spoorwegnet beter te gebruiken is door de treindienst;
- via de dienstregeling invloed uitoefenen op de benutting van de infrastructuur tijdens de beschikbare uren, onder meer door de gebruiksvergoeding als beprijzingsinstrument in te zetten.

Het dienstregelingsmodel en de buitendienststelling voor instandhouding hebben grote invloed op de benutting. ProRail heeft met vervoerders samenwerkingsverbanden opgezet om deze twee factoren zo goed mogelijk af te stemmen op de benutting (Ontwerp 2007 en Onderhoudsroosters).

Consultatie gerechtigden

De NPI benutting is afgestemd met gerechtigden. De gerechtigden vragen zich af wat de waarde en toepassing is van deze NPI. Zij vinden de NPI niet SMART genoeg en hebben behoefte aan een differentiatie van de NPI. Een voorstel van de gerechtigden is om de NPI uit te drukken in het aantal kilometers overbelast verklaard spoor en de NPI aan te vullen met maatregelen.

ProRail heeft aangegeven dat met het planning- en toedelingssysteem PTI-Donna al in één oogopslag te zien is welke paden of onderdelen van paden nog beschikbaar zijn. Ook neemt ProRail maatregelen om de overbelasting tegen te gaan en de benutting te verbeteren:

- invoeren Dynamisch Verkeersmanagement (DVM);
- verbetering dienstregeling door meer uitwisseling tussen plannings- en de uitvoeringsprocessen;
- verkeersmaatregelen rondom Schiphol om het extra treinverkeer van de van de HSL-Zuid goed in te kunnen passen.

In 2007 onderzoekt ProRail of de Schiphol-aanpak kan bijdragen aan het oplossen van andere capaciteitsknelpunten.

De gerechtigden missen activiteiten van ProRail voor het verbeteren van:

- de snelheid van de toekenning van een pad bij ad-hocaanvragen;
- de kwaliteit van de verstrekte dienstregelingen bij met name de ad-hocaanvragen.

ProRail werkt hieraan door de planprocessen beter te stroomlijnen. Met het implementeren van bouwstenen²⁹ in het nieuwe planning- en toedelingssysteem PTI-Donna wordt het proces van aanvragen en verdelen efficiënter en aanzienlijk versneld. De kwaliteit van de verstrekte dienstregelingen is bij gebruik van de bouwstenen tevens gestandaardiseerd. Daarnaast worden de organisatie van de "One Stop Shop" en de bijbehorende planwerkzaamheden verder gestroomlijnd en verbeterd.

3.5.2 Geslaagde beroepen NMa

Definitie

ProRail hanteert het percentage geslaagde beroepen bij de NMa op het gebied van capaciteitsverdeling als maat voor een transparante en niet-discriminerende capaciteitsverdeling.

Grenswaarde

De grenswaarde voor het aantal geslaagde beroepen bedraagt 20% voor de jaren vanaf 2007. Deze waarde heeft ProRail vastgesteld op basis van ervaringen in de periode vóór de Beheerconcessie.

Tabel 3.19 Prestatie-indicator geslaagde beroepen NMa (instemming)

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Realisatie	n.v.t.	n.v.t.	0%	30% ³⁰				
Richtwaarde			40%	30%	20%	20%	20%	20%
Grenswaarde				30%				

²⁹ Bouwstenen: voorgeconstrueerde rijmogelijkheden tussen knooppunten die door vervoerders kunnen worden samengevoegd tot volledige treinpaden.

³⁰ Prognose eindstand Tweede Kwartaalrapport ProRail 2006.

Meetsysteem

Voor de berekening van deze nadere NPI gebruikt ProRail informatie van de NMa:

- de NMa informeert ProRail als zij een klacht of beroep tegen de capaciteitsverdeling ontvankelijk heeft verklaard;
- de NMa informeert ProRail als zij een klacht of beroep gegrond verklaart en geeft aan op welke gronden dat gebeurt.

Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief.

Evaluatie

Tijdens de consultatie hebben enkele gerechtigden aangegeven dat zij liever een NPI zien die de bemiddelende rol en de expertise van ProRail in het capaciteitsverdelingsproces meet, in plaats van een NPI die achteraf de klachten van partijen bij de NMa meet. ProRail ontwikkelt daarom, in overleg met gerechtigden, in aanvulling op de NPI Geslaagde beroepen NMa nieuwe NPI's. Met deze NPI's wil ProRail tegemoet komen aan de wensen van de vervoerders. Echter, de NPI's zullen geen onderdeel uitmaken van het beheerplan en behoeven geen instemming van de Minister. Het betreft de volgende NPI's:

- Prestatie indicator Capaciteitsverdeling Verkeer-Verkeer (de verdeling tussen spoorwegonderne-mingen). Deze NPI geeft het aantal toegewezen treinen weer als percentage van het aantal treinen dat de spoorwegondernemingen hebben aangevraagd in de jaardienst en in de ad-hocfase. Eind 2005 heeft ProRail de spoorwegondernemers over deze NPI geconsulteerd. Op basis van de reacties wordt de NPI nader uitgewerkt. De berekening van deze NPI is afhankelijk van de oplevering van het systeem PTI/DONNA. De NPI kan operationeel zijn vanaf 1 januari 2008.
- Prestatie indicatoren Capaciteitsverdeling Verkeer-Beheer (de verdeling tussen Spoorwegonder-nemingen en de Inframanager). Verdere afstemming over deze NPI's met gerechtigden zal eind 2006 / begin 2007 plaatsvinden..

Ontwikkelingen in het proces van capaciteitsverdeling zijn:

- Implementatie van het systeem PTI vanaf eind 2006. Het is de bedoeling om dit systeem met ingang van de dienstregeling 2008 toe te passen.
- Beperkte herverdeling capaciteit bij buitendienststellingen. ProRail streeft ernaar om de benodigde capaciteit voor onderhoud aan het spoor zo veel mogelijk te verdelen in de Jaardienst 2008, zodat herverdelen van capaciteit bij buitendienststellingen minder vaak nodig is.
- Reserveringsvergoeding voor de dienstregeling 2008.
- Verbetering One Stop Shop, zodat spoorwegondernemingen per 1 januari 2008 alle capaciteitsaanvragen op een gestandaardiseerde manier kunnen aanleveren.
- Systeem van preconstructed paths voor de goederentreindienst. Dit systeem moet in 2008 operationeel zijn.

Maatregelen

ProRail wordt aangesproken op het behalen van de grenswaarde voor de NPI Geslaagde beroepen NMa en niet op de uitvoering van een pakket maatregelen. De maatregelen worden daarom niet vermeld in het Beheerplan 2007.

Consultatie gerechtigden

De gerechtigden zijn geconsulteerd over de NPI geslaagde beroepen NMa. Een gerechtigde heeft opgemerkt dat de richtwaarde onvoldoende ambitie toont, maar geeft daarbij tevens aan dat ProRail op de goede weg is met de ontwikkeling van de nieuwe NPI's voor capaciteitsverdeling. ProRail merkt hierbij op dat de waarde van 20% inhoudt dat ProRail in 80% van de beroepen in het gelijk wordt gesteld.

De gerechtigden vragen om een NPI voor capaciteitsverdeling op de knooppunten en emplacementen. ProRail geeft aan dat het verdelen van capaciteit op de emplacementen (en de inrichting hiervan) in ontwikkeling is. Het is nog niet mogelijk om hiervoor de juiste stuurparameters aan te geven.

3.6 Binnen de wettelijke kaders van veiligheid en milieu

Volgens de beheerconcessie heeft ProRail de zorg voor:

- het beheersen van de risico's van het gebruik en beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- het nemen van maatregelen om te voldoen aan regelgeving en overheidsbeleid over veiligheid en milieu;
- het beschrijven van eventuele relevante toekomstige ontwikkelingen.

In de Beleidsverklaring Veiligheid en Milieu heeft ProRail beschreven op welke wijze zij invulling wil geven aan haar zorgplicht op het gebied van veiligheid en milieu:

ProRail hanteert een veiligheids- en milieubeleid dat gericht is op het voorkomen van incidenten, schade aan de gezondheid en negatieve effecten op het milieu. Daarbij zijn wettelijke kaders bepalend en beleidskaders van de rijksoverheid richtinggevend. Als maatschappelijke onderneming streeft ProRail naar continue verbetering op het gebied van veiligheid en milieu tegen aanvaardbare gevolgen voor de maatschappij.

ProRail wil dit bereiken door:

- systematische aanpak van risicobeheersing, gericht op continue verbetering;
- consistente aanpak van veiligheids- en milieuaspecten in de hoofdprocessen;
- ketengerichte aanpak door met vervoerders en opdrachtnemers afspraken te maken over veiligheid en milieu;
- inbreng van kennis en ervaring in beleid en regels van de (Rijks)overheid;
- toegang tot StraKamweb voor spoorwegondernemingen, waardoor inzage in het vergunningstelsel gemakkelijker is;
- een transparante en pro-actieve manier van werken; bewustzijn, kennis en verantwoordelijkheidsbesef op het gebied van veiligheid en milieu stimuleren bij iedereen bij of voor ProRail die werkzaam is.

ProRail presenteert in het Beheerplan 2007 twee nadere NPI's voor veiligheid als informatie-item:

- systeemveiligheidsindex
- arbeidsveiligheidsindex

De Beheerconcessie vereist dat ProRail in het Beheerplan de maatregelen opneemt die zij op het gebied van veiligheid en milieu gaat uitvoeren. Deze maatregelen zijn beschreven in de paragrafen 3.6.2 en 3.6.3.

3.6.1 Veiligheid en milieu

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

Alle gegevens over veiligheidsincidenten worden geregistreerd in het systeem PROMISE. In de loop van 2006 worden ook alle milieu-incidenten in PROMISE geregistreerd. PROMISE vormt de basis voor rapportages en sturing conform het VMS en MMS. Het systeem stelt ProRail in staat om de juiste prioriteiten te stellen bij de keuze van veiligheids- en milieumaatregelen en om tijdig en pro-actief bij te sturen als de maatregelen niet naar wens verlopen. PROMISE biedt ook de mogelijkheid om bevindingen van inspecties en audits te registreren. Deze toepassingen dragen bij aan het behalen van de doelstellingen op het gebied van veiligheid en milieu.

Prestatie indicator Systeemveiligheidsindex

Systeemveiligheid is de veiligheid van degenen die aanwezig zijn in het railverkeer, zoals reizigers, spoorpersoneel, (over)weggebruikers en overige passanten in de nabijheid van het spoor. De nadere NPI systeemveiligheidsindex geeft het aantal veiligheidsincidenten als percentage van het aantal in 2005 (referentiejaar). Deze NPI is toegevoegd als informatie-item en behoeft geen instemming van de Minister.

Richtwaarde

ProRail wil in 2007 het aantal incidenten met 3% verminderen ten opzichte van 2005. De richtwaarde voor deze NPI is 97 voor 2007 en wordt daarna lager. In de systeemveiligheidsindex zijn ook incidenten verwerkt die ProRail niet of niet geheel kan beïnvloeden, zoals ontsporingen, botsingen van treinen en passages STS. ProRail heeft wel invloed op ongeveer 40% van de incidenten. Dit zijn bijvoorbeeld incidenten door spoorstaafbreuken. De maatregelen van ProRail zijn gericht op de incidenten waar ProRail invloed op heeft.

Meetsysteem

Voor het berekenen van de systeemveiligheidsindex gebruikt ProRail het aantal incidenten dat geregistreerd is in het informatiesysteem PROMISE. Het aantal incidenten wordt vergeleken met het aantal geregistreerde incidenten in het referentiejaar 2005. Incidenten met ernstige gevolgen krijgen een weegfactor 10. Het resultaat van deze berekening is een indexcijfer. Een afname van de index duidt op verbetering.

Tabel 3.20 Prestatie-indicator systeemveiligheidsindex: 2005 = 100 (informatie-item)

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Realisatie	99	98	100	98 ³¹				
Richtwaarde				98	97	96	95	95

Evaluatie

In 2005 is de systeemveiligheidsindex verbeterd ten opzichte van 2003 en 2004. Een belangrijke verbetering is de vermindering van het aantal incidenten 'onterecht bezet spoor', botsingen en branden. Ook is het aantal STS-passages verminderd ten opzichte van 2004. In 2005 is de opzet van de systeemveiligheidsindex geëvalueerd. Daarna is een aantal verbeteringen uitgevoerd en is de samenstelling van en weging binnen de index licht gewijzigd. Zo is een splitsing gemaakt tussen overwegstoringen met een directe veiligheidsrelatie (die voor 100% meewegen) en overige storingen (die slechts voor 10% meewegen).

Maatregelen

De wijze waarop ProRail de veiligheids- en milieurisico's beheerst wordt inzichtelijk en transparant gemaakt door de implementatie van een veiligheids- en milieumanagementsysteem. Eind 2006 zal ProRail certificeerbaar veiligheids- en milieumanagement voeren, conform de eis uit de Beheerconcessie en de eisen uit de Europese Veiligheidsrichtlijn. Certificeerbaar wil zeggen dat:

- de risico's zijn geïnventariseerd en geëvalueerd;
- de kritieke processen voor veiligheid en milieu zijn vastgesteld en geborgd;
- de communicatie- en beslisstructuur is ingericht;
- milieu- en veiligheidsincidenten worden geregistreerd en gemonitord;
- de audit- en inspectiestructuur is ingericht;
- onderzoek naar incidenten plaatsvindt.

³¹ Prognose eindstand Tweede Kwartaalrapport ProRail 2006.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) heeft in 2006, conform de Kadernota Railveiligheid³² het Veiligheidsmanagementsysteem (VMS) geaudit. In 2006 zijn de veiligheidsrisico's die samenhangen met het beheren van de HSL-zuid en de Betuweroute aangesloten op dit VMS. Binnenkort wordt ook het Milieumanagementsysteem (MMS) operationeel.

De concrete maatregelen voor veiligheid zijn beschreven in paragraaf 3.6.2.

Prestatie indicator Arbeidsveiligheidsindex

Arbeidsveiligheid betreft de veiligheid van degenen die in of in de nabijheid van het railverkeersysteem werken voor het uitvoeren van het beheer. Wie de formele werkgever is, is daarbij niet van belang. De nadere NPI arbeidsveiligheidsindex geeft het aantal incidenten op het gebied van arbeidsveiligheid als percentage van het aantal incidenten in 2005 (referentiejaar). Deze NPI is een informatie-item en behoeft geen instemming van de Minister.

Richtwaarde

De richtwaarde voor de arbeidsveiligheidsindex 2007 is 5 procentpunten gedaald ten opzichte van het referentiejaar 2005. Voor 2007 richt ProRail zich vooral op (het voorkomen van) fouten bij de voorbereiding van werkzaamheden (bijvoorbeeld fouten in Werkplekbeveiligingsinstructies en andere veiligheidsdocumenten).

Meetsysteem

Voor het berekenen van de arbeidsveiligheidsindex gebruikt ProRail het aantal incidenten dat geregistreerd is in het informatiesysteem PROMISE. Het aantal incidenten wordt vergeleken met het aantal incidenten in het referentiejaar 2005. Incidenten met ernstige gevolgen krijgen een weegfactor 10. Het resultaat van deze berekening is een indexcijfer. Een afname van de index duidt op verbetering.

Tabel 3.21 arbeidsveiligheidsindex: 2005 = 100 (informatie-item)

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Realisatie	80	83	100	110 ³³				
Richtwaarde				100	95	94	93	93

Evaluatie

De arbeidsveiligheidsindex die in 2004 is gebruikt, blijkt de arbeidsveiligheid niet goed weer te geven. Slechts een deel van de incidenten die hierin zijn meegeteld geven informatie over veiligheid. In het verleden werd de index vooral bepaald door zogenaamde WBI-incidenten.

Vaak betroffen dit geen veiligheidsincidenten maar incidenten zoals het uitlopen of vervallen van werkzaamheden. Deze categorie is grondig opgeschoond en vervangen door een nieuwe categorie die wel relevant is voor veiligheid en fouten in de voorbereiding van werkzaamheden weergeeft. Daarom is de index herzien en wordt vanaf 2006 een verbeterde index toegepast.

In 2008 zal de milieu-index voor het eerst daadwerkelijk worden toegepast. Gedurende dat jaar zullen de ervaringen worden geëvalueerd. Op basis daarvan kunnen verbeteringen van de milieu-index worden voorgesteld.

Maatregelen

Conform de Beheerconcessie brengt ProRail de belangrijkste maatregelen in beeld die tot verbetering van de arbeidsveiligheid zullen leiden. Deze maatregelen zijn beschreven in paragraaf 3.6.2 .

³² Op grond van de Europese regelgeving (veiligheidsrichtlijn art. 9) wordt de beheerder verplicht met een VMS te werken. ProRail werkt hieraan en zal hiervoor een plan opstellen welke ter beoordeling aan de IVW wordt aangeboden.

³³ Prognose eindstand Tweede Kwartaalrapport ProRail 2006.

3.6.2 Maatregelen Veiligheid

Veiligheidsmanagementsysteem

De werking van het VMS en MMS wordt jaarlijks beoordeeld. Zonodig voert ProRail maatregelen uit om de werking te verbeteren. Op deze wijze werkt ProRail aan continue verbetering van de werking van de managementsystemen. ProRail geeft hoge prioriteit aan de verdere uitwerking van methodieken en de verzameling van gegevens voor risicoanalyse en risicobeoordeling.

Maatregelen:

- In 2007 heeft ProRail een Veiligheids Management Systeem werkend dat concreet bestaat uit de volgende geborgde onderdelen: een Communicatie- en beslisstructuur; geïnterpreteerde en geëvalueerde risico's; Vastgestelde en geborgde processen; Jaarplannen en Jaarrapportages in het kader van de planning en control cyclus; Monitoring en registratie; Audits, Inspecties en onderzoek. De activiteiten die in het kader van het VMS moeten worden uitgevoerd worden opgenomen in het Jaarplan V&M ProRail 2007.
- In samenspraak met de opdrachtnemers gaat ProRail de bestaande regelgeving binnen de branche na op eventuele onduidelijkheden, overbodigheden en tegenstrijdigheden aan de hand van een gezamenlijk opgestelde prioriteitenlijst. Voorbeeld hiervan is de regelgeving aangaande het aanbrengen van tijdelijke verbindingen t.b.v. werkzaamheden in treinbeveiligingssystemen. De concrete uitwerking van deze maatregel in een concreet plan vindt momenteel plaats.

ProRail heeft een grote set aan maatregelen, procedures en systemen operationeel die invulling geven aan artikel 3, lid b en c van de beheer concessie. Voorbeelden hiervan zijn de procedure 00036 "Borgen Veilige Berijdbaarheid" het veiligheidsmanagementsysteem (VMS) en specifieke maatregelen die afhankelijk van het seizoen op maat worden genomen (winter-, zomermaatregelen, e.d.).

In de jaren 2005 en 2006 heeft zich een aantal incidenten op de spoor voorgedaan. Deze incidenten zijn door ProRail grondig geanalyseerd. Daar waar dit noodzakelijk was heeft ProRail onmiddellijk maatregelen genomen en tevens zijn per incident maatregelen uitgezet voor de middellange- en lange termijn. Behalve ProRail heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en in enkele gevallen ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) onderzoek verricht naar de incidenten.

Het aantal incidenten in een relatief korte tijd en de aard van de incidenten heeft ProRail aanleiding gegeven te onderzoeken of dit op zichzelf staande incidenten zijn of dat er een zekere samenhang bestaat tussen de oorzaken van de incidenten. Dit om te voorkomen dat een mogelijke samenhang zich kan ontwikkelen tot een veiligheidsrisico.

Daarnaast bestaat de behoefte om meer focus en samenhang aan te brengen in de reeds in het kader van voornoemde onderzoeken uitgezette maatregelen.

Uit de analyse van de verschillende incidenten en bijna-incidenten komt een aantal terugkerende thema's naar voren die aandacht behoeven om ons veiligheidsbeleid verder te versterken. Deze thema's heeft ProRail vervaardigd in een viertal speerpunten waarop in de jaren 2007 en 2008 de nadruk zal liggen in het nemen van verbetermaatregelen met betrekking tot veiligheid. Deze speerpunten vormen de veiligheidsagenda voor de komende twee jaar. De speerpunten zijn:

- Veiligheid in de keten
- Intensiever risicomangement
- Betere handhaving
- Werkzaamheden vragen tijd.

In het op te stellen plan van aanpak worden deze maatregelen voor het einde van 2006 nader uitgewerkt.

PROMISE

De wijze waarop in PROMISE de incidenten worden geregistreerd is in een procesbeschrijving vastgelegd. De werkwijze is in januari 2006 door de TU Eindhoven wetenschappelijk getoetst op betrouwbaarheid en beoordeeld als zeer goed.

Het plan is om deze betrouwbaarheidstoets twee keer per jaar uit te voeren. Daarnaast wordt er maandelijks een controle op 10% van de invoer (meldingen en onderzoeken) uitgevoerd om de betrouwbaarheid te waarborgen.

In juli 2006 vindt een externe audit en evaluatie van PROMISE plaats. Hierbij worden de werkwijze van incidentmeldingen, het consequente gebruik van het systeem en de naleving van procedures en effectiviteit daarvan beoordeeld.

Safety Cases

Bij nieuwbouwprojecten, verbouwprojecten en projecten die leiden tot een gewijzigd gebruik van het spoorstelsel brengt ProRail het veiligheidsniveau van de nieuwe situatie in kaart. Dit gebeurt in de vorm van een zogeheten safety case. Voorafgaand aan de uitvoering van een nieuw project worden de veiligheidsrisico's in kaart gebracht en beoordeeld. Zo nodig worden compenserende veiligheidsmaatregelen getroffen om de veiligheidsrisico's tot een acceptabel niveau terug te brengen.

Binnen de ontwerpkeuzes dient de keuze van deze maatregelen op zo'n wijze plaats te vinden dat het vervoersbelang maximaal gediend is. De werkwijze met safety cases is een uitwerking van nieuwe wet- en regelgeving. De Safety case benadering wordt binnen ProRail bij een aantal projecten reeds in de praktijk toegepast (zoals bij de Hemboog en Amsterdam-Utrecht). ProRail zal in 2007 de implementatie afronden. De belangrijkste mijlpalen in het implementatieplan Safety Cases voor 2007 zijn:

- 1^e en 2e kwartaal 2007: Werkwijze (safety-case-richtlijn) beproeven in pilot projecten.
- 3^e kwartaal 2007: Werkwijze evalueren en binnen ProRail formaliseren.
- 4^e kwartaal 2007: ProRail brede implementatie doormiddel een voorlichtingscampagne en het inrichten van een 1 & 2 lijnssupport organisatie.

Veiligheid in tunnels

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

Bij de start van nieuwe tunnelprojecten en bij groot onderhoud van bestaande tunnels zal ProRail volgens de nieuwe regelgeving werken. Ook de veiligheidsdocumentatie van bestaande tunnels wordt in de loop van 2007 afgerond. Beheersing van tunnelveiligheid is hiermee een vast onderdeel geworden van het technisch, functioneel en juridisch beheer van de bestaande spoortunnels. Bij het beoordelen van de eisen heeft ook het vervoersbelang meegewogen.

Nieuw veiligheidsbeleid in tunnels heeft als doel de veiligheid van reizigers, treinpersoneel, onderhoudspersoneel en personeel hulpverlening te borgen. Een aantal van de maatregelen heeft ook betrekking op de borging van de veiligheid van de constructie.

Stoptonend Sein (STS)

De spoorbranche stelt zich als doel dat het aantal passages van een Stoptonend Sein (STS) in 2009 met 50% afneemt ten opzichte van 2003. Ook moet in 2009 het risico dat een passage STS met zich meebrengt met 75% zijn gereduceerd ten opzichte van 2003. Met een branchebrede werkgroep werkt ProRail hiervoor maatregelen uit. De aanpak richt zich op:

- Risicoanalyse: kwantificering van alle mogelijke oorzaken en gevolgen in een model, waarmee vermindering van het risico mogelijk wordt.
- Analyse van emplacementen: structureel in kaart brengen en aanpakken van knelpunten met passages van STS op emplacementen. De analyse wordt in 2006 afgerond.

- Gericht toepassen van “instelvoorschrift deelrijwegen”: eenvoudige aanpassing in het VPT-systeem op locaties die daarvoor in aanmerking komen. Dit is in 2005 gestart voor de 25 belangrijkste locaties. De afronding vindt in 2006 plaats.
- Implementatie van het ATB++ systeem op 1.000 locaties die op basis van risico's worden geselecteerd.

De stijging in juli 2006 van het totaal aantal STS'n heeft zich na een aanvankelijke daling in augustus 2006 toch doorgezet. De prognose voor 2006 ligt daarmee 5 % hoger dan in 2005 (november 2006).

In de tweede helft van 2006 vindt de verdere ontwikkeling van de ATB++ apparatuur plaats (technische maatregelen), inclusief de vrijgave voor inbouw ten behoeve van een proeftraject tweede kwartaal 2007 (Utrecht - Eindhoven; Q2 2007). In de eerdere planning (rapportage juni 2006) was dit gepland voor Q1 2007. De inbouw in het huidige treinmaterieel en de infra (1000 seinen) start 3e en 4e kwartaal 2007 en is eind 2008 gerealiseerd. Ten opzichte van de planning (rapportage februari en juni 2006) zijn de tussenstappen enigszins vertraagd. Het eindresultaat en de totale planning blijven echter gehandhaafd.

De projecten in het kader van de emplacementsanalyse zijn deels uitgevoerd en deels gepland voor 2007 en 2008. De emplacementsanalyse komt tot maatregelen die vervolgens landelijk worden bewaakt op voortgang.

Het machinistenprogramma is volledig geïmplementeerd bij NS en Railion. In het Overleg Veiligheid Spoorwegen hebben de overige vervoerders toegezegd de komende periode hun eigen machinistenprogramma te implementeren.

Voor 25 hotspots zijn instelvoorschriften voor rijwegen ingevoerd. Daarnaast zijn er op basis van analyse STS gevallen meerdere instelvoorschriften aan gebracht. Op basis van de zogenaamde recidive seinen (in de afgelopen 5 jaar 3 of meer STS'n) wordt thans een analyse gemaakt voor welke van deze seinen het mogelijk is om een instelvoorschrift te maken. De maatregelen die zijn genomen richten zich op het reduceren van de kans op een STS. Dit zijn in totaal 100 seinen. Voor circa 30 van deze seinen hebben maatregelen geen zin (inrijseinen, Pseinen e.d). Van de 33 seinen waarbij maatregelen zijn getroffen (instelvoorschrift, saneren sein e.d) zijn de volgende resultaten gerealiseerd:

- bij 3 seinen hebben zich al 3,5 jaar geen STS passages voorgedaan;
- bij 6 seinen al 2,5 jaar geen STS passages;
- bij 10 seinen al 1,5 jaar geen STS passages;
- bij 13 seinen al 0,5 jaar geen STS passages.

Alhoewel de STS passages een random karakter hebben, is de eerste voorzichtige conclusie dat de maatregelen effect hebben.

Het onderzoek naar mogelijkheden om middels het planningproces van de treindienst de STS risico's te reduceren is afgerond en wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de Stuurgroep STS.

Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO)

De ombouw van overwegen met Automatische Knipperlichteninstallaties (AKI) naar overwegen met Automatische Halve Overwegbomeninstallaties (AHOB) is vrijwel afgerond. Deze ombouw heeft er sterk aan bijgedragen dat het vijfjaarlijkse gemiddelde van het aantal overwegslachtoffers structureel onder het niveau van de doelstelling voor 2010 uit de Kadernota Veiligheid op de Rails is komen te liggen. Om dit niveau te handhaven en verder te verbeteren start ProRail in 2007 met het uitvoeringsprogramma van de Tweede Nota Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen voor de periode 2005-2010, rekening houdend met de moties van Hofstra en Duyvendak. De financiële inspanningen richten zich in 2007 op het verbeteren van de veiligheid op bestaande overwegen, de uitvoering van lokale plannen in samenwerking met regionale overheden en de aanpak van de meest risicovolle overwegen. Daarnaast zal ProRail zich naast het technische beheer van overwegen meer gaan richten op het functionele beheer (handhaven van het veiligheidsniveau).

Door het ontbreken van financiering zal ProRail ook in 2007 zeer terughoudend moeten zijn het meewerken aan nieuwe lokale initiatieven. Financiële verplichtingen voor de periode na 2010 moeten passen binnen het langetermijnbeleid voor de veiligheid op overwegen zoals dat in 2006 is vastgesteld. Naast het verbeteren van de veiligheid voor overweggebruikers, heeft dit programma tevens effect op de veiligheid van reizigers en het voorkomen van TAO's. In het nieuwe overwegbeleid voor na 2010 wordt het vervoersbelang expliciet meegewogen.

Vandalisme en storingen door derden/suicidepreventie

Een aantal jaren geleden heeft ProRail een programma gestart voor het beperken van verstoringen door derden. De nadruk ligt daarbij op storingen door onbevoegd toegang tot het spoor en vandalisme. Via een landelijke uitrol van dit programma zijn deze onderwerpen ook in 2007 onderdeel van de verbetering van veiligheid. Hierdoor verbetert de veiligheid van reizigers, passanten en personen die zich onbevoegd toegang verschaffen tot de infrastructuur en vermindert het aantal TAO's. Suicidepreventie is een bijzonder aandachtsgebied. ProRail voert hiervoor maatregelen uit op locaties waar veel zelfdodingen plaatsvinden. Ook andere maatregelen voor het verminderen van storingen door derden, zoals afscherming van de baan, zijn effectief voor suicidepreventie. Vandalisme krijgt eveneens speciale aandacht. Onderdeel hiervan is het bestrijden van het gooien van voorwerpen naar treinen, al dan niet van spoorbruggen en viaducten. Op basis van onderzoek wordt vastgesteld welke kunstwerken risicovol zijn. Daarnaast houdt ProRail onbevoegd toegang tot de infrastructuur en de aanwezigheid van 'losse' materialen in de nabijheid van het spoor nauwlettender in de gaten. Ook hier wordt in het nieuwe overwegbeleid voor na 2010 wordt het vervoersbelang expliciet meegewogen.

Externe Veiligheid

Onlinesysteem Vervoer Gevaarlijke Stoffen

In 2005 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opdracht gegeven voor de uitvoering van het Project Onlinesysteem Vervoer Gevaarlijke stoffen. Het doel van dit project is te kunnen garanderen dat ProRail in het geval van een calamiteit tijdige en adequate informatie aan hulpdiensten kan leveren over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Subdoelen van het project zijn het leveren van verkeersrapportages en het verzamelen van managementinformatie over veiligheid en milieu. Het project begint met een vooronderzoek naar de functionele eisen en oplossingsalternatieven voor het onlinesysteem. Medio 2006 zal hierover besluitvorming plaatsvinden. De bouw van het systeem zal in 2006 beginnen en doorlopen tot in 2007.

Repressiebeleid

ProRail actualiseert in 2006 en 2007 het repressief beleid voor brandveiligheid. Repressieve maatregelen zijn bijvoorbeeld de aanwezigheid van bluswater, de bereikbaarheid voor de brandweer, de noodzaak van een stationaire blusinstallatie (bijvoorbeeld een sprinklerinstallatie) of een bedrijfsbrandweer. Er bestaan nu grote verschillen in de voorgestelde aanpak door de lokale overheid waarbij niet altijd de grootste veiligheidswinst wordt geboekt per geïnvesteerde euro. ProRail wil de aard van de repressieve voorzieningen beter afstemmen op de omvang van het risico. Hierdoor kan differentiatie in de repressieve maatregelen bij het spoor ontstaan. ProRail stelt het beleid hiervoor op in overleg met de brandweer. Brandweer Rotterdam heeft aangegeven de bijdrage van de brandweer landelijk te willen coördineren. ProRail zal ook het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Inspectie Verkeer en Waterstaat betrekken bij de totstandkoming van dit nieuwe beleid.

In de nieuwe regelgeving voor tunnels worden sprinklers niet opgenomen als standaard maatregel. De hulpverlening heeft het aanbrengen van sprinklers in tunnels in de Betuweroute geëist. ProRail onderkent de eventuele risico's van het automatisch in werking treden van de sprinklers bij brand, terwijl onbekend is welke gevaarlijke stoffen in de tunnel aanwezig zijn. Een aantal gevaarlijke stoffen mag beslist niet in aanraking komen met water. In 2007 vindt daarom in breed verband een analyse plaats van automatische blussystemen in tunnels.

In de beleidsontwikkeling op dit vlak streeft ProRail naar maximale behartiging van de vervoerscapaciteit.

Arbeidsveiligheid

Normenkader Veilig Werken

In 2006 heeft verdere implementatie en borging van het Normenkader Veilig Werken (NVW) plaatsgevonden. Daarnaast is het toetsingskader van de IVW gesynchroniseerd met het NVW. Als bijdrage aan een betere arbeidsveiligheid zijn eerste stappen gezet voor het reduceren van de schouw, het implementeren van nieuwe instandhoudingconcepten, de ontwikkeling en implementatie van nieuwe meet- en inspectievoertuigen (waaronder videoschouw) en verdere implementatie van het onderhoudsrooster. In 2007 is het NVW geheel verankerd in de bedrijfsvoering en worden de projecten "Implementatie onderhoudsrooster" en "Implementatie nieuwe instandhoudingconcepten" afgerond. De verschillende projecten hebben als doel onderhoudswerkzaamheden niet meer in de laagste beveiligingsklasse uit te voeren ("werken in persoonlijke waarneming").

Daarnaast is samen met de Arbeidsinspectie en Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), en de drie Procescontract aannemers vastgesteld dat het NVW nog een verbetering nodig had. Deze slag is eind 2006 gereed. Het geactualiseerde NVW is voor allen te vinden op www.prorail.nl/zakenpartners. Op deze site is ook een zogenaamde "verschillenlijst" opgenomen met de verschillen tussen de oude en nieuwe versie van het NVW.

Belangrijkste wijzigingen zijn:

- verdere verduidelijking van de verantwoordelijkheden tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer,
- de begrippen en definities zijn scherper en consistent over de verschillende documenten,
- op basis van ervaring met het NVW tot nu toe is voor een groot aantal werkzaamheden het minimum veiligheidsniveau aangegeven.

Binnen ProRail wordt een onderhoudsrooster voor 2007 vastgesteld. Dit onderhoudsrooster moet door ProRail nog beoordeeld worden op werkbaarheid.

Voor het veilig werken aan de conventionele infrastructuur is de ambitie om in 2007 twee emplacementen uit te rusten met de Hand Held Terminal. Op de Betuweroute is het Werkzone Beheer systeem ontwikkeld. Dit systeem sluit aan bij het Normen Kader Veilig werken (NVW): alleen werken in BD, de werkploeg zelf heeft controle over de werkzone d.m.v. de Hand Held Terminal.

NVW monitor

In 2006 zet ProRail een monitoringsysteem voor arbeidsveiligheid op. Het doel hiervan is om het traject "Persoonlijke Waarneming naar 0 per 1 januari 2008 " te monitoren.

Interoperabiliteit van arbeidsveiligheid

Voor arbeidsveiligheid worden Europese wetgeving en richtlijnen steeds belangrijker. Ook in 2007 zal ProRail actief betrokken zijn bij de totstandkoming van Europese eisen. Een andere ontwikkeling is dat steeds meer buitenlandse partijen in beeld zijn voor werkzaamheden aan de infrastructuur in Nederland. In 2007 zal ProRail (verder) beleid ontwikkelen over de manier waarop zij met deze buitenlandse partijen zal omgaan. Ook zal ProRail onderzoeken in hoeverre Nederlandse eisen aan organisaties, personeel en middelen van toepassing zijn op buitenlandse partijen.

Evaluatie

Conform de Beheerconcessie brengt ProRail de belangrijkste maatregelen voor verbetering van de veiligheid in beeld. Het veiligheidsbeleid van ProRail is gericht op het voorkomen van incidenten, schade aan de gezondheid en negatieve effecten op het milieu. Daarbij zijn wettelijke kaders bepalend en beleidskaders van de rijksoverheid richtinggevend.

Als maatschappelijk georiënteerde onderneming streeft ProRail naar continue verbetering op het gebied van veiligheid, tegen aanvaardbare gevolgen voor de maatschappij. De ontwikkelingen in 2005 en 2006 hebben een gunstige ontwikkeling van de veiligheid laten zien.

Consultatie gerechtigden

De maatregelen voor veiligheid zijn geconsulteerd bij gerechtigden. De gerechtigden hebben aandacht gevraagd voor de veiligheid van spoorpersoneel op de emplacementen en rangeerterreinen en voor verbetering van de kwaliteit van looppaden en verlichting op emplacementen. De arbeidsveiligheid heeft wel degelijk aandacht van ProRail. In het kader van de opstelling van NVW is hierover met de relevante partijen goed overleg gevoerd. Tevens wordt door ProRail in overleg met deze partijen gekeken naar noodzakelijke structurele aanpassingen op de emplacementen.

De spoorbranche heeft opnieuw vragen gesteld over het NVW. ProRail heeft de vragen beantwoord. In het najaar verschijnt een geactualiseerde versie van het NVW. Deze nieuwe versie is tevens besproken met de Arbeidsinspectie en IVW.

De gerechtigden zijn van mening dat de invoer van gegevens in PROMISE en de toerekening aan de 'veroorzaker' afgestemd moet worden met de registratie van incidenten door vervoerders en IVW. Bij voorkeur moeten de registraties gesynchroniseerd worden. Bij het IVW komen alle gegevens samen. Er is dan ook structureel overleg tussen ProRail en het IVW om de gegevens te synchroniseren.

3.6.3 Maatregelen Milieu

Een doorkijk van de maatregelen op het gebied van milieu wordt door ProRail opgenomen in een met V&W besproken actieplan en uitvoeringsagenda. Dit actieplan is gebaseerd op de door ProRail opgestelde inventarisatie milieuproblematiek.

Milieumanagementsysteem

De werking van het MMS wordt jaarlijks beoordeeld. Zonodig voert ProRail maatregelen door om de werking te verbeteren. Op deze wijze werkt ProRail aan continue verbetering van de werking van de managementsystemen. ProRail geeft hoge prioriteit aan de verdere uitwerking van methodieken en de verzameling van gegevens voor risicoanalyse en risicobeoordeling. Het MMS maakt gebruik van het informatiesysteem PROMISE. De activiteiten op het gebied van PROMISE zijn beschreven in paragraaf 3.6.2.

Luchtkwaliteit

Sinds 2005 is het Besluit luchtkwaliteit van kracht. Momenteel is de nieuwe Wet luchtkwaliteit in voorbereiding; de verwachting is dat deze in de loop van 2007 van kracht wordt. ProRail inventariseert in 2006 de gevolgen van deze nieuwe regelgeving voor het beheer, de instandhouding en de nieuwbouw van railinfrastructuur.

ProRail heeft een aantal projecten aangemerkt als 'kritiek' en om die reden aangemeld voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL): de NSP-projecten (Nieuwe Sleutel Projecten), de projecten uit het 'Programma Capaciteitsuitbreiding in Herstelplan 2^e fase' en aanvragen voor Wm-vergunningen voor veertien emplacementen. Opname in het NSL moet het mogelijk maken deze projecten te realiseren binnen de wettelijke kaders.

In 2006 brengt ProRail de effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit globaal in beeld om vast te kunnen stellen of inderdaad sprake is van potentiële knelpunten. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek zal ProRail in 2007 zonodig maatregelen voorbereiden die waarborgen dat ProRail voldoet aan de bepalingen van het Besluit luchtkwaliteit en de Wet luchtkwaliteit.

Geluidhinder op emplacementen

In 2007 gaat ProRail verder met het terugdringen van geluidhinder op emplacementen. In 2005 is het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) gestart. UPGE loopt tot 2010 en voorziet in de sanering van de bestaande normoverschrijdingen ten opzichte van de peildatum 1 januari 2005. In 2006 rondt ProRail de sanering af van de 'urgente emplacementen' en programmeert ProRail de maatregelen voor 2007 en verder. Daarbij wordt aangesloten bij de reguliere procesgang van ProRail Infraplanvorming. De planning van de emplacementen die vanaf 2007 worden aangepakt is daarom nog niet bekend.

Met de uitvoering van UPGE beperkt ProRail het geluid op emplacementen door:

- het voegloos maken van sporen;
- het treffen van maatregelen die het booggeluid reduceren;
- het treffen van aanvullende voorzieningen zoals geluidsschermen.

In 2007 vindt een inventarisatie plaats van nieuwe mogelijkheden voor beperking van de geluidhinder op emplacementen (ijkmoment). Op basis daarvan kan het resterende deel van het uitvoeringsprogramma zonodig bijgestuurd worden. Bij de ontwikkeling van aankomende wet- en regelgeving en beleid streeft ProRail naar maximale behartiging van de vervoerscapaciteit. In dit kader is van belang, Geluidhinder op Emplacementen (UPGE), geluidkartering en actieplannen en IPG.

Geluidkartering en geluidactieplan

In de Beheerconcessie staat dat ProRail de geluidbelasting als gevolg van spoorverkeer voor de burger in kaart brengt en op basis daarvan een actieplan voorstelt dat voorziet in de aanpak van geluidsknelpunten op baanvakken (artikel 8). In 2006 en 2007 zal ProRail de geluidbelastingkaarten maken voor spoorwegen waar jaarlijks tenminste 60.000 treinen passeren. Hierbij hanteert ProRail de gewijzigde Wet geluidhinder en de bijbehorende wettelijke regelingen. De uitvoering start in 2006, zodra de rekentool en de benodigde data beschikbaar zijn. Naast de productie van de kaarten verzorgt ProRail ook de communicatie over de kaarten.

In 2007 en 2008 stelt ProRail een voorstel op voor de aanpak van de geluidhinder langs deze spoorwegen. Dit voorstel resulteert in een geluidsactieplan spoorwegen dat Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal vaststellen. ProRail zal het belang van de vervoerscapaciteit hierin meenemen.

Innovatieprogramma geluid

Het Innovatieprogramma Geluid (IPG) bestaat uit een zorgvuldig samengestelde set van (deel)projecten die zijn gericht op het aanpakken van spoorweglawaai bij de bron. Doel is het testen van nieuwe maatregelen aan rails en treinen en het versneld toepasbaar maken van deze innovaties. Dit moet leiden tot halvering van de bestaande kosten en een betere acceptatie door omwonenden in vergelijking met traditionele maatregelen als geluidsschermen. ProRail coördineert het deel van het IPG dat betrekking heeft op het spoor.

In 2007 zal ProRail de lopende projecten afronden en veel aandacht geven aan de communicatie over de resultaten. Het Kenniscentrum spoorgeluid bij ProRail zal hierin actief zijn. In de eerste maanden van 2008 zullen de projecten financieel afgesloten worden. De uitvoering van de projecten vindt plaats conform bijgestelde programmaplan ("Innovatieprogramma Geluid voor Weg- en Spoorverkeer 2006-2007 / bijstelling van het programma").

De volgende projecten zijn voor 2007 relevant:

- Kenniscentrum IPG;
- Booggeluid;
- Parkeren naast perron;
- Gelijktijdige processen;
- Overkappen dieselsporen;

- LL-blokken;
- Implementatiebevordering (regelgeving en financiële instrumenten);
- Monitoring railruwheid t.b.v. akoestisch slijpen.

Voor alle projecten zal in 2007 een overdrachtsdocument worden opgesteld om de implementatie van de projectresultaten te borgen en eventueel noodzakelijke vervolgactiviteiten in te bedden in de staande organisatie.

Energiebesparing

In 1999 hebben NS en het Rijk de 'Meerjarenafspraak over de verbetering van de energie-efficiency' (MJA) vastgesteld. Ook ProRail draagt daaraan bij. Doelstelling voor ProRail is het verbruik van facilitaire energie in 2010 met 16% te reduceren ten opzichte van 1997. Aanvankelijk ontstonden problemen met de uitvoering van deze doelstelling omdat het energieleidingennet van NS Stations verweven is met het energieleidingnet van ProRail. Daardoor is het niet mogelijk om het energieverbruik van ProRail en de effecten van energiebesparende maatregelen afzonderlijk te monitoren. Vanaf 2006 is afgesproken om de activiteiten samen met NS Stations uit te voeren, vanuit het publieke belang. In de jaren 2007 tot 2010 gaan de twee partijen de volgende activiteiten ondernemen:

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

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

Milieuvergunningen emplacements

ProRail vraagt de milieuvergunningen voor emplacements aan en ziet toe op de naleving. Voor het beheer van de verkregen vergunningen heeft ProRail een Vergunningenbeheersysteem (VBS) ontwikkeld. In de periode 2006-2007 wordt het VBS verder verbeterd en geïmplementeerd. Eind 2007 moet ProRail het VBS volledig gebruiken voor het toezicht op de naleving van de vergunningvoorschriften door de gebruikers van de emplacements. Hierin zijn ook de belangen van vervoerders meegenomen. De in 2005 aangestelde milieucontroleurs gebruiken het VBS voor het registreren van overtredingen en noodzakelijke acties.

Afvalstoffen

Sinds 2006 beschouwt ProRail niet langer de aannemers maar zichzelf als primaire ontdoener van afvalstoffen die vrijkomen bij werkzaamheden aan de spoorinfrastructuur, waaronder oude ballast. Dit heeft gevolgen op administratief, organisatorisch en financieel gebied en voor de rol en positie van de aannemers. ProRail geeft in 2006 vorm aan dit nieuwe beleid door bestekteksten te wijzigen en alle betrokken (project)managers, ingenieursbureaus en aannemers te informeren en te instrueren.

Ook sluit ProRail contracten met enkele verwerkers van afvalstoffen. De beleidswijziging betekent ook dat ProRail er nadrukkelijker op zal toezien dat afvalstoffen op de juiste wijze worden verwijderd, afgevoerd en verwerkt. ProRail voert dit nieuwe beleid in de eerste helft van 2006 in, vooralsnog met tijdelijke procedures.

Voor eind 2006 zal de nieuwe werkwijze volledig zijn geïmplementeerd, zodat ProRail vanaf 2007 als primaire ontdoener van afvalstoffen optreedt.

Toepassing gecreosoteerd hout

De Staatssecretaris van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) heeft ProRail in januari 2006 via een brief op de hoogte gebracht van zijn opvatting op het gebruik van houten dwarsliggers. De Staatssecretaris kondigt een totaalverbod op het gebruik van gecreosoteerde houten dwars - en wisselliggers aan, ongeacht de samenstelling van het creosoot, vanwege het mogelijke (indirecte en directe) contact met grond - of oppervlaktewater. Op dit moment heeft de Europese Commissie een informatieverzoek aan VROM gericht over de gehanteerde interpretatie van 'contact met grondwater'. Totdat hierover duidelijkheid is van de EC, zal het verbod gelden voor toepassing van gecreosoteerd hout indien er direct contact is met grond water. VROM zal ProRail nader informeren zodra er meer duidelijkheid is hieromtrent.

Hangende de discussie die ProRail thans voert met VROM betreffende (her)gebruik van gecreosoteerde houten dwarsliggers heeft ProRail begin 2006 besloten toepassing van gecreosoteerde houten dwarsliggers op te schorten en derhalve niet toe te staan. De hiermee gepaard gaande meerkosten zijn onvermijdelijk omdat de activiteiten óf al in de aanbesteding zijn dan wel zover in de voorbereiding dat terugdraaien niet mogelijk is, danwel als onderdeel van groter geheel zijn opgenomen en daardoor niet terug te draaien zijn. Deze activiteiten kunnen dus niet meer worden uitgevoerd met bruikbare materialen volgens het oorspronkelijke plan. ProRail is van mening dat deze meerkosten voor rekening van V&W zijn.

Bij uitzondering kunnen houten dwars - en wisselliggers de voorkeur krijgen als zwaarwegende technische overwegingen (RAMSHE) of zwaarwegende kostenoverwegingen (levenscycluskosten) daar aanleiding toe geven.

Natuur en landschap*Ontsnippering*

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

Gedragscode Flora- en faunawet.

ProRail start eind 2007 met het opstellen van een gedragscode zoals bedoeld in de Flora- en faunawet. De gedragscode beschrijft op welke wijze ProRail bij de uitvoering van werkzaamheden de schade aan beschermde dieren en planten voorkomt of tot een minimum beperkt. Ook aannemers die werkzaamheden voor ProRail uitvoeren moeten zich daaraan houden. Streven is dat ProRail de gedragscode in de loop van 2008 ter goedkeuring kan voorleggen aan het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit. Na goedkeuring zal ProRail de implementatie vanaf 2009 ter hand nemen. Tot die tijd blijft ProRail aan de natuurwetgeving voldoen door, daar waar nodig ontheffingen aan te vragen op grond van de Flora- en faunawet.

Integraal Capaciteitsmanagement

Wet- en regelgeving over milieu, vooral op het gebied van geluid en externe veiligheid, beperkt de benutting van het spoor. ProRail wil daarom actief betrokken zijn bij de totstandkoming van de wet- en regelgeving van het Rijk en de gemeenten en inhoudelijke expertise inbrengen. Dit maakt het mogelijk de uitvoerbaarheid van wet- en regelgeving te toetsen en verschillende belangen in balans te brengen. Hierbij worden de belangen van de vervoerders zeker meegenomen.

Voor geluid op de vrije baan voert ProRail een discussie met de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM. Het overleg gaat erover welke normen van BGS (Besluit Geluidshinder Spoorwegen) voor ProRail redelijkerwijs haalbaar zijn en welke maatregelen daarvoor mogelijk zijn. In 2007 bespreken de partijen de maatgevende veranderingen in de dienstregeling en de oplossingen voor eventuele geluidsknelpunten. Tegelijkertijd werken de ministeries aan de vaststelling van geluidproductieplafonds. Integraal Capaciteitsmanagement (ICM) wordt voor Dienstregeling 2008 ingevoerd. Tot die tijd toetst ProRail de kaders reactief. Vanaf Dienstregeling 2008 wordt pro-actief getoetst.

Voor toepassing in de capaciteitsverdeling is dit een beter uitvoerbaar instrument. In 2006 worden de pilots afgerond. Ook in 2007 levert ProRail een bijdrage leveren aan de totstandkoming van Geluidproductieplafonds.

Voor externe veiligheid neemt ProRail vanaf 2006 actief deel in de discussie over het basisnet. In afwachting van het resultaat, actualiseert ProRail in 2006 samen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de prognoses voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze prognoses worden toegepast bij het opstellen van milieuvergunningen en stedelijke ontwikkelingsplannen. In 2007 blijft ProRail een bijdrage leveren aan de totstandkoming van een instrument voor het registreren van vervoer van gevaarlijke stoffen op de vrije baan (zie ook maatregelen externe veiligheid).

De kaders voor geluid en externe veiligheid op emplacementen zijn vastgelegd in de milieuvergunningen. Ook in 2007 zal ProRail informatie aan gemeenten leveren voor het vaststellen van de benodigde milieuruimte. Samen met de gemeenten blijft ProRail zoeken naar oplossingen om een balans te vinden tussen spoorvervoer enerzijds en ruimtelijke ordening en stedelijke ontwikkeling anderzijds.

De vastgestelde wet- en regelgeving voor vrije baan en emplacementen vertaalt ProRail in plannormen voor toepassing in het verdelingsproces. Om die vertaling te kunnen maken, worden rekentools ontwikkeld. Eind 2006 wil ProRail voor de kritieke punten op emplacementen plannormen beschikbaar hebben en toepassen in de verdelingsprocessen van 2007 (implementatie in dienstregeling 2008). Het toepassen van de plannormen en de verdeelregels in de verdeelprocessen wordt binnen ProRail geborgd via PTI. De toepassing in Lokaal Plan van NS en Railion wordt eveneens via PTI geborgd. Dit is vanaf 2007 mogelijk. De plannormen voor de vrije baan worden, afhankelijk van de ontwikkeling van de wet- en regelgeving, in 2007 en 2008 ontwikkeld of aangepast.

Stiller materieel is één van de oplossingen voor het geluidsprobleem. ProRail ontwikkelt een prestatieregeling die vervoerders moet stimuleren met stiller materieel te gaan rijden. Eind 2006 zal duidelijk worden of en wanneer de prestatieregeling geïmplementeerd kan worden.

Evaluatie

In 2006 is ProRail begonnen met het vaststellen en meten van milieu-indicatoren en het sturen op die indicatoren. In 2007 zal ProRail op basis van deze ervaringen de milieu-index vaststellen. De milieu-index zal de waarden van een aantal milieu-indicatoren weergeven als percentage van de waarden in 2007 (referentiejaar).

De gerechtigden hebben tijdens de consultatie in 2005 aangegeven dat de milieumaatregelen niet moeten leiden tot beperking van de capaciteit. ProRail geeft aan dat integraal capaciteitsmanagement (ICM) de mogelijkheid biedt om alle belangen af te wegen, rekening houdend met de geldende wetgeving. De gerechtigden hebben gevraagd wat het effect is van de luchtkwaliteitrichtlijn voor ProRail. ProRail gaat dit in 2006 inventariseren.

Consultatie gerechtigden

De maatregelen voor milieu zijn geconsulteerd bij gerechtigden. De gerechtigden geven aan dat de maatregel ‘milieuvergunningen emplacementen’ belangrijk is voor de landelijke harmonisatie van milieuvergunningen. Zij vinden dat deze harmonisatie onderdeel moet zijn van de uitbouw van het Vergunningbeheersysteem. ProRail geeft aan dat dit al gebeurt.

De gerechtigden vragen om een NPI milieucapaciteit. Deze indicator moet laten zien in welke mate de beschikbare milieuruimte (voor met name geluid en externe veiligheid) overeenkomt met de benodigde gebruikruimte voor dienstregelingen, rangeerbewegingen en wagen-aantallen. ProRail geeft aan dat een dergelijke NPI in ontwikkeling is en zal de suggesties meenemen.

3.7 Op een zo efficiënt mogelijke wijze

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

3.7.1 Kosten per treinkilometer

Definitie

De NPI 'kosten per treinkilometer' heeft als doel inzicht te geven in de mate van efficiency. Deze NPI is opgenomen als informatie-item en behoeft geen instemming van de minister. De totale kosten van ProRail worden in deze NPI gedeeld door de gereden treinkilometers. De kosten voor HSL-zuid en Betuweroute en de treinkilometers over deze nieuwe infrastructuur zijn niet meegerekend. Deze NPI wordt veel gebruikt in internationale benchmarkstudies. De eenheid treinkilometer is gekozen omdat deze recht doet aan de omvang van het totale treinverkeer en aan de intensiteit.

Richtwaarde

De gepresenteerde cijferreeks volgt uit de formules die beschreven zijn onder "Meetsysteem" en uit de prognoses die in hoofdstuk 3 (aantal treinkilometers) en hoofdstuk 5 (Financiële randvoorwaarden) zijn beschreven. Voor een nadere toelichting op genoemde prognoses wordt verwezen naar deze hoofdstukken.

In de reeks Kosten per treinkilometer is een stijgende lijn zichtbaar vanaf 2007 ten opzichte de reeks die opgenomen was in het Beheerplan 2006. Dit wordt veroorzaakt door een stijging van de afschrijvingskosten en daarmee ook van de netto exploitatielasten. In het beheerplan 2007 zijn de werkelijke afschrijvingskosten meegenomen, terwijl in 2006 alleen de geplande vervangingsinvesteringen (uitgaven) meegenomen waren. Daarnaast nemen de afschrijvingskosten licht toe door ingebruikname van nieuwe infrastructuur.

Tabel 3.22 Kosten per treinkilometer (in € per treinkilometer)

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Realisatie	7,11	7,50	8,14	8,30*				
Richtwaarde				8,89	9,26	9,19	9,27	9,45

* Prognose eindstand tweede kwartaal 2006.

Meetsysteem

De NPI kosten per treinkilometer wordt berekend door de netto exploitatielasten te delen door het aantal treinkilometers op het door ProRail beheerde spoorwegnet. De netto exploitatielasten worden uit de financiële administratie van ProRail bepaald door de kosten van uitbesteed werk, personeelskosten, afschrijvingskosten, interestlasten en mutanten infra en intensiteit bij elkaar

op te tellen. De treinkilometers worden gemeten met het verkeersleidingssysteem. Voor het berekenen van de NPI worden de treinkilometers voor personenvervoer, goederenvervoer en overig vervoer op het door ProRail beheerde spoorwagennet bij elkaar opgeteld.

De kosten voor de Betuweroute en de HSL worden in een separate administratie opgenomen en vallen niet binnen de NPI kosten per treinkilometer.

Maatregelen / Evaluatie

Deze NPI is opgenomen als informatie-item .

Consultatie gerechtigden

Afstemming met gerechtigden is voor dit informatie-item niet nodig.

3.7.2 Percentage Overheadkosten

Definitie

De NPI overhead heeft als doel om inzicht te geven in het percentage overhead (uitgedrukt als indirecte kosten) van ProRail door de indirecte kosten te delen door de directe kosten (voor definitie zie onderstaand). Deze NPI is als informatie-item opgenomen en behoeft geen instemming van de minister.

De NPI geeft onder meer inzicht in de manier waarop de overhead die ProRail direct kan beïnvloeden zich in de loop der jaren ontwikkelt. Het doel is het aandeel overhead te optimaliseren. Een internationale vergelijking van de NPI is nu nog moeilijk omdat de definitie van indirecte en directe kosten niet eenduidig is. ProRail gaat de definitie van indirecte en directe kosten optimaliseren. De verbeterde definitie wordt in 2007 geïmplementeerd.

Richtwaarde

In de reeks Percentage overheadkosten is een dalende lijn zichtbaar vanaf 2007 ten opzichte de reeks die opgenomen was in het Beheerplan 2006. Dit wordt veroorzaakt door een stijging van de afschrijvingskosten en daarmee ook van de netto exploitatielasten, wat bij gelijkblijvende overheadkosten leidt tot een lager percentage overhead. De netto exploitatielasten nemen toe door de financiële structuur in het financiële hoofdstuk van het Beheerplan 2007 waarbij de werkelijke afschrijvingskosten meegenomen zijn, terwijl in 2006 alleen de geplande vervangingsinvesteringen (uitgaven) meegenomen waren. Daarnaast nemen de afschrijvingskosten licht toe door ingebruikname van nieuwe infrastructuur.

Tabel 3.23 Percentage overhead kosten

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	>2009
Realisatie	14,8%	12,8%	13,6%	14,1%*				
Richtwaarde			13,0%	12,5%	10,9%	10,9%	10,8%	10,4%

* Prognose eindstand tweede kwartaalrapport 2006.

Meetsysteem

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

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

De kosten voor de Betuweroute en de HSL worden in een separate administratie opgenomen en vallen niet binnen de NPI overhead.

Maatregelen / Evaluatie

Deze NPI is opgenomen als informatie-item.

Consultatie gerechtigden

Afstemming met gerechtigden is voor dit informatie-item niet nodig.

3.8 Aanvullende maatregelen punctualiteit

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

- onderzoek naar de mogelijkheden om treinen (beperkt) te laten rijden bij uitval van beveiliging;
- onderzoek naar de mogelijkheden om de alertheid van de calamiteitenorganisatie nog verder te vergroten (in samenwerking met de NS);
- analyse van de bijsturing in situaties waarbij meerdere verstoringen tegelijkertijd optreden, om inzicht te krijgen in de meest effectieve bijsturingmaatregelen;
- verbetering van de samenwerking tussen machinist en treindienstleiding met als doel het verkorten van kleine vertragingen in het project "Het Spoor Meester" (pilot in 2007 en invoering in de komende jaren, samen met vervoerders);
- projecten voor het verminderen van sein- en wisselstoringen bij warm weer en het verminderen van de uitloop van buitendienststellingen;
- plan voor het vergroten van de betrouwbaarheid van besturingssystemen en de onderliggende ICT-infrastructuur om het aantal storingen en de treinhinder te verminderen;
- internationale maatregelen zoals service level agreements met infrabeheerders in de buurlanden (traject Emmerich-Oberhausen), de pilot met Europtirails op de corridor Rotterdam-Milaan, de pilot met European Performance Regime en anticiperen op het Strategic European Deployment Plan (SEDP) voor implementatie van de TSI (Telematic Applications Freight).

Punctualiteit speelt een belangrijke rol in de hele vervoerketen. ProRail onderzoekt samen met NS het effect van de activiteiten van ProRail op de dienstregeling, om maatregelen zo effectief mogelijk in te kunnen zetten. Met behulp van het dispunctualiteitsmodel proberen ProRail en NS een verband te leggen tussen de verschillende verstoringen en de punctualiteit. Het dispunctualiteitsmodel verklaart op een hoog abstractieniveau de oorzaak tussen verstoringen en dispunctualiteit.

ProRail richt een prestatieanalysebureau op dat één loket zal vormen voor alle prestatieanalyses voor ProRail en de gehele spoorsector. In eerst instantie krijgt het voortzetten en uitbreiden van het gezamenlijk onderzoek met NS aan het punctualiteitsmodel prioriteit. Deze prioriteit hangt samen de eis uit de Beheerconcessie dat ProRail met NS afspraken maakt over punctualiteitsmaatregelen in de jaren 2005 tot en met 2007.

Ook de punctualiteit van het goederenvervoer is echter van belang om de prestatie in de gehele spoorsector te kunnen verbeteren. In 2007 wil ProRail samen met goederenvervoerders beginnen met het formuleren van de juiste analysevragen.

Consultatie gerechtigden

ProRail heeft de gerechtigden geconsulteerd over de punctualiteitsmaatregelen. Verschillende reizigers- en goederenvervoerders hebben aangegeven dat zij betrokken willen worden bij het analysebureau. Zoals aangegeven bij de evaluatie wil ProRail in 2007 samen met goederen- en reizigersvervoerders beginnen met het formuleren van de juiste analysevragen.

3.9 Consultatieverslag 2006

ProRail heeft met de betrokken gerechtigden (vervoerders en regionale concessieverleners) overlegd over de uitvoering van de nadere NPI's en de maatregelen op het gebied van veiligheid en milieu. Hiertoe is het 'Consultatiedocument ProRail 2007' opgesteld. Dit document is eind mei 2006 toegestuurd aan de gerechtigden. Gerechtigden hebben tot 26 juni 2006 de gelegenheid gekregen om schriftelijk op het consultatiedocument te reageren.

De volgende gerechtigden hebben schriftelijk gereageerd:

- Connexxion Openbaar Vervoer N.V.
- HSA N.V.
- NedTrain B.V.
- NS Reizigers B.V.
- Railion Nederland N.V.
- Rotterdam Rail Feeding B.V.
- Spitzke Spoorbouw B.V.
- Thalys Nederland N.V.
- Veolia Cargo Nederland B.V.
- provincie Drenthe
- provincie Gelderland
- regio Twente
- stadsregio Arnhem Nijmegen

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

3.9.1 Scope

De reacties van de respondenten hadden in sommige gevallen betrekking op het deel van het Beheerplan dat niet ter consultatie voorlag, de netverklaring, de prestatieregeling of de toegangsovereenkomst. Dit consultatieverslag geeft alleen een weergave op hoofdlijnen van de zienswijzen die de gerechtigden naar voren hebben gebracht en de reactie van ProRail hierop die betrekking hebben op:

- algemene opmerkingen over het 'Consultatiedocument ProRail 2007';
- NPI's;
- grenswaarden;
- meetsystemen;
- maatregelen en richtwaarden voor NPI's waarvoor nog geen grenswaarden zijn vastgesteld;
- maatregelen op het gebied van veiligheid en milieu.

3.9.2 Algemene opmerkingen

Op het consultatiedocument is in algemene zin door gerechtigden het volgende opgemerkt:

1. Zowel vervoerders als regionale concessieverleners gaven aan behoefte te hebben aan resultaten van de NPI's per voor hen relevant gebied in plaats van landelijke waarden.
2. In het consultatiedocument ontbreken de ontwikkelafspraken en Generieke Operationele Regelingen die met ProRail overeengekomen zijn in de toegangsovereenkomst.

Wijze van beantwoorden door ProRail:

1. Het is de bedoeling om op termijn ook afspraken te kunnen maken over de prestaties per spoorlijn of gebied.
ProRail zal daartoe in 2007 naast informatie over het totale spoorwegnet ook informatie verstrekken per spoorlijn of gebied. Het betreft hier informatie over de performance.
2. De Generieke Operationele Regelingen (GOR-en) en de ontwikkelafspraken uit de Toegangsovereenkomst hebben betrekking op operationele afspraken tussen ProRail en vervoerders.

Dit Beheerplan gaat in op de prestatie-afspraken tussen ProRail en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, daarom zijn de individuele GOR-en en ontwikkelafspraken hier niet in opgenomen. Uiteraard zullen de afspraken uit de toegangsovereenkomst aansluiten bij die uit het Beheerplan. Prestatie-indicator bijsturing en informatievoorziening.

Op de nadere NPI's die volgen uit de NPI's 'de kwaliteit van de bijsturing' en 'de kwaliteit van de informatievoorziening' is door gerechtigden het volgende opgemerkt:

- 1 De grenswaarde van 97% van NPI 'bijsturing conform afspraken' wordt niet herkend en de stelling dat de prestaties op een "hoog" niveau liggen wordt niet onderschreven.
- 2 Het is niet duidelijk waarom het aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling in 2007 tijdelijk zal stijgen door de introductie van een nieuwe dienstregeling, terwijl er ieder jaar een nieuwe dienstregeling is.
- 3 De absolute aantallen van de NPI 'aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling' zeggen niet veel, het voorstel is om een procentuele waarde toe te voegen.

Wijze van beantwoorden door ProRail:

- 1 De NPI heeft alleen betrekking op die situaties waarbij standaard afhandelingsscenario's bepaald zijn. De overige scenario's worden niet meegenomen in deze indicator. Enerzijds moet deze indicator zich dus op een hoog niveau bevinden (immers, anders is geen sprake van een hoge mate van standaardisatie), anderzijds is het doel niet om 100% van de gevallen af te handelen conform standaard versperringsmaatregelen. Deze 100% zou namelijk alleen bereikt kunnen worden door een zodanig groot aantal standaard maatregelen toe te voegen, dat het praktisch hanteren hiervan in praktijk nauwelijks meer mogelijk wordt. In de ogen van ProRail is het streven naar een score van 100% dan ook niet gewenst en meent dat bij een grenswaarde van 97% de NPI voor 2007 op het gewenste niveau ligt. In de gesprekken met gerechtigden over de toegangsovereenkomst en de ontwikkelgesprekken dit najaar zal –indien gewenst – nadere toelichting hierop gegeven worden.
- 2 De dienstregeling voor 2007 is een volledig nieuwe dienstregeling. In de voorgaande jaren was er sprake van een beperkte wijziging op de lopende dienstregeling.
- 3 ProRail zal hierover dan ook in overleg treden met gerechtigden, tot die tijd handhaaft ProRail de huidige indicator.

3.9.3 Prestatie-indicator beschikbaarheid en betrouwbaarheid

Op de nadere NPI's die volgen uit de NPI 'de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur' is door gerechtigden het volgende opgemerkt:

- 1 De baanvakwaarde moet uitgesplitst worden in waarden voor reizigers- en goederenvervoer én in piek- en daltijden per soort vervoer. Tevens zou de baanvakwaarde ook voor emplacementen (opstelreinen) bepaald moeten worden. De waarde is nu teveel geënt op reizigersvervoer en niet met gerechtigden bepaald.
- 2 Waarom richt het prestatieanalysebureau zich nadrukkelijk op analyseactiviteiten die ProRail nu met NS uitvoert? Al jaren trachten de goederenvervoerders gezamenlijk met ProRail in het KGO (keten goederen overleg) een verbeterde punctualiteit te krijgen en worden wekelijks de gegevens over bijvoorbeeld Kijfhoek - Venlo in kaart gebracht, maar de exacte oorzaken zijn niet te achterhalen.
- 3 Onregelmatigheden die langer duren dan 24 uur zouden meegenomen moeten worden in de berekening voor de gemiddelde functiehersteltijd.
- 4 Niet duidelijk is waarom de waarde voor de nadere NPI geplande niet beschikbaarheid in 2006 relatief hoog is, terwijl die in 2004 relatief laag is.
- 5 De nadere NPI beschikbaarheid is niet goed uitgewerkt. De beschikbaarheid zou rekening moeten houden met verstoringen van baanvakken en infra-elementen die kunnen leiden tot onbeschikbaarheid van een gehele corridor of het gehele netwerk. Voorgesteld wordt om de gevolgen van onbeschikbaarheid als nadere NPI te gebruiken.

- 6 Gevraagd wordt een nadere NPI over het verschil tussen jaarplan en dagplan en een indicator over het verschil tussen dagplan en de daadwerkelijke afwikkeling van het treinproces.

Wijze van beantwoorden door ProRail:

- 1 De baanvakwaarde is een factor in de NPI 'beschikbaarheid'. Deze NPI is een samengestelde indicator die de pure beschikbaarheid van de railinfrastructuur t.b.v. de uitvoering van de dienstregeling aangeeft. De opstellerreinen zijn hierbij dus buiten beschouwing gelaten omdat die niet rechtstreeks voorwaardelijk zijn voor uitvoering van de dienstregeling. In het LPO is over de baanvakwaarden gesproken, maar nog geen volledige overeenstemming bereikt. Vooralsnog gebruikt ProRail t.b.v. de NPI 'beschikbaarheid' de eerder gecommuniceerde baanvakwaarden.
- 2 Zoals aangegeven in het consultatiedocument zal het prestatieanalysebureau zich gaan richten op de gehele spoorsector. Naarmate dit bureau, wat zich nog in de oprichtingsfase bevindt, groeit in omvang en activiteiten zal deze scope in hogere mate kunnen worden waargemaakt. Gegeven de doelstelling (prestatieanalyse en op basis daarvan prestatieverbetering voor de gehele spoorsector), maken goederenvervoer en reizigersvervoer daar per definitie integraal onderdeel van uit. Vooralsnog heeft in deze initiatiefase de samenwerking met name NS het meest concreet vorm, mede voortkomend uit de beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur, waarin staat dat ProRail voor de jaren 2005 t/m 2007 specifiek met NS afspraken dient te maken over punctualiteitsmaatregelen. ProRail zal in 2007 ruimte creëren om in samenwerking met de goederenvervoerders, te beginnen met het gezamenlijk formuleren van de juiste analysevragen.
- 3 Bij onregelmatigheden die langer duren dan 24 uur speelt een heel andere dynamiek qua storingsherstel en treinhinder, dan bij kortdurende storingen. Storingen van meer dan 24 uur worden opgevangen door een gewijzigde dienstregeling. Een eventuele wijziging in de definitie leidt echter tot een ongewenste trendbreuk en aanpassingen van referenties etc.
- 4 De verschillen in waarden van de NPI 'treinvrije perioden met hinder' van het jaar 2004 en 2006 wordt sterk beïnvloed door de specifieke locatie waar het werk wordt uitgevoerd.
- 5 ProRail erkent dat bij niet beschikbaar zijn van een infra-element de gevolgen voor de ene vervoerder ingrijpend kunnen zijn, terwijl een andere vervoerder daar nauwelijks last van ondervindt. De NPI 'beschikbaarheid' is echter primair bedoeld om helder te maken hoe de fysieke beschikbaarheid van de infrastructuur scoort.
- 6 ProRail stelt voor om in de gesprekken over de toegangsovereenkomst samen met de vervoerder nader te verkennen of er invulling gegeven kan worden aan de wens van de vervoerder.

3.9.4 Prestatie-indicator reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid

Op de nadere NPI's die volgen uit de NPI 'de reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transfervoorzieningen' is door een gerechtigde het volgende opgemerkt:

- 1 Waarom is de grenswaarde voor sociale veiligheid overdag veel lager dan de gerealiseerde waarde in de voorgaande jaren?

Wijze van beantwoorden door ProRail:

- 1 ProRail verhoogt de grenswaarde van sociale veiligheid overdag.

3.9.5 Prestatie-indicator capaciteitsverdeling

Op de nadere NPI's die volgen uit de NPI 'de kwaliteit van de capaciteitsverdeling' is door gerechtigden het volgende opgemerkt:

- 1 Gevraagd wordt een nieuwe NPI voor de kwaliteit van de capaciteitsverdeling op de knooppunten en emplacementen.
- 2 Gevraagd wordt in de NPI 'benutting' de stamlijnen op te nemen.

- 3 Als maatregel om de benutting te beïnvloeden wordt voorgesteld om een overzicht van de actuele beschikbaarheid van goederenpaden op een internetapplicatie op te nemen.
- 4 De waarde van 20% voor het aantal geslaagde beroepen is weinig ambitieus.

Wijze van beantwoorden door ProRail:

- 1 Het verdelen van capaciteit op de emplacementen is in ontwikkeling. Dat wordt nu op een pragmatische wijze ingericht. Daardoor is het niet mogelijk om op voorhand de juiste stuurparameters te definiëren.
- 2 Deze indicator is sectorbreed en is goed meetbaar op de vrije baan. Voor de bepaling van de waarde wordt gebruik gemaakt van de Vervoersgegevensbank. Hierin zijn niet de stamlijnen opgenomen.
- 3 In PTI-DONNA, wat per 2008 operationeel zal zijn, is een dergelijk overzicht voorzien. Daarmee is in één oogopslag te zien welke paden en of stukken pad nog beschikbaar zijn.
- 4 De waarde van 20% houdt in dat ProRail in 80% van de beroepen in het gelijk wordt gesteld. Ter ondersteuning van het proces en ter aanvulling op de NPI 'geslaagde beroepen NMa' zal ProRail nieuwe nadere NPI's ontwikkelen. Deze NPI's zullen vooralsnog geen onderdeel vormen van het ProRail dashboard.

3.9.6 Maatregelen veiligheid en milieu

Op de maatregelen binnen de wettelijke kaders van veiligheid en milieu is door gerechtigden het volgende opgemerkt:

- 1 Voeg aan de maatregelen toe dat de vervoerders toegang hebben gekregen tot StraKamWeb en daarmee gemakkelijker inzage hebben in het vergunningstelsel. Wanneer is het systeem volledig gereed?
- 2 Kan ProRail het plaatsen van olielematten aanbieden aan vervoerders?
- 3 Kan een nadere NPI worden ontwikkeld die milieu capaciteit relateert aan de benodigde gebruiksruimte.

Wijze van beantwoorden door ProRail:

- 1 StraKamWeb zal opgenomen worden in het Beheerplan. De planning is dat eind 2007 alle milieuvergunningen in StraKamWeb zitten.
- 2 ProRail vindt dit een zaak van de vervoerders.
- 3 De nadere NPI's zijn momenteel in ontwikkeling. Deze suggestie wordt daarbij meegenomen.

4 Continu verbeteren – migratie naar outputsturing

4.1 Outputsturing

In de beheerconcessie heeft de Minister vier eisen gesteld, waaraan ProRail moet voldoen, voordat per 2008 zal worden overgegaan op outputsturing (artikel 20, lid 1, a t/m d):

1. ProRail is bekend met het verband tussen de ter beschikking staande middelen, de werkzaamheden, de operationele doelen en de uitkomsten daarvan;
2. ProRail is bekend met de interactie-effecten tussen zijn eigen werkzaamheden, operationele doelen en de uitkomsten daarvan, en die van vervoerders;
3. ProRail is bekend met de levenscycluseffecten van de wijze waarop de hoofdspoorweginfrastructuur wordt beheerd;
4. ProRail is in staat om de bedrijfsvoering te richten naar de onder 1 tot en met 3 bedoelde kennis.

Om aan deze eisen te kunnen voldoen gaat ProRail de organisatie verder professionaliseren. Het Programma Outputsturing geeft daar invulling aan. Ook werkt ProRail met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de vervoerders en de overige stakeholders aan een nieuwe sturingsrelatie. Deze verdere professionalisering stelt ProRail beter in staat om zijn verantwoordelijkheid "het leveren van optimale prestaties tegen zo laag mogelijke kosten" waar te maken. Op deze manier zal ProRail zijn klanten beter kunnen bedienen.

4.1.1 Programma outputsturing

De periode tot 2008 staat in het teken van de migratie naar outputsturing. ProRail heeft in 2005 het Programma Outputsturing gestart om op 1 januari 2008 te kunnen voldoen aan de vier eisen uit de beheerconcessie:

- 2005 is het jaar waarin het programma is opgezet: doelen, ambities en de benodigde projecten zijn vastgesteld.
- 2006 staat in het teken van werken aan de projecten. In dit jaar werkt ProRail ook, samen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de nieuwe sturingsrelatie uit die vanaf 2008 ingevoerd wordt.
- 2007 wordt het jaar van het afronden van projecten, het "oogsten" van resultaten en het voorbereiden van de besluitvorming voor de overgang naar outputsturing.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in februari 2006 ingestemd met het plan van aanpak voor het Programma Outputsturing. In dit plan zijn de vier eisen uit de beheerconcessie vertaald in zes (samenhangende) SMART-doelen. Voor elk van deze doelen is het ambitieniveau voor 2008 bepaald en de projecten die de ambitie moeten realiseren. Ook is aangegeven wanneer ProRail "geslaagd" is en hoe dat gemeten wordt.

Bijlage 6.9 (Doel-Inspanningen-Netwerk, afgekort DIN) bevat een actueel totaaloverzicht van het programma outputsturing.

In januari 2005 heeft Booz Allen Hamilton tien aanbevelingen gedaan voor de bedrijfsvoering en strategische keuzes van ProRail. De meeste ervan zijn opgenomen in het professionaliseringstraject. Zeven van de tien aanbevelingen hangen direct samen met de vier eisen van de Minister (bijlage 6.8).

ProRail houdt de voortgang van het Programma Outputsturing bij via kwartaalrapportages, waar ook eventuele bijsturingen in zijn toegelicht. Een samenvatting komt in de reguliere kwartaalrapportages aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te staan.

In onderstaande figuur is de samenhang tussen zes SMART- doelen weergegeven. Voorwaarde voor het realiseren van de doelen 1 en 2 is de realisatie van de doelen 4 en 5. De doelen 3 en 6 vormen het fundament voor de overige vier doelen.



Hieronder is per SMART-doel aangegeven welke voortgang ProRail in 2007 zal leveren.

SMART-doel 1: relatie tussen kosten, activiteiten en prestaties

De relatie tussen kosten, activiteiten en prestaties uit de beheerconcessie is bekend en wordt toegepast. Er is zover mogelijk een relatie gelegd tussen de prestaties van ProRail en de belangrijkste prestaties van de vervoerders.



Resultaten ten aanzien van Financieringssystematiek

Het project Financieringssystematiek maakt de relatie zichtbaar tussen kosten, activiteiten en prestaties. Met deze relatie is het mogelijk om ten behoeve van outputsturing de relatie tussen kosten en prestaties bij afgesproken uitgangspunten inzichtelijk te maken om hiermee de beleidskeuzes binnen het overleg tussen V&W en ProRail te ondersteunen. Dit zal Financieringssystematiek doen door middel van het leveren van een onderbouwing met behulp van scenario's van de cijferreeksen in het Beheerplan. Daarnaast kan Financieringssystematiek zowel intern als in de relatie naar de vervoerders en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat worden ingezet om scenario's uit te werken omtrent specifieke vragen. Bijvoorbeeld: "Op welke manier kan ProRail het beste extra financiële middelen inzetten ter verbetering van de prestatie?" Of "Op welke manier kan een lager beschikbaar budget worden opgevangen en wat zijn de effecten?".

Financieringssystematiek levert een "gereedschapskist" op met daarin hulpmiddelen waarmee scenario's voor bovenstaande vragen kunnen worden geformuleerd. Deze hulpmiddelen zijn:

1. Een database, waarin alle voor het model noodzakelijk informatie aanwezig is. Deze Business Intelligence Tool genaamd Webfocus is in staat data uit diverse bronnen te ontsluiten en geïntegreerd te tonen. Hierdoor kan alle informatie die nodig is om relaties te bouwen en verfijnen gemakkelijk beschikbaar komen.
2. Het Cost Driver model waarin de relaties beschreven zijn tussen prestaties, kosten en uitgangspunten. Bijvoorbeeld een set van grafieken en reken- en vuistregels. Het Cost Driver model zal modules omvatten voor iedere top-NPI. D.w.z. beschikbaarheid, bijsturing, benutting, transfer en veiligheid & milieu.
3. Handleiding: deze helpt de gebruiker om de juiste route te volgen en afwegingen te maken bij het beantwoorden van een vraagstelling en verschillende scenario's te kunnen uitwerken.

Borging van de systematiek in de staande organisatie is een belangrijke activiteit. Er zal een beheerorganisatie worden ingericht, terwijl ook de borging in de bedrijfseenheden wordt verzekerd.

Om de gehele systematiek te kunnen laten werken zullen procedures, werkwijze en verantwoordelijkheden worden beschreven en zal er veel aandacht worden besteed aan communicatie en overdracht.

Met betrekking tot de inhoudelijke voortgang van de eindproducten en modules gelden de volgende aanvullende opmerkingen

- Het Cost Driver-model dekt op dit moment 40% van de kosten en zal eind 2006 zo'n 80% van de kosten bevatten. De relaties dekken momenteel al zo'n 60% van de kosten.
- de business-intelligence tool in het 1^e kwartaal 2007 zal worden opgeleverd, inclusief een opleidingsplan voor de gebruikers.
- ten aanzien van de module veiligheid wordt aangesloten bij in het buitenland bestaande methoden; de relaties zullen dus niet zelf worden ontwikkeld, maar het project zorgt wel voor inbedding in het model.
- het overkoepelende model met bijbehorende handboeken zal worden ontwikkeld en opgeleverd in het 4^e kwartaal 2007. Een onafhankelijke validatie toetsing van de gehele systematiek door een externe partij is onderdeel van deze oplevering.

Bij de totstandkoming van dit Beheerplan heeft Financieringssystematiek de modelmatige invulling geleverd voor klein onderhoud (KO) en groot onderhoud (GO). Tevens is er een toetsende rol met betrekking tot KO, GO, vervanging, transfer en bijsturing welke in het vierde kwartaal van 2006 in samenwerking met de bedrijfseenheden zal worden uitgevoerd. Bij het Beheerplan 2008 zal Financieringssystematiek input leveren voor de financiële meerjaren doorkijk (3 – 5 jaar) voor KO, GO en vervanging. Tevens zal input worden geleverd voor de cijferreeksen van transfer, bijsturing, benutting en veiligheid & milieu. In bijlage 6.7 wordt nader ingegaan op de inhoudelijke voortgang, op de rol van Financieringssystematiek in de beheerplancyclus en wordt de modelmatige invulling van KO en GO getoond.

Resultaten Monitoringsproces en monitoringsysteem

Per 1 januari 2007 is het monitoringproces operationeel en is het monitoringsysteem opgeleverd. Hiermee kan ProRail op hoofdlijnen transparant maken in welke mate de prestaties van ProRail bijdragen aan de belangrijkste prestaties van de vervoerders. Uiterlijk eind 2007 zullen proces en systeem conform de eisen werken. Dit betekent dat minimaal 90% van alle opgetreden vertragingen en de oorzaken daarvan alsmede onveilige situaties met een betrouwbaarheid van ten minste 95% worden geregistreerd.

SMART-doel 2: afweging tussen onderhoud, vernieuwing en nieuwbouw

De afweging tussen verschillende infra-oplossingen en de afweging "onderhoud versus vervanging" wordt gemaakt op basis van de aantoonbare, laagste levensduurkosten, waarbij RAMS-eisen het uitgangspunt vormen.



Stand van zaken en de voortgang in 2007:

- RAMS- / Life Cycle Cost -management worden ProRail-breed opgepakt. Doel is om de RAMS-eisen in het voortbrengingsproces van nieuwe infrastructuur te integreren. Hierdoor zal de transparantie en efficiency van dit proces worden vergroot en worden infra-oplossingen gekozen, die voldoen aan de wensen en eisen, die er in de beheerfase aan worden gesteld. In 2006 is het plan van aanpak opgesteld; in 2007 vindt de operationalisering en de uitrol plaats (inclusief borging).
- De afwegingen over bestaande infra in het planvormingsproces vinden plaats op basis van levensduurkosten. Om deze afwegingen transparanter en uniformer te maken worden de volgende activiteiten uitgevoerd:
 - In 2006 is een aantal hulpmiddelen opgeleverd. De toepassing ervan is in de organisatie geborgd. Voorbeelden zijn duimstok en de railcasebase. Duimstok biedt een technisch onderbouwde en toetsbare norm, met criteria voor het afkeuren van de objecten bovenbouw en wissels. De railcasebase brengt kosteninformatie over

- werkzaamheden aan objecten in kaart voor klein onderhoud, groot onderhoud en vernieuwing.
- o Het planvormingsproces heeft een eerste verbetering en optimalisatie ondergaan. Zo is in de "proeffabriek" een pilot uitgevoerd, waarbij voor vier tracés verbeterinitiatieven zijn samengebracht, om te komen tot een robuuster en transparanter infraplan. In 2007 vindt de verdere uitrol plaats.
 - o In 2006 zijn de middellange termijn en lange termijn infraplannen opgeleverd, waarmee de volledige tijdshorizon aan planproducten wordt gedekt. In 2007 worden deze plannen geactualiseerd en doorontwikkeld.
 - o Binnen ProRail levert naast Inframangement ook Capaciteitsmanagement een bijdrage aan het planvormingsproces. In 2007 vindt verdere inbedding plaats van het proces en wordt de wijze van samenwerken geoptimaliseerd.

SMART-doel 3: keten van primaire processen op orde

De keten van primaire processen, inclusief taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden en in- en externe interfaces (overdrachtmomenten), is beschreven en (functioneel en technisch) beheerd.



Stand van zaken en de voortgang in 2007:

- In 2006 is een start gemaakt met de beschrijving van de processen van de bedrijfseenheden. Om als een logisch gevolg van de implementatie van stap 3 van de hoofdstructuur uniformiteit binnen ProRail te verkrijgen is gekozen voor centrale sturing en coördinatie. Ook is aandacht besteed aan het opzetten van het functionele en technische beheer.
- In 2007 zullen de procesbeschrijvingen voor ProRail en voor de afzonderlijke bedrijfseenheden gereedkomen. In deze beschrijvingen komen ook in- en externe interfaces, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden aan bod. Gekozen is voor Aris als ondersteunende tool om processen te beschrijven.

SMART-doel 4: gegevens op orde

De gegevens die nodig zijn voor ondersteuning van assetmanagement, financieringssysteem en de registratie van de NPI's zijn op voldoende niveau beschikbaar en betrouwbaar en worden goed beheerd.



Stand van zaken en de voortgang in 2007:

- De NPI's die bij de zes top-NPI's horen worden zo ver doorontwikkeld, dat voor 2008 grenswaarden kunnen worden afgesproken. De NPI's maken hierbij de ontwikkeling door van informatie-item via richtwaarde naar grenswaarde. De validiteitstoets biedt de mogelijkheid om NPI's verder te verbeteren, rekening houdend met de wensen en verwachtingen van de omgeving en de stakeholders van ProRail.
- Infra-atlas zal de gegevens over de actuele en toekomstige toestand van het spoorwegnetwerk bundelen. Doelstelling is de kwaliteit van de gegevens over de railinfra structureel te verbeteren. Infra-atlas zal eind 2006 gereed zijn. In 2007 vindt nazorg plaats.
- Voor het activaregister is in 2006 het activeringsproces ontworpen; eind 2007 zal het activaregister operationeel zijn.
- Het Project Beheer Infrastamdata zorgt voor vastlegging van stamgegevens over infra-objecten in SAP. Eind 2006 zal ten minste 90% van de benodigde gegevens over spoor, wissel, overweg, bovenleiding, baanlichaam, treindetectie en signalering juist in SAP zitten. Eind 2007 zal 80% van de benodigde gegevens voor alle infra-objecten correct zijn vastgelegd.
- In 2007 zal een aantal essentiële projecten nog de nodige inhoudelijke voortgang boeken. Hierbij wordt een link gelegd tussen de technische gegevens en de financiële gegevens.

Tevens wordt expliciet aandacht besteed aan de vormgeving van het beheer van de gegevens, waarbij ook procedures voor verbetering een rol spelen.

SMART-doel 5: systemen op orde

De systemen die minimaal nodig zijn voor de ondersteuning van asset-management, financieringssysteem en de registratie van NPI's zijn ontwikkeld en geïmplementeerd.



Stand van zaken en de voortgang in 2007:

- Implementatie en gebruikersnaam SAP
 - o In 2006 zijn voorbereidingen getroffen voor de gebruikersnaam van een nieuwe versie van de financiële module van SAP op basis van het nieuwe financieel besturingsmodel. Vanaf boekjaar 2007 zal dit systeem operationeel worden.
 - o Het "infradata =OK-model" is ontwikkeld. Dit model legt verbindingen tussen het financiële besturingsmodel, het activaregister, de objectenstructuur (PIO) en SAP.
 - o In 2007 vindt nazorg plaats om te waarborgen dat de systemen werken volgens de specificaties.

SMART-doel 6: professionalisering organisatie en medewerkers op orde

De organisatie is zo ingericht dat deze efficiënt, effectief, resultaatgericht en bedrijfsmatig kan functioneren. Kennis, vaardigheden en attitude van medewerkers zijn professioneel.



Stand van zaken en de voortgang in 2007:

- In 2006 is de inrichting van de nieuwe ProRail-organisatie afgerond. De bedrijfseenheden hebben de structuur geoptimaliseerd, zodat er sprake is van een effectieve en efficiënte organisatie, die optimale prestaties kan leveren tegen zo laag mogelijke kosten.
- Professionalisering van medewerkers is een continu proces. Werving en selectie, opleidingen en management development worden nu binnen heel ProRail op uniforme wijze aangepakt. In aanvulling daarop vinden de volgende activiteiten plaats:
 - o Resultaatgericht beoordelen. Dit maakt medewerkers duidelijk welke resultaten en competenties van hen verwacht worden. In 2005 en 2006 lag de nadruk op het plaatsvinden van gesprekken tussen leidinggevenden en medewerkers het maken van afspraken. In 2007 gaat de aandacht vooral uit naar de kwaliteit van de gesprekken en de afspraken.
 - o Opleidingen op het gebied van omgevings- en relatiemanagement. Dit stelt medewerkers in staat om externe en interne allianties te bouwen en professioneler in te spelen op de behoeften van externe stakeholders. Op basis van een pilot in 2006 is voor ProRail een opleiding op maat ontwikkeld. In het laatste kwartaal van 2006 en in 2007 zullen nieuwe opleidingsronden plaatsvinden.

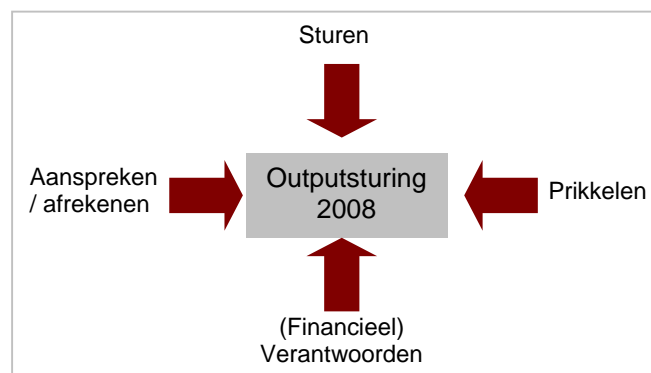
De zes SMART-doelen vormen de "harde" kant van het Programma Outputsturing. Maar het programma geeft ook aandacht aan de "zachte" kant. De overgang naar outputsturing heeft consequenties voor cultuur en werkwijzen, niet alleen binnen ProRail, maar ook in de relatie met andere partijen. Vanaf 1 januari 2008 wordt niet alles anders. Toch wordt een aantal competenties belangrijker, zoals resultaatgerichtheid, kostenbewustzijn, klantgerichtheid, omgevingsgevoeligheid en transparantie. Het Programma Outputsturing bereidt de organisatie daarop voor in samenwerking met het Programma Implementatie Transformatie en HRM.

4.1.2 Nieuwe sturingsrelatie

ProRail vormt samen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de vervoerders de zogenaamde institutionele driehoek. Voor een professionele ontwikkeling van de spoorsector is het belangrijk om de migratie naar outputsturing in samenwerking met de andere partners van de institutionele driehoek op te pakken.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat moet zich verder ontwikkelen tot een professionele opdrachtgever, die inderdaad op prestaties kan én gaat sturen en op afstand staat. Voor NS is de migratie naar outputsturing een vereiste uit de vervoerconcessie. Zowel ProRail als NS onderschrijven de noodzaak om bij de migratie naar outputsturing gezamenlijk op te trekken, om de efficiency en effectiviteit in de spoorketen als geheel te kunnen borgen.

De overgang naar outputsturing per 2008 heeft gevolgen voor de sturingsrelatie tussen ProRail en haar partners. ProRail zal eerst de sturingsrelatie met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aanpassen en daarna de sturingsrelatie met de vervoerders en andere stakeholders. In 2006 is ProRail samen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gestart met het uitwerken van de nieuwe sturingsrelatie, door de volgende sturingselementen verder uit te werken:



In augustus 2006 hebben de deelnemers van het ProRail-V&W-directieoverleg een workshop gevolgd over de gedrags- en culturaspecten die een rol spelen bij de overgang naar outputsturing. In het laatste kwartaal van 2006 zal besluitvorming plaatsvinden over de concretisering van de sturingsrelatie tussen ProRail en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In 2007 zal afstemming plaatsvinden met vervoerders en andere stakeholders over de nieuwe sturingsrelatie. In dat jaar worden ook voorbereidingen getroffen om de sturingsrelatie in 2008 in te voeren.

In 2007 moet de Minister besluiten of ProRail voldoet aan de eisen voor outputsturing. ProRail heeft in het plan van aanpak aangegeven hoe gemeten zal worden of ProRail “geslaagd” is. Over de praktische uitvoering hiervan zullen nadere afspraken moeten worden gemaakt inclusief het bijbehorende tijdspad.

4.2 Risicomanagement

ProRail heeft vanaf 2005 het gedachtegoed van Corporate Governance ofwel de code Tabaksblat van toepassing verklaard. Als gevolg hiervan heeft risicomanagement een steeds belangrijker rol binnen ProRail gekregen. Corporate Governance stelt echter de eis dat risicomanagement een integraal onderdeel blijft vormen van de algehele bedrijfsvoering. Vanaf 2007 zal daarom risicomanagement opgenomen worden in de reguliere P&C cyclus.

Ook bij de verdere implementatie van Corporate Governance maakt ProRail gebruik van het erkende COSO/ERM-model³⁴. Het COSO-model leidt tot verplechting van risicomanagement in alle bedrijfsactiviteiten en afdelingen en borgt het cyclische karakter van risicomanagement.

³⁴ Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission/Enterprise Risk Model

Risicomanagement heeft als doel inzicht te krijgen in alle inherente en niet inherente risico's die het behalen van de doelstellingen in gevaar kunnen brengen en in de mogelijkheden om deze risico's te beheersen. De toepassing van risicomanagement zal een ondersteuning vormen als ProRail aan het einde van ieder jaar, conform de code Tabaksblat, een bestuursverklaring aflegt die aangeeft dat processen efficiënt en effectief worden beheerst en dat daarover op de juiste wijze verantwoording is afgelegd.

Risicomanagement zal ook in 2007 op alle niveaus, van concernniveau tot op het laagste operationele niveau, worden voortgezet via de zogenaamde Control Self Assessments (CSA's). Dit zijn periodieke bijeenkomsten waarin de volgende zaken aan de orde dienen te komen:

- het identificeren door het management van (bedrijfseenheidoverstijgende) risico's op onder meer strategisch, organisatorisch, beleidsmatig en informatietechnisch niveau, en de koppeling daarvan met de NPI's van ProRail;
- het formuleren van beheersmaatregelen of het accepteren van risico's;
- het uitvoeren van beheersmaatregelen;
- het benoemen van de restrisico's;
- het laten afleggen van In-Control-Statements door leden van de directieraad, waarin expliciet wordt verklaard dat risico's geïdentificeerd en geclassificeerd zijn.

De keuze voor de implementatie van het COSO-model en het daarbij doorontwikkelen van risicomanagement biedt tevens de mogelijkheid de voortschrijdende inzichten op het terrein van Corporate Governance en risicomanagement op de voet te volgen. Aan het einde van 2007 beschikt ProRail over een systeem voor risicomanagement dat op alle operationele niveaus functioneert en dat ingebed is in de reguliere planning- en controlcyclus.

In 2006 zijn binnen ProRail op basis van Risk Self Assessments top risico's voor ProRail vastgesteld. In 2007 wordt deze inventarisatie uitgebreid met overige risico's. Vanaf 2007 zal over de beheersing van de risico's in de kwartaalrapportages worden gerapporteerd.

5 Financiële randvoorwaarden - Inkomsten en bestedingen

ProRail is verantwoordelijk voor een optimale invulling van de activiteiten die voortvloeien uit de Spoorwegwet en de Beheerconcessie. De financiële middelen die daarvoor nodig zijn heeft ProRail verwerkt in het langetermijnplan "Structureel vervangen". De Beheerconcessie vereist dat de geplande activiteiten van ProRail aansluiten bij de middelen die zijn opgenomen in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de subsidieaanvraag 2007 is aangegeven op welke wijze deze aansluiting is gerealiseerd.

5.1 Langetermijnplan "Structureel vervangen"

ProRail heeft als doelstelling om optimale prestaties te leveren tegen zo laag mogelijke kosten. Om dit te kunnen bereiken moet ProRail een afweging kunnen maken tussen vervanging en onderhoud op basis van integrale kosten.

ProRail heeft hiertoe een bedrijfseconomisch model opgezet om minder afhankelijk te zijn van het kasritme voor de korte termijn van de rijksoverheid. ProRail heeft hiertoe de volgende stappen gezet:

- Het expliciet maken van de afschrijvingskosten op vervangingswaarde maakt duidelijk welk bedrag gemiddeld in vervanging geïnvesteerd moet worden om de infrastructuur op peil te houden. Door deze afschrijvingskosten inzichtelijk te maken wordt ook de afweging tussen langer onderhouden of eerder vervangen duidelijk. Daarnaast wordt inzichtelijk dat de waarde van de activa bij gebrek aan investeringen terugloopt, alsmede de daarmee samenhangende prestaties. Uit een business case is dan ook gebleken dat tijdig vervangen uiteindelijk goedkoper is dan (te) lang onderhouden.
- De investeringen zijn gescheiden van de (exploitatie) kosten. Investeringen, inclusief bovenbouwvernieuwing, worden namelijk verdeeld over meerdere jaren. Het opnemen van deze uitgaven in de kosten geeft een onjuist beeld van de exploitatiekosten van de infrastructuur. Van de inkomsten uit de subsidie zijn derhalve de investeringsbijdragen voor specifieke projecten afgetrokken.

Het resultaat van deze stappen is dat:

- ProRail zichtbaar verlies lijdt als de inkomsten lager zijn dan de kosten;
- op de balans expliciet zichtbaar wordt dat er een reservering of achterstand is ten aanzien van de vervangingsinvesteringen;
- er een scheiding is tussen de rol van subsidieverlener en van aandeelhouder doordat de subsidieverlener de integrale kosten dekt en de aandeelhouder het kapitaal verschaft. In dit Beheerplan is nog geen rekening gehouden met eventueel rendement op het geïnvesteerd kapitaal.

Alle bedragen in dit Beheerplan zijn exclusief btw. ProRail is bij facturering wel verplicht om omzetbelasting in rekening te brengen.

Onderstaande Winst & Verliesrekening (tabel 5.1) geeft weer hoe bij het langetermijnplan "structureel vervangen" de positie van ProRail eruit zou zien. Tevens staan de kasstromen die met de investeringen te maken hebben weergegeven in tabel 5.2. Een deel van de investeringen wordt gefinancierd uit de operationele kasstroom en een deel uit specifieke investeringsbijdragen. Hierin is echter de uiteindelijke kasstroom nog niet sluitend met de middelen in de rijksbegroting. Een voorstel voor het sluitend maken wordt in paragraaf 5.1.1 besproken.

Tabel 5.1 Winst & Verliesrekening 2006-2020

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Opbrengsten															
Gebruiksvergoeding	202	202	205	206	206	208	211	219	219	222	222	222	222	222	225
Subsidie	1.233	1.112	1.146	1.141	1.191	973	980	1.049	956	1.275	1.378	1.440	1.471	1.420	1.417
HSL inkomsten	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
BR gebruiksvergoeding	-	5	6	8	9	10	13	14	14	14	14	14	14	14	16
Derden	24	29	24	23	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Beschikkingen	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vooruitontvangen bedragen	57-	36	17	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investeringsbijdragen															
Investeringsprojecten	49-	109-	172-	189-	187-	181-	124-	69-	69-	69-	65-	65-	65-	65-	68-
Totaal	1.366	1.278	1.229	1.192	1.248	1.036	1.107	1.240	1.147	1.470	1.576	1.638	1.669	1.618	1.618
Kosten															
Uitbesteed werk	562	542	541	536	549	549	551	551	551	552	552	552	552	552	552
Apparaatskosten	196	195	196	196	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193
Afschrijvingskosten	421	424	425	439	452	471	493	507	514	526	538	549	558	567	576
Intrestlasten	106	100	102	104	104	104	104	105	106	106	106	107	107	108	108
Mutanten Infra & intensiteit	7	12	16	17	19	24	35	48	50	55	55	55	55	55	58
Overige projecten	28	55	54	23	52	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
HSL uitgaven	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Betuwerroute uitgaven	-	28	26	27	29	26	29	32	29	29	30	29	40	28	31
Risicoopslag	49	49	52	52	56	52	52	52	51	53	53	51	52	52	52
Efficiency	30-	17-	20-	19-	19-	77-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-
Totaal	1.343	1.391	1.393	1.377	1.438	1.347	1.387	1.418	1.424	1.444	1.457	1.466	1.487	1.484	1.500
Bedrijfsresultaat	23	113-	165-	185-	190-	311-	281-	178-	277-	26	119	172	182	135	118
Totaal afschrijvingen	421	424	425	439	452	471	493	507	514	526	538	549	558	567	576
Operationele kasstroom	444	311	260	254	262	160	213	329	237	553	657	721	740	702	694

Tabel 5.1 gaat uit van een bedrijfsresultaat zonder belastingen en een operationele kasstroom waar de afschrijvingen bij het bedrijfsresultaat zijn opgeteld. Het negatieve bedrijfsresultaat ontstaat doordat de posten risico opslag en afschrijvingskosten volledig zijn meegenomen bij de bepaling van het bedrijfsresultaat. ProRail ontvangt voor deze beide posten (nog) geen (volledige) subsidie van V&W. De subsidie voor de investeringsprojecten zijn uit de opbrengsten gehaald in Tabel 5.1 en zijn opgenomen als financiering bij de investeringskasstromen.

Tabel 5.2 Kasstromen 2006-2020

Investeringskasstroom	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Uitgaven															
Bovenbouw	284	181	200	223	220	223	220	218	221	221	199	201	189	202	199
Overige systemen	162	154	162	187	253	258	304	343	315	363	386	334	365	345	351
Investeringsprojecten	96	150	195	199	187	181	124	69	69	69	65	65	65	65	68
Beschikte projecten	545	697	861	894	890	1.091	649	518	389	306	243	223	216	205	194
Inkomsten															
Beschikte projecten	545-	697-	861-	894-	890-	1.091-	649-	518-	389-	306-	243-	223-	216-	205-	194-
Investeringsprojecten	49-	109-	172-	189-	187-	181-	124-	69-	69-	69-	65-	65-	65-	65-	68-
Leenfaciliteit	46-	41-	23-	10-	1-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo Investerings	446-	334-	362-	410-	473-	481-	524-	560-	536-	584-	585-	534-	554-	547-	550-
Kasstroom															
Operationele kasstroom	444	311	260	254	262	160	213	329	237	553	657	721	740	702	694
Saldo Investerings	446-	334-	362-	410-	473-	481-	524-	560-	536-	584-	585-	534-	554-	547-	550-
kasstroom	2-	24-	102-	156-	211-	321-	311-	231-	299-	31-	72	187	186	154	145
Cumulatief	2-	26-	128-	284-	495-	816-	1.128-	1.358-	1.657-	1.689-	1.616-	1.429-	1.243-	1.089-	944-

In tabel 5.2 zijn de kasstromen opgenomen die horen bij het langetermijnplan "Structureel vervangen". De onderdelen van zowel tabel 5.1 als 5.2 zijn nader uitgewerkt in de volgende paragrafen. De tabel sluit nog niet met de rijksbegroting; er is in totaal een tekort van € 944 mln in de periode 2006-2020. Dit totale tekort komt ongeveer overeen met het bedrijfsresultaat uit tabel 5.1 dat in de periode 2006-2020 een cumulatief verlies van € 923 mln laat zien. In onderstaande paragraaf is beschreven hoe ProRail de activiteiten wil aanpassen om in de periode 2006-2011 alsnog binnen de rijksbegroting te blijven.

5.1.1 Aansluiting op rijksbegroting

Om de integrale kosten te dekken zijn meer middelen nodig dan in de rijksbegroting zijn opgenomen. Het totale tekort in de periode 2006-2020 bedraagt € 944 mln, maar doordat de middelen ongelijk verdeeld zijn over de jaren bedraagt het tekort in de periode 2006-2011 € 816 mln. In de Beheerconcessie staat dat ProRail het Beheerplan moet laten aansluiten bij de middelen die in de rijksbegroting zijn opgenomen.

Dit is mogelijk door posten uit het langetermijnplan "structureel vervangen" te wijzigen. Dit kan echter tot gevolg hebben dat de prestaties van ProRail afnemen. ProRail zal met V&W in overleg treden om gezamenlijk te bespreken op welke wijze hiermee moet worden omgegaan. ProRail stelt de volgende maatregelen voor om aan te sluiten op de rijksbegroting in de periode 2006-2011:

Te schrappen

- **risico-opslag:** deze is bedoeld om een reservering op te bouwen waarmee ProRail tegenvallers in projecten en werken zelf kan oplossen, zonder hulp van het ministerie. Door de opslag van 3,5% risico-opslag op alle kosten te schrappen, moeten de tegenvallers worden gecompenseerd door minder activiteiten uit te voeren of door het eigen vermogen aan te spreken. Dit reduceert het tekort in de periode 2006-2011 met € 310 mln;

Opnieuw te prioriteren investeringen

- **vervanging:** In de periode 2010-2011 wordt € 200 mln aan vervangingsinvesteringen naar 2012-2013 verschoven. Het verschuiven van de vervangingsinvesteringen vindt plaats door tijdelijk de criteria en normen te verlagen en de gemiddelde levensduur van activa te verhogen. Dit kan leiden tot hogere kosten in het onderhoud. Omdat vervangingen dan later plaatsvinden dan het economisch optimum, nemen de prestaties van de infrastructuur af als de kosten gelijk moeten blijven. In bijlage 6.6 en 6.7 staan de effecten van het niet volgen van het economisch optimum beschreven inclusief de lagere prestaties. Deze verschuiving is nog niet verwerkt in de hoogte van de NPI's na 2007;
- **investeringen:** Investeringsprojecten met de laagste MKBA-score die het minste bijdragen aan de prestaties van ProRail en de spoorsector krijgen lagere prioriteit in uitvoering. Op basis hiervan heeft ProRail € 300 mln aan investeringen verschoven van 2009-2011 naar 2012-2014. Deze prioritering is taakstellend. Dit kan als gevolg hebben dat ProRail de afgesproken prestaties niet in 2012 kan halen of dat capaciteitsknelpunten die de vervoerders hebben aangegeven later worden opgelost. Deze verschuiving is nog niet verwerkt in de hoogte van de NPI's na 2007.

ProRail zal voor de opnieuw te prioriteren investeringen op zoek gaan naar mogelijkheden die de prestaties zo min mogelijk negatief beïnvloeden. Hierbij kan worden gedacht aan het bijstellen van doelstellingen, genereren van extra inkomsten en het zo efficiënt mogelijk uitvoeren van werkzaamheden.

Tabel 5.3 Aansluiting op rijksbegroting (prijspeil 2006)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Saldo	2-	24-	102-	156-	211-	321-	311-	231-	299-	31-	72	187	186	154	145
Te schrappen															
Risicoopslag	49	49	52	52	56	52	52	52	51	53	53	51	52	52	52
Vervangingsinvesteringen	-	-	-	-	100	100	100-	100-	-	-	-	-	-	-	-
Investeringen	-	-	-	75	100	125	125-	100-	75-	-	-	-	-	-	-
Nieuw saldo	48	25	51-	29-	45	44-	484-	379-	323-	22	125	239	238	206	197
Bandbreedte	62	56	57	57	60	49	49	52	48	64	69	72	74	71	71
Resterend saldo	48	-	-	-	-	-	435-	326-	275-	-	56	167	165	135	126
Cumulatief saldo	48	73	22	7-	38	6-	490-	869-	1.192-	1.170-	1.045-	806-	568-	362-	165-

Bandbreedte

In overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is afgesproken dat in de begroting van de kosten een bandbreedte van maximaal 5% van de subsidie kan worden toegepast. De onderkant van de bandbreedte moet aansluiten bij de vergoeding die is opgenomen in de rijksbegroting. Dit laat onverlet dat ProRail erop aanstuurt om aan het einde van het jaar een sluitende kosten- en opbrengstenbegroting te hebben.

5.1.2 Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van Beheerplan 2006

In het Beheerplan 2007 hebben nieuwe inzichten geleid tot wijzigingen in de uitgaven en inkomsten ten opzichte van het Beheerplan 2006. De veranderingen zijn hieronder beschreven.

Opbrengsten

1. de gebruiksvergoeding is aangepast aan de meest recente prognoses, met inbegrip van de lagere inkomsten door de alternatieve gebruiksvergoedingsystematiek voor het goederenvervoer.
2. De gebruiksvergoeding betreft alleen het gemengde net zonder de nieuwe infrastructuur van Betuweroute en HSL. De inkomsten voor de Betuweroute zijn opgenomen in de reeks Betuweroute-inkomsten.
3. De gebruiksvergoeding is lager omdat de prestatieregeling (geld terug bij vertraging) is opgenomen als korting op de gebruiksvergoeding en niet meer in de vorm van kosten.
4. Bij de budgetten voor de subsidieaanvraag zijn ook de middelen voor de aanpak van capaciteitsknelpunten uit de tweede fase Herstelplan Spoor opgenomen (€ 490 mln, prijspeil 2005) inclusief de verwachte aanbestedingsmeevallers op aanleg van € 146 mln.
5. Voor de HSL zijn de inkomsten vanuit de HSA gebruiksvergoeding op de HSL Zuid infrastructuur niet meer in de financiële reeksen opgenomen. ProRail int de HSA gebruiksvergoeding voor V&W en sluit deze door onder aftrek van de beheerkosten.

Kosten

6. Het prijspeil is aangepast aan prijspeil 2006 door de uitgaven exclusief interestlasten met 0,75% te indexeren. Dit is het IBOI-percentages dat het CPB in april 2006 bekend heeft gemaakt in het Centraal Economisch Plan.
7. De kosten voor klein onderhoud (KO) zijn vanaf 2007 hoger dan in het Beheerplan 2006 was opgenomen. De oorzaken hiervan zijn:
 - a. een achterstand in indexering in de periode 2002-2005, waardoor de marktconforme indexering op de KO-contracten groter is dan de IBOI-indexering; de kosten nemen hierdoor met € 11,4 mln per jaar toe;
 - b. Het klein onderhoud stijgt met € 8,6 mln per jaar omdat een deel van de beoogde efficiency niet kan worden gerealiseerd. Dit wordt veroorzaakt door het ontbreken van een met vervoerders overeengekomen onderhoudsrooster. ProRail bekijkt of deze extra kosten in de gebruiksvergoeding kunnen worden opgenomen.
 - c. Op basis van afspraken die ProRail heeft gemaakt met de Arbeidsinspectie en Inspectie Verkeer en Waterstaat is het Normenkader Veilig Werken (NVW) ingevoerd. Dit betekent concreet dat het werken in persoonlijke waarneming (PW) waarbij een extra veiligheidsman is betrokken niet meer is toegestaan. Dit leidt tot hogere kosten (minimaal € 11,7 mln) voor klein onderhoud door verschuiving van werk overdag zonder buitendienststelling naar werken in extra buitendienststellingen in nacht en weekend. ProRail onderzoekt of er nog meer effecten zijn als gevolg van invoering NVW.
8. De projecten zijn ingedeeld in projecten die voornamelijk te activeren uitgaven betreffen (investeringsprojecten) en projecten die voornamelijk exploitatiekosten betreffen (overige projecten).

9. Uitgaven voor de Betuweroute zijn vanaf 2007 apart weergegeven ten opzichte van kosten voor het gemengde net van ProRail. De uitgaven voor de Betuweroute zijn uit de reeksen voor beheer, KO, GO, BBV en apparaat gehaald en separaat weergegeven.
10. ProRail's bijdrage aan de alternatieve gebruiksvergoedingsystematiek voor het goederenvervoer is taakstellend opgenomen in de efficiency-reeksen (€ 10 mln in de periode 2007-2011).
11. De HSL uitgaven met betrekking tot Infrasppeed zijn niet meer in de financiële reeksen opgenomen. ProRail gaat het contract met Infrasppeed in opdracht van de Staat beheren op basis van een volmacht. Hiervoor zal een beheerovereenkomst tussen ProRail en de staat worden afgesproken. ProRail loopt over de uitgaven met betrekking tot de HSL Zuid geen financieel risico. ProRail neemt alleen de beheerkosten van de contracten op in de uitgaven en deze worden vanuit de HSA gebruiksvergoeding vergoed. ProRail int de HSA gebruiksvergoeding voor V&W en sluisst deze door onder aftrek van deze beheerkosten

Investeringsen

12. De investeringen in de bovenbouw zijn anders verdeeld over de jaren 2006 tot en met 2008. In 2006 is € 48 mln extra uitgegeven. In 2007 en 2008 wordt dit gecompenseerd met lagere uitgaven.
13. De investeringen voor het oplossen van de capaciteitsknelpunten uit de tweede fase Herstelplan Spoor zijn toegevoegd aan de reeksen met investeringsprojecten. Deze reeks omvat naast deze investeringen ook uitgaven voor Toegankelijkheid, HotSpots en Kleine projecten. Het totaal van deze investeringen geeft de capaciteits- en kwaliteitsimpuls die nodig is om het spoorstelsel aan de afgesproken eisen te laten voldoen.
14. De vervangingsinvesteringen van Herstelplan Spoor zijn integraal opgenomen in het totaal aan vervangingsinvesteringen en niet separaat verantwoord. In bijlage 6.6 Effecten van budgetverschuivingen is te zien wat het niet opnemen van deze € 495 mln voor effect zou hebben op de prestaties.

Risico's

ProRail onderkent een aantal risico's die een effect kunnen hebben op het kostenniveau. Deze worden komend jaar verder onderzocht. Een kwantificering van deze risico's is op dit moment nog niet mogelijk. Daarnaast zijn deze niet binnen de beschikbare middelen op te vangen. Het betreft hier risico's door:

Wijzigingen in wet-®elgeving

1. Veiligheidsregelgeving
De effecten van Normenkader veilig werken (NVW) zullen nog worden bepaald. Het eerste effect van de invoering van NVW, de uitbanning van de extra veiligheidsman, is reeds verwerkt in de reeksen. ProRail onderzoekt of er nog meer effecten zijn als gevolg van invoering NVW. Overleg in de sector is noodzakelijk om tot een voor de sector financieel optimale oplossing te komen. Procesmatig werk in een buitendienststelling in de nacht of weekend lijkt een dure, relatief inefficiënte en wellicht onhaalbare oplossing voor het probleem. Er zijn ook andere varianten voorstelbaar, bijvoorbeeld in de sfeer van extra buitendienststellingen overdag. Het effect van NVW is nog niet verwerkt in de NPI beschikbaarheid.
2. Externe veiligheid regelgeving
De risico's die zich voordoen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen ertoe leiden dat ProRail extra maatregelen zou moeten treffen om het rangeren met gevaarlijke stoffen te kunnen voortzetten op sommige emplacementen. Deze maatregelen zoals blusvoorzieningen en bedrijfsbrandweer zijn dermate kostbaar dat ProRail deze waarschijnlijk niet zelfstandig zal treffen.

3. Milieuwetgeving

De strenger wordende milieuwetgeving. Het belangrijkste effect is op dit moment de problematiek van het verbod op het gebruik van gecreosoteerde dwarsliggers. Het effect op de kosten van 2006 en 2007 wordt op dit moment nader onderzocht. Het niet meer kunnen toepassen van gecreosoteerde dwarsliggers, onder andere bij GO, kan leiden tot versnelde afschrijving van delen van de bovenbouw. Op lange termijn is het effect nog niet kwantificeerbaar vanwege de onduidelijke status van de richtlijnen.

Nieuwe infrastructuur**4. Uitbreidingsinvesteringen**

Bij een aantal uitbreidingsinvesteringen staat nog niet vast hoe het programma precies ingevuld wordt zoals UPGE, STS, kleine projecten en 2^e Fase Herstelplan. De mutanten op de onderhoudskosten zijn derhalve ook nog niet precies bekend. Dit risico is nog niet verwerkt in de mutanten nieuwe infrastructuur.

5. Betuweroute

In de reeksen zijn de kosten van de risico's die met de exploitatie en ingebruikname van de Betuweroute samenhangen niet meegenomen. Het betreft kosten van zettingen, slijpen, aanpassen kabels en leidingen, na-onderhoud etc. Deze risico's liggen momenteel bij de staat en niet bij ProRail. Op dit moment wordt gewerkt aan oplossingen.

Wijzigingen in randvoorwaarden**6. Indexering**

De prijsstijgingen in de uitgaven van ProRail komen niet altijd overeen met de prijsstijgingen die berekend zijn volgens de afgeleide methode die met de Minister van Verkeer en Waterstaat is afgesproken. Een gevolg hiervan is bijvoorbeeld de achterstand in de indexering bij klein onderhoud. ProRail onderzoekt of dit risico ook bij andere kosten bestaat, bijvoorbeeld bij de apparaatskosten. In het verleden heeft achterblijvende indexering geleid tot impliciete taakstellingen. ProRail komt in 2006 nog met een voorstel voor een nieuwe indexeringsystematiek voor de eigen kosten. Op deze manier wordt duidelijk dat verschillen in indexering kunnen leiden tot budgetruimte of -krapte.

ProRail wil toe naar een methodiek waarbij een loon- en prijspeilbijstelling plaatsvindt die altijd is gekoppeld aan een index die representatief is voor die uitgaven en die tevens uitgaat van een volledige vergoeding van de indexering. Dit betekent dat voor de kosten van ProRail de volgende indexaties van toepassing kunnen zijn:

- de Index Materiële Overheidsconsumptie (IMOC) op de bruto apparaatskosten en uitbesteed werk;
- geen indexatie op interestlasten;
- de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) op afschrijving en overige projecten;
- andere indexaties; bij speciale meerjarige contracten zoals met Infraspeditie en bij de OutputProcesContracten kunnen andere indexaties afgesproken zijn dan IMOC en IBOI.

7. Gebruiksvergoeding: de meerjarige afspraken over de gebruiksvergoeding en de uitspraken van de NMa kunnen de opbrengsten van de gebruiksvergoeding zodanig beïnvloeden dat er onvoldoende dekking is voor de stijgende kosten van de intensiteit.

5.2 Subsidieaanvraag 2007

De totale kosten van ProRail bedragen in 2007 € 1.291 mln. ProRail vraagt hiervoor een subsidie aan van € 1.087 mln. ProRail ontvangt € 202 mln via de gebruiksvergoeding voor het gemengde net. Daarnaast ontvangt ProRail vanuit de gebruiksvergoeding HSL Zuid € 3 mln ter dekking van de beheerkosten die ProRail maakt voor de HSL Zuid. De subsidieaanvraag is gesplitst in de compensatie voor de lagere gebruiksvergoeding van het goederenvervoer, beheer hoofdspoorweginfrastructuur exclusief HSL en Betuweroute, afschrijvingskosten,

interestlasten, uitvoeren van niet-concessie activiteiten, uitvoeren van geormerkte projecten en het doen van uitbreidingsinvesteringen.

Onderbouwing Subsidie 2007	
Compensatie lagere GV	9
HSL uitgaven	3
Betuwerroute	23
Gemengd Net	683
Afschrijvingskosten	334
Intrestlasten	100
Niet-concessie	12
Geormerkte projecten	22
Investeringen	105
Totaal	1.291
Netto Gebruiksvergoeding	202-
HSL inkomsten	3-
Subsidieaanvraag	1.087
Beschikbare middelen	1.112
Saldo	25

Tabel 5.4 subsidieaanvraag 2007 (prijspeil 2006)

Een toelichting van elk onderdeel is opgenomen in bijlage 6.1.

5.3 Nieuwe infrastructuur

5.3.1 HSL

De uitgaven met betrekking tot Infrasppeed en de inkomsten vanuit de HSA gebruiksvergoeding op de HSL Zuid infrastructuur, zijn niet langer in de financiële reeksen van ProRail meegenomen. ProRail gaat het contract met Infrasppeed in opdracht van de Staat beheren op basis van een volmacht. Hiervoor zal een beheerovereenkomst tussen ProRail en de staat worden afgesproken. De scope van deze beheerovereenkomst is de HSL zuid infrastructuur inclusief de door infrasppeed gebouwde railaansluitsecties. ProRail loopt over de aan deze overeenkomst gebonden uitgaven en inkomsten inzake HSL Zuid geen financieel risico. Alleen de beheerkosten van de contracten zijn opgenomen in de uitgaven en deze worden vanuit de bovenstaande HSA gebruiksvergoeding vergoed. ProRail int de HSA gebruiksvergoeding voor V&W en sluit deze door onder aftrek van de beheerkosten. Deze beheerkosten bestaan uit kosten voor verkeersleiding en kosten voor het beheer van het contract met Infrasppeed. De beheerkostenreeks is hieronder separaat weergegeven.

Tabel 5.5 HSL inkomsten en uitgaven (prijspeil 2006)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
HSL inkomsten	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Beheer uitgaven	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
HSL uitgaven	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Saldo HSL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

5.3.2 Betuwerroute

De kostenreeksen die verband houden met ingebruikname en vernieuwing van de Betuwerroute zijn expliciet gemaakt in de financiële reeksen van dit Beheerplan. Uit de onderstaande opstelling blijkt dat een negatief saldo van € 250 mln voor de periode 2006-2020 resteert. Dit verschil wordt middels deze subsidieaanvraag gedekt. Hierbij is nog uitgegaan van een voorlopige reeks, omdat de taken voor ProRail pas duidelijk zijn als het contract tussen ProRail en BREM is opgesteld. Totdat hier nadere afspraken over gemaakt zijn gaat ProRail uit van de kostenreeks voor de Betuwerroute zoals opgenomen in het beheerplan 2006.

Het saldo tussen opbrengsten en uitgaven neemt ProRail mee in de subsidieaanvraag. ProRail gaat ervan uit dat met een succesvolle exploitatie van de Betuweroute door de BREM het saldo lager of maximaal even groot blijft. Ten opzichte van de reeks in het beheerplan 2006 is de gebruiksvergoeding voor de Betuweroute € 5,5 mln lager (periode 2007-2011). Dit komt door recente inzichten in de alternatieve gebruiksvergoedingsystematiek voor het goederenvervoer. In de onderstaande kosten zijn de kosten opgenomen voor de Havenspoorlijn, de doorgaande sporen van de haven naar het tracé van de A15, het A15-tracé, de emplacementen in de haven en de emplacementen Feyenoord en IJsselmonde. Het emplacement Kijfhoek en het tracé Zevenaar-grens zijn niet aan de Betuweroute toegerekend. De Betuweroute-uitgaven komen voor de periode 2007-2011 met gemiddeld € 27,3 mln overeen met de in 2003 door Horvat opgestelde raming van € 27,3 mln (prijspeil 2003) voor 2007 en verder.

Tabel 5.6 Betuweroute inkomsten en uitgaven (prijspeil 2006)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
BR gebruiksvergoeding	-	4,9	6,2	7,5	8,9	9,8	12,7	13,6	13,6	14,4	14,4	14,4	14,4	14,4	16,3
Betuweroute uitgaven	-	28,3	26,0	26,7	29,3	26,2	29,3	32,0	29,2	29,3	30,4	29,2	40,4	28,1	30,8
Saldo BR	-	23,4	19,8	19,2	20,5	16,4	16,6	18,4	15,6	14,9	15,9	14,8	26,0	13,7	14,4

5.3.3 Herstelplan Spoor

Het Herstelplan Spoor bestaat in de periode 2006-2012 uit de volgende onderdelen (in prijspeil 2005):

1. Vervangingsinvesteringen & Onderhoud (€ 495 mln)
2. Capaciteitsknelpunten, waaronder:
 - a. Startpakket Benutten & Bouwen (€ 42 mln)
 - b. Kleine projecten (€ 208 mln)
 - c. Programma capaciteitsknelpunten (€ 490 mln); in dit bedrag zijn ook de extra middelen van € 105 mln voor knelpunten in Randstad/Brabant opgenomen (Motie van Hijum)

Het totale budget voor het oplossen van de knelpunten in het spoorstelsel bedraagt € 1.199 mln (€ 1.094 mln conform MIT, plus € 105 mln). Niet al het budget is overgedragen vanuit aanleg omdat € 146 mln van het budget komt uit de realisatie van de aanbestedingsmeevallers op aanleg in de jaren 2008-2012. In onderstaande tabel zijn de in dit beheerplan opgenomen reeksen weergegeven met het beschikbare budget uit herstelplan spoor en de motie van Hijum.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Startpakket benutten&bouwe	10	10	12	7	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kleine infra 2e fase	29	27	38	57	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capaciteitsknelpunten 2e fas	-	55	76	82	96	96	51	-	-	-	-	-	-	-	-
Herstelplan 2e fase exploitati	65	42	49	131	94	71	51	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal uitgaven	104	134	174	277	251	167	102	-	-	-	-	-	-	-	-
Motie van Hijum	-	27	20	30	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Budget 2e fase	144	83	170	266	292	105	42	-	-	-	-	-	-	-	-
Kasschuif	40	24	16	20	69	61	60	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal budget	104	134	174	277	251	167	102	-	-	-	-	-	-	-	-

5.4 Toelichting op opbrengsten:

5.4.1 Netto gebruiksvergoeding

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

1. De prestatieregeling. ProRail zet jaarlijks € 4 mln van de gebruiksvergoeding in voor prestatieregelingen die in de netverklaring zijn opgenomen.
2. De compensatie voor de alternatieve gebruiksvergoedingsystematiek voor het goederenvervoer. Het goederenvervoer krijgt een hoger tarief per treinkilometer in plaats van een lager tarief per ton- en treinkilometer. Het effect zal in de periode 2007-2011 in totaal € 26 mln bedragen voor het gemengde net.

Voor de Betuweroute bedraagt het effect in de periode 2007-2011 €5,5 mln waardoor het totaal van de compensatie uitkomt op €31,5 mln.
De gebruiksvergoeding voor de Betuweroute en de nieuwe HSL-infrastructuur zijn niet in deze gebruiksvergoeding opgenomen.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Gebruiksvergoeding	212	214	215	215	215	215	215	223	223	226	226	226	226	226	229
Prestatieregeling	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-
Compensatie lagere GV	7-	7-	6-	5-	4-	4-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Netto Gebruiksvergoeding	202	202	205	206	206	208	211	219	219	222	222	222	222	222	225

5.4.2 Subsidieaanvraag

ProRail heeft als inkomsten uit de subsidieaanvraag de middelen opgenomen die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat beschikbaar heeft. In deze reeks zijn alle onderdelen van de subsidieaanvraag verwerkt, ook de tweede fase Herstelplan Spoor en het bijbehorende programma capaciteitsknelpunten. Het programma capaciteitsknelpunten was niet opgenomen in het Beheerplan 2006. Daarnaast zijn in overleg met V&W de Buitengewoon Opsporings Ambtenaren (BOA's) toegevoegd. Met ingang van 1 januari zal ProRail BOA's inzetten voor surveillance langs het spoor ter voorkoming van TAO's derden (zie ook 5.5.6.5). Ook de investeringen voor het Security programma zijn in de subsidieaanvraag 2007 meegenomen (zie ook 5.5.6.4). Op verzoek van V&W is upgrade tankplaten voor 2007 toegevoegd. V&W heeft hier €6,1 mln voor beschikbaar gesteld (zie ook 5.5.6.3).

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Basissubsidie	1.233	1.100	1.118	1.108	1.158	930	958	1.047	953	1.273	1.376	1.437	1.469	1.418	1.414
BOA's	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Security investeringen	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Upgrade tankplaten	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Meevallers op aanleg	-	-	26	30	30	40	20	-	-	-	-	-	-	-	-
Beschikbare subsidie	1.233	1.112	1.146	1.141	1.191	973	980	1.049	956	1.275	1.378	1.440	1.471	1.420	1.417

5.4.3 HSL Inkomsten

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

5.4.4 Betuweroute gebruiksvergoeding

ProRail hanteert voor de berekening van de gebruiksvergoeding van de Betuweroute dezelfde tarieven op basis van de alternatieve gebruiksvergoedingsystematiek voor het goederenvervoer als nu gelden voor het gemengde net en de vervoerprognoses uit hoofdstuk 3.

5.4.5 Opbrengsten derden

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

- instandhouding werken van derden (lokale en regionale overheden);
- beheer SuNij-lijn;
- omroepcontract;
- beheer sectorbrede ICT-systemen (o.a. VPT);
- aanleg deel Zeeuwse lijn in 2007 en 2008;
- verhuur van telecommunicatielijnen (BT).

5.4.6 Beschikkingen

De bedragen die in 2006 vermeld staan hebben betrekking op de projecten Transmissie Betuweroute en Monitoringsysteem.

5.4.7 Vooruitontvangen bedragen

ProRail voorziet dat de middelen voor de geormerkte projecten STS, UPGE en Hotspots in 2006 niet volledig besteed kunnen worden. De prestatie voor deze bedragen zal ProRail in de komende jaren leveren.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
STS	22	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UPGE	15	10	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hotspots	20	4	13	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vooruitontvangen bedragen	57	36	17	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

5.5 Toelichting op de kosten

Hieronder zijn de veranderingen ten opzichte van het vorige Beheerplan toegelicht. ProRail rapporteert aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op het niveau van tabel 5.1 en tabel 5.2, met uitzondering van de geormerkte projecten. Daarover rapporteert ProRail volgens afspraak op een andere wijze.

5.5.1 Uitbesteed werk

De uitgaven voor uitbesteed werk zijn weergegeven in onderstaande tabel (prijspeil 2006). De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van Beheerplan 2006 zijn:

- De kosten voor de Betuweroute zijn uit deze reeks verwijderd en in een aparte reeks voor de Betuweroute opgenomen.
- De uitgaven voor klein onderhoud zijn gestegen.
- De kosten NS reizigers zijn veranderd in een korting op de gebruiksvergoeding als gevolg van de prestatieregeling (zie verder onder inkomsten).

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verkenningen & Innovatie	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Beheer	132	132	131	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130
Klein Onderhoud	254	238	236	233	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237
Groot Onderhoud	107	106	102	102	105	105	105	104	104	104	104	104	104	104	104
Transfer	60	58	62	61	68	68	70	70	70	71	71	71	71	71	71
Uitbesteed werk	562	542	541	536	549	549	551	551	551	552	552	552	552	552	552

5.5.1.1 Verkenningen en Innovatie

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

5.5.1.2 Beheer

De kosten voor beheer (voor indexatie) dalen met ongeveer € 1 mln per jaar doordat de kosten voor beheer van de Betuweroute uit deze reeks zijn gehaald en apart zijn opgenomen.

Onder beheer zijn de volgende kosten opgenomen:

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

5.5.1.3 Kleinschalig Onderhoud (KO)

Klein onderhoud bestaat uit de procescontracten en uit projectmatige activiteiten. Daarnaast wordt rekening gehouden met onderhoudskosten voor bestrijding van RCF/ Ultrasoon en sanering schermen. De reeks van klein onderhoud is gewijzigd om vier redenen:

1. Met de procescontractaannemers is op de procescontracten een marktconforme indexatie afgesproken. De toegekende IBOI is echter in de periode 2002-2005 structureel lager geweest dan de marktconforme indexatie. Dit verschil is niet meer op te lossen door het schrappen van activiteiten. Hierdoor nemen de kosten voor KO toe met € 11,4 mln.
2. Het klein onderhoud stijgt met € 8,6 mln per jaar omdat een deel van de beoogde efficiency niet kan worden gerealiseerd. Dit wordt veroorzaakt door het ontbreken van een met vervoerders overeengekomen onderhoudsrooster. ProRail bekijkt of deze extra kosten in de gebruiksvergoeding kunnen worden opgenomen.
3. Op basis van afspraken die ProRail heeft gemaakt met de Arbeidsinspectie en Inspectie Verkeer en Waterstaat is het Normenkader Veilig Werken (NVW) ingevoerd. Dit betekent concreet dat het werken in persoonlijke waarneming (PW) waarbij een extra veiligheidsman is betrokken niet meer is toegestaan. Dit leidt tot hogere kosten (minimaal € 11,7 mln) voor klein onderhoud door verschuiving van werk overdag zonder buitendienststelling naar werken in extra buitendienststellingen in nacht en weekend. Overleg in de sector is noodzakelijk om tot een voor de sector financieel optimale oplossing te komen.
 Procesmatig werk in een buitendienststelling in de nacht of weekend lijkt een dure, relatief inefficiënte en wellicht onhaalbare oplossing voor het probleem. Er zijn ook andere varianten voorstelbaar, bijvoorbeeld in de sfeer van extra buitendienststellingen overdag.
4. Doordat de Betuweroute uit de KO-reeks gehaald is, daalt deze met € 10 mln per jaar. De KO kosten voor de Betuweroute zijn in de aparte reeks voor de Betuweroute opgenomen.

5.5.1.4 Grootschalig onderhoud (GO)

Grootschalig onderhoud bestaat uit projectmatige activiteiten. Deze reeks daalt (voor indexatie) met € 1 mln per jaar omdat de kosten voor grootschalig onderhoud aan de Betuweroute uit de reeks zijn gehaald en in de aparte reeks voor de Betuweroute zijn opgenomen.

5.5.1.5 Onderhoud Transfer

Transfer betreft de onderhoudsactiviteiten aan de stationsinfra. Dit bestaat op hoofdlijnen uit schoonmaken (graffiti, vandalisme), onderhoud (dagelijks en constructief onderhoud en storingen) en centrale posten zoals OZB, energie en verzekeringen. De mutanten door de oplevering van nieuwe infrastructuur zijn reeds in de reeks Transfer verwerkt. Dit veroorzaakt de stijging van de kosten over de jaren.

5.5.2 Apparaatskosten

Deze reeks is gewijzigd door de geactiveerde productie af te trekken van de bruto apparaatskosten. Dit geeft een beter beeld omdat de geactiveerde productie sterk samenhangt met het investeringsvolume. Daarnaast zijn de apparaatskosten van de specifieke projecten en de Betuweroute uit deze reeks gehaald en weergegeven bij de reeksen van de betreffende projecten. Een deel van de apparaatskosten wordt gedekt door de gebruiksvergoeding (directe kosten van capaciteitsverdeling en verkeersleiding), opbrengsten van derden (zoals het omroepcontract) of separate projectbeschikkingen.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bruto apparaatskosten	262	260	260	260	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258
Generieke taakstelling Appar	7-	8-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-
Geactiveerde productie	60-	57-	55-	55-	55-	55-	55-	55-	55-	55-	55-	55-	55-	55-	55-
Apparaatskosten	196	195	196	196	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193

Bruto apparaatskosten

Hieronder vallen alle personele lasten (inclusief verkeersleiding en capaciteitsmanagement) en aanverwante zaken (zoals huisvesting, automatisering en advisering). De bruto apparaatskosten dalen ten opzichte van de kosten in het vorige Beheerplan. Dit komt door het expliciet opnemen van de kosten van de Betuweroute inclusief het daaraan gerelateerde apparaat.

Generieke taakstelling

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

Geactiveerde productie

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

5.5.3 Interestlasten

Naast interestlasten heeft ProRail ook rente-inkomsten over openstaande saldi. Deze baten zijn afgetrokken van de bovenstaande lasten. De interestlasten vallen lager uit doordat ProRail de verplichtingen kritisch onder de loep heeft genomen (o.a. voorfinanciering Bijlmer en NS-lening voor stations) en door hogere baten. Bij de herfinanciering van aflopende leningen is gerekend met een interestpercentage van 5%. In deze reeks is rekening gehouden met de vervroegde aflossing van een uitgaande lening, het niet opnieuw herfinancieren van een lening en met een subsidie in plaats van een lening voor het bedrag van de leenfaciliteit, €75 mln, in 2006.

5.5.4 Mutanten infrastructuur en intensiteit

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mutanten Infrastructuur	7	10	13	14	17	20	32	36	39	40	40	40	40	40	40
Mutanten Intensiteit	-	1	3	3	2	3	3	11	11	14	14	14	14	14	17
Mutanten Infra & intensiteit	7	12	16	17	19	24	35	48	50	55	55	55	55	55	58

Mutanten Infrastructuur

Via het MIT en FENS wordt nieuwe infra gerealiseerd. Dit kan gevolgen hebben voor beheer- en instandhoudingskosten. Deze effecten zijn geïnventariseerd en in de reeks mutanten infra verwerkt. Mutanten in stationsinfra zijn hier echter niet opgenomen; deze kosten zijn opgenomen in de rubriek 'Transfer'. Voor MIT-projecten is uitgegaan van de projecten in paragraaf 5.6.3. Voor FENS zijn alleen de gevolgen van het programma InfoPlus bekend. Voor de overige FENS-projecten is nog geen inschatting te maken.

Mutanten intensiteit

Ook veranderingen in de intensiteit van het spoorverkeer leiden tot veranderingen in de kosten voor beheer en instandhouding. De gebruiksvergoeding zou de stijging van de kosten door intensiteitverhoging volledig moeten dekken.

De reeks mutanten intensiteit is daarom op dezelfde wijze aangepast als de reeks voor de gebruiksvergoeding op het gemengde net. De reeks mutanten intensiteit houdt nog geen rekening met de stijging van de kosten buiten het gemengde net, zoals op de Betuweroute en de nieuwe HSL-infrastructuur.

5.5.5 Afschrijving

ProRail heeft met het ministerie afgesproken dat met ingang van 2011 de integrale kosten van ProRail worden vergoed. Dit betekent dat vanaf dat moment de afschrijvingskosten op basis van vervangingswaarde worden vergoed. Deze kosten zijn verwerkt in de NoMo-reeksen. Op dit moment zijn alleen de nieuwe investeringen en bovenbouwinvesteringen op vervangingswaarde meegenomen in onderstaande tabel. De bestaande afschrijving EF (op activa gefinancierd door Eigen Financiering) en OF (op activa gefinancierd door OverheidsFinanciering) zijn nog op historische kostprijzen gebaseerd.

Vanaf 2007 zullen alle activa op basis van vervangingswaarde worden afgeschreven. De activa die nu nog op basis van historische kostprijzen gebaseerd zijn, worden door deze stelselwijziging geherwaardeerd. Hierdoor zal de nieuwe afschrijvingsreeks op basis van vervangingswaarde stijgen.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bestaande EF-Activa (HUP)	87	82	74	68	64	60	58	53	51	47	43	41	40	38	37
Bestaande OF-Activa (HUP)	123	120	115	115	110	110	107	106	97	99	101	101	98	97	96
Bovenbouw (VV)	207	206	206	206	207	207	208	208	208	209	209	208	208	208	208
Nieuwe OF-activa (VV)	5	16	30	50	71	94	121	140	157	172	186	199	211	224	235
Totaal afschrijvingen	421	424	425	439	452	471	493	507	514	526	538	549	558	567	576
Ingroei	25	89	63	29	21	10	31	53	22	58	47	15	3	20	26
In subsidieaanvraag	446	334	362	410	473	481	524	560	536	584	585	534	554	547	550
Cumulatief tekort	25	65	127	156	135	125	94	41	19	39	86	71	67	48	21

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

Tot 2011 wordt met een ingroei-scenario gewerkt. De vergoeding voor de afschrijvingskosten wordt wel weergegeven, maar slechts tot het niveau van de daadwerkelijke vervangingsinvesteringen wordt subsidie voor de afschrijvingskosten aangevraagd (zie ook paragraaf over investeringen). Als de vervangingsinvesteringen lager zijn dan de afschrijving, neemt de waarde van de bestaande infrastructuur echter af. In het cumulatieve tekort wordt de achterstand in reserveringen zichtbaar. Eventuele overschotten dienen gereserveerd te worden voor toekomstige uitgaven.

5.5.6 Overige projecten

Tot de overige projecten behoren de speciale projecten binnen de exploitatie. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft een aantal projecten geoormd, zoals Stoptonende Seinen (STS), Uitvoeringsprogramma Geluid (UPGE), Upgrade tankplaten, Security op het spoor, BOA's, Voorbereiding beheer HSL Zuid en Transmissie Betuweroute.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
STS	0	24	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UPGE	4	10	24	20	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Upgrade tankplaten	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Security op het Spoor	2	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BOA's	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Overige	23	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overige projecten	28	55	54	23	52	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

5.5.6.1 STS

STS is erop gericht het aantal passages STS in 2009 met 50% te verlagen en het risico dat een STS met zich meebrengt met 75% te verlagen. De percentages gelden ten opzichte van peiljaar 2003. Het programma bedraagt in totaal voor de jaren 2005 tot en met 2008 € 50 mln (prijsspeil 2004). Ten opzichte van het Beheerplan 2006 zijn de uitgaven naar latere jaren verschoven.

De gevolgen voor de instandhoudingskosten zijn op dit moment nog niet bekend. De kosten zullen voor een groot deel voor rekening van de vervoerders komen omdat de treinen aangepast zullen worden.

5.5.6.2 UPGE

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

Het programma bestaat uit de deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' en een aantal deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn om aan de normen te kunnen voldoen. Omdat het programma vertraagd is, zullen de uitgaven later plaatsvinden dan oorspronkelijk was voorzien. De totale omvang blijft echter € 110 mln op prijspeil 2003. De gevolgen voor de instandhoudingskosten zijn op dit moment nog niet bekend.

5.5.6.3 Upgrade tankplaten

In het kader van het exploitatiecontract voor de tankplaten met Vivens is een upgrade van de tankplaten voorzien. De kosten van deze upgrade zijn volgens de uitplaatsingsovereenkomst NS-V&W voor rekening van V&W. Het betreft hier het saneren van bodemverontreiniging, opknappen van de tankinstallaties en het plaatsen van camera's ter beveiliging van de tankplaten en tankinstallaties. Deze activiteiten vallen onder de niet-concessieactiviteiten van ProRail en zijn daarom hier expliciet weergegeven. V&W heeft ProRail verzocht om de upgrade tankplaten uit te voeren.

5.5.6.4 Security op het spoor

ProRail is in 2006 gestart met het programma 'security op het spoor' dat uitwerking geeft aan de projecten 'Bescherming Vitale Infrastructuur' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het 'Nationaal AlerteringsSysteem' van het Ministerie van Justitie. ProRail heeft samen met vele andere partijen, waaronder de AIVD en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, een risk assesment uitgevoerd. Daaruit is gebleken wat de belangrijkste risico's zijn en welke maatregelen daarbij passen. Op basis hiervan zal een beeld gevormd worden van de extra kosten na 2008.

In het kader van het programma Security op het spoor zijn er investeringsvoorstellen voor de aanpak van stations in 2007. Deze investeringen zijn in totaal €3,5 mln.

5.5.6.5 BOA's

ProRail zal per 1 januari 2007 Buitengewoon Opsporings Ambtenaren (BOA) opnemen in haar organisatie. ProRail is tot de conclusie gekomen na verschillende evaluaties van een pilot met de BOA dat de inzet een positieve bijdrage levert aan het terugdringen van storingen door "derden" aan het spoor. V&W heeft hier positief op gereageerd en €2,2 mln. ter beschikking gesteld. Het gaat hierbij om een niet wettelijke taak, aangezien ProRail een lacune opvult die ontstaat tussen haar beheertaak en de repressieve en toezichhoudende taken die gewoonlijk worden uitgevoerd door de politie en/of IVW.

5.5.6.6 Overige

In 2006 (en latere jaren) wordt een aantal overige projecten uitgevoerd, zoals Transmissie Betuweroute, Voorbereiding HSL en Monitoringsysteem. Deze projecten vallen op het monitoringsysteem na onder de subsidieaanvraag die bij dit Beheerplan hoort.

5.5.7 Saldo Efficiency en effectiviteit

ProRail heeft in de reeksen rekening gehouden met verschillende taakstellingen oplopend tot meer dan € 150 mln per jaar vanaf 2011.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Efficiency taakstelling BBV	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-	25-
Efficiency en effectiviteit KO	-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-	40-
ZBO taakstelling	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-	4-
Generieke taakstelling	7-	8-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-	10-
Extra Nomo efficiency	-	-	-	-	-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-
Aanbesteding exploitatie	30-	15-	18-	17-	17-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Compensatie lagere GV	-	2-	2-	2-	2-	2-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reeds in reeksen	36	77	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79	79
Efficiency	30-	17-	20-	19-	19-	77-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-

Efficiencytaakstelling BBV

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

Efficiency Kleinschalig Onderhoud

In de jaren 2005 en 2006 was er nog sprake van een terugploegregeling van de KO-efficiency. De besparingen die de efficiency opleverden werden daarbij ingezet voor TAO-reducerende maatregelen. Vanaf 2007 zal de efficiency € 40 mln per jaar bedragen. Dit bedrag wordt in mindering gebracht op de beschikbare middelen van ProRail. De realisatie van de efficiency is afhankelijk van het invullen van een aantal randvoorwaarden, waaronder invulling van een onderhoudsrooster.

ZBO-taakstelling

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

Generieke taakstelling apparaatskosten

Zie toelichting bij apparaatskosten.

NoMo-efficiency

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

Aanbestedingsresultaten exploitatie

De post aanbestedingsresultaten exploitatie zijn meevallers die naar verwachting zullen optreden door het gebruik van nieuwe contractvormen bij aanbestedingen en markteffecten. ProRail heeft dit aangegeven in de brief van 13 december 2004 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De verwachte meevallers voor de periode 2007-2010 zijn verminderd met € 160 mln omdat deze meevallers al in de reeks voor klein onderhoud waren verwerkt. Dit resulteert in lagere kosten in de periode 2005-2010 van € 144 mln. Deze lagere kosten kunnen pas na realisatie definitief worden geboekt.

Compensatie lagere GV

ProRail draagt in de periode 2007-2011 € 10 mln bij aan de financiering van de alternatieve gebruiksvergoedingsystematiek voor de goederenvervoer. Deze bijdrage is taakstellend opgenomen maar nog niet specifiek toegewezen.

5.6 Investerings

ProRail heeft een investeringsportfolio voor vervangingen en uitbreidingsprojecten aan de infrastructuur, FENS en derden.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Vervangingsinvesteringen	446	334	362	410	473	481	524	560	536	584	585	534	554	547	550
Investeringsprojecten	96	150	195	199	187	181	124	69	69	69	65	65	65	65	68
MIT-Projecten	310	467	696	754	780	1.001	559	428	299	216	153	133	126	115	104
FENS	115	110	75	50	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Derden investeringen	120	120	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
Investerings	1.086	1.181	1.418	1.503	1.550	1.753	1.298	1.147	993	958	893	822	835	818	812

5.6.1 Vervangingsinvesteringen

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bovenbouw	284	181	200	223	220	223	220	218	221	221	199	201	189	202	199
Overige systemen	162	154	162	187	253	258	304	343	315	363	386	334	365	345	351
Vervangingsinvesteringen	446	334	362	410	473	481	524	560	536	584	585	534	554	547	550

5.6.1.1 Bovenbouwvernieuwing

De reeks voor Bovenbouwvernieuwing is gebaseerd op het LCM+ Bovenbouwplan 2001. De bovenbouwvernieuwing efficiency van € 25 mln is reeds verrekend en wordt ingevuld door het toepassen van LifeCycleManagement-maatregelen.

5.6.1.2 Vervangingsinvesteringen

Deze investeringen betreffen andere systemen en objecten zoals beveiligingsinstallaties, energie systemen, kunstwerken, etcetera. Deze investeringen komen terug in de financiële meerjarenplanning en in de productieplanning.

De geplande overige vervangingsinvesteringen voor de periode tot 2020 variëren tussen € 150 mln tot € 400 mln per jaar. Vanaf 2010 is met name extra inspanning nodig voor de vervanging van de beveiligingsystemen en energietoevoer. De voorbereidingen voor deze investeringen zijn ingangezet. Ook zijn de vervangingsinvesteringen in stationsinfrastructuur hier opgenomen zoals vervangingen van perronmeubilair, bewegwijzering, liften, roltrappen, automatische deuren, luchtbehandeling en perronherbestrating.

5.6.2 Investeringsprojecten

Om in te kunnen spelen op de gewijzigde omstandigheden zijn naast vervangingsinvesteringen ook uitbreidingsinvesteringen noodzakelijk. De investeringsprojecten (€ 150 mln.) worden gedeeltelijk gefinancierd vanuit de leenfaciliteit (€ 41 mln.) en het restant (€ 109 mln.) valt binnen de subsidieaanvraag voor de Beheerconcessie Het deel dat binnen de subsidie aanvraag valt omvat de uitbreidingsinvesteringen in toegankelijkheid, hotspots, kleine projecten en 2^e fase capaciteitsknelpunten.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Toegankelijkheid	10	12	34	42	25	22	15	11	11	11	8	8	8	8	10
Hotspots	0	4	13	2	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kleine projecten	86	78	73	74	62	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57
2e fase capaciteitsknelpunten	-	55	76	82	96	96	51	-	-	-	-	-	-	-	-
Investeringsprojecten	96	150	195	199	187	181	124	69	69	69	65	65	65	65	68

5.6.2.1 Toegankelijkheid Stations

Het totaal van deze reeks bedraagt volgens de laatste inzichten € 450 mln. Hiervan wordt € 280 mln. gebruikt voor perronaanpassingen, € 35 mln. voor kleine maatregelen en € 135 mln. voor liften.

Door enkele uitbreidingen in de scope is het totale bedrag hoger dan de door de Minister toegezegde reeks van €405 mln. Samen met de €20 mln van de Valys-regeling voor het liftenprogramma en overige toegankelijkheidsprojecten is nog €25 mln niet opgenomen in de reeks. ProRail wil dit tekort nog niet claimen omdat dit nog binnen de onzekerheidsmarge van het programma valt.

Het stappenplan Toegankelijkheid gaat uit van een versnelling van uitgaven (€64 mln.) in de periode 2006-2011. Het betreft de volgende opties om de aanpak van de toegankelijkheid versneld aan te pakken op:

- perrons op contractsector lijnen gelijk aanpakken met instroom nieuw materieel: €27 mln;
- perrons op NSP-stations gelijk aanpakken met bouw NSP: €8 mln;
- grootste stations zonder liften versneld van liften voorzien: €28 mln;
- kleine maatregelen: €15 mln.

Voor de periode 2011–2020 wordt nog gezien of er voldoende budget is om in pas te lopen met de perronaanpassingen voor de instroom van materieel op de overige stations.

De versnellingen is bij de aansluiting op de rijksbegroting uit de planning gehaald en niet verwerkt in de NPI toegankelijkheid.

5.6.2.2 Hotspots

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft verzocht om in 2006 en 2007 extra aandacht te geven aan de veiligheidsknelpunten, de zogenaamde "hotspots". Hiervoor is €28 mln beschikbaar gesteld dat in onderling overleg zal worden besteed aan projecten voor de verbetering van onder meer de overwegveiligheid. De realisatie van deze projecten zal in de periode 2007-2011 plaatsvinden.

5.6.2.3 Kleine projecten

Tot het programma kleine projecten behoren kleine projecten die minder dan €12,5 mln kosten, een hoog maatschappelijk rendement hebben en snel uitvoerbaar zijn. De cijfers betreffen inschattingen omdat ideeën voor deze projecten vaak in korte tijd ontstaan tijdens de capaciteitsverdeling. Deze kleine projecten worden in overleg met gerechtigden vastgesteld en opgelost. ProRail heeft de kleine projecten in dit Beheerplan opgenomen in de investeringen, met inbegrip van het startpakket 'benutten en bouwen'. Deze investeringen hebben een minimale MKBA van 1,5. Het doel van de investeringen is verbetering van de prestaties van de spoorsector voor zover ProRail daar zorg voor draagt. Dit kan een kwalitatieve verbetering zijn of verbetering van de capaciteit van de fysieke infrastructuur of de ICT-infrastructuur.

5.6.2.4 Programma capaciteitsknelpunten 2^e faseherstelplan

Bij het ontwikkelen van de dienstregeling 2007 bleek dat er meer knelpunten bestaan voor punctualiteit en capaciteit dan waarvan in 2003 werd uitgegaan. Dat komt onder andere doordat het aantal reizigers en daarmee het aantal vervoerbewegingen met name in de Randstad sneller groeit dan verwacht. Om deze knelpunten op te lossen, is €490 miljoen nodig. Dit wordt voor een bedrag van €385 miljoen gefinancierd uit de tweede fase. Daarnaast is in het kader van het amendement Van Hijum €105 miljoen beschikbaar voor het oplossen van de capaciteitsknelpunten in Brabant en de Randstad. De knelpunten die ProRail voorstelt op te lossen, zijn in overleg met NS en goederenvervoerders ontleend aan de vervoer- en verkeersprognose van 'Ontwerp 2007' en in lijn met de Nota Mobiliteit. De dienstregeling 2007 is iteratief met de op te lossen knelpunten tot stand gekomen. De oplossingen om de gesignaleerde knelpunten weg te nemen zijn beoordeeld en geprioriteerd met behulp van een MKBA gebaseerd op de OEI-systematiek (Overzicht Effecten Infrastructuur). De MKBA is getoetst door een extern bureau. Voor een globaal overzicht van welke punctualiteits- en capaciteitsknelpunten zullen worden opgelost, wordt verwezen naar bijlage 6.5.

5.6.3 MIT-projecten

De MIT-projecten zijn opgenomen conform de laatste inzichten van ProRail. ProRail zal bij het aanvragen van de beschikkingen zorgen dat de investeringen aansluiten op de beschikbare middelen. Op dit moment sluiten de middelen na het schrappen van de Programma's BB21 implementatie en Vervolg betrouwbaar benutten. Deze programma's zijn belangrijk voor de groei van de capaciteit na 2015. Het eerste programma zal indien noodzakelijk gefinancierd worden via de vervangingsinvesteringen in beheer en onderhoud. Het Vervolg betrouwbaar benutten is niet opgenomen omdat ProRail en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nog geen overeenstemming hebben bereikt over de ambitie. De spoorsector heeft in reactie op de Nota Mobiliteit aangegeven dat dit programma nodig is om de knelpunten na 2012 op te lossen.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Personen	223	291	408	475	500	749	321	180	112	41	32	23	16	15	4
Traject Oost	5	10	6	21	46	60	70	95	65	60	21	10	10	-	-
GSM-R	17	25	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2e Fase	-	-	-	-	-	50	75	100	100	100	100	100	100	100	100
Stations	39	102	252	228	190	101	51	19	2	-	-	-	-	-	-
Goederen	26	39	27	29	44	40	43	34	20	15	-	-	-	-	-
MIT-Projecten	310	467	696	754	780	1.001	559	428	299	216	153	133	126	115	104

5.6.4 FENS-projecten

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

5.6.5 Derden Projecten

Deze reeks geeft een indicatie van de inspanning die ProRail verricht voor projecten van derden. Het betreft hier vooral projecten voor Randstad Rail van ongeveer € 90 mln en onderdoorgangen onder het spoor voor gemeenten of provincies. Deze investeringen worden volledig gedekt door derden. In deze reeks is het gedeelte van 'Intensivering spoor in steden' wat door derden gefinancierd wordt nog niet meegenomen. Deze zal door ProRail nog toegevoegd worden aan de reeks.

6 Bijlagen Beheerplan 2007

6.1 Bijlage toelichting Subsidieaanvraag 2007

Bedrag	Toelichting subsidieaanvraag
€ 8,7 mln	<p>Compensatie lagere gebruiksvergoeding De gebruiksvergoeding valt lager uit vanwege een alternatieve gebruiksvergoeding voor het goederenvervoer. Het effect bedraagt in totaal € 31,9 mln in de periode 2007-2011 ten opzichte van de gebruiksvergoeding uit de geldende Netverklaring. Bij de huidige vervoerprognoses is de verwachting dat er in totaal € 8,7 mln minder aan gebruiksvergoeding binnenkomt. Het betreft hier € 7,4 mln voor het gemengde net en € 1,3 mln voor de BetuweRoute. Een deel van deze lagere gebruiksvergoeding draagt ProRail middels een taakstelling van € 10 mln in de periode 2007-2011.</p>
€ 2,6 mln	<p>Beheer HSL: zonder gebruiksvergoeding en infraspeedcontract De kosten voor HSL beheer zijn als volgt onderbouwd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • € 1,9 mln aan personeelskosten ten behoeve van een separate HSL beheerorganisatie. Dit bestaat uit een speciaal tracéteam, milieujuridisch beheer, het schakel&meld centrum, verkeersleiding; • € 0,2 mln voor het aansluiten van energieonderstations, de kosten van energie en onroerende zaak belasting voor de infrastructuur; • € 0,5 mln aan tijdelijke extra inhuur en advies voor de eerste drie jaar en extra activiteiten bij ProRailbrede registratie- en beheerfuncties.
€ 23,4 mln	<p>Beheer Betuweroute : Nog afhankelijk van de afspraken met BREM. ProRail vraagt het saldo van opbrengsten en uitgaven aan zoals weergegeven in paragraaf 5.3.2.</p>
€ 682,7 mln	<p>Beheer HSWI exclusief HSL en Betuweroute: a.) <i>Subsidie op prestaties met grenswaarde: € 122,5 mln</i></p> <p><u>1) Reinheid en sociale veiligheid van transfervoorzieningen:</u> ProRail en NS Stations stellen gezamenlijk de activiteiten vast voor onderhoud, centrale posten waaronder sociale veiligheid en reinheid op de transfervoorzieningen. ProRail is daarbij verantwoordelijk voor het niet-commerciële deel van de transfervoorzieningen op alle stations van de hoofdspoorweginfrastructuur. De kosten voor ProRail voor dit deel van het onderhoud, centrale posten waaronder sociale veiligheid en reinheid van de stations zijn voor 2007 begroot op € 57,9 mln. Dit bedrag wordt met name besteed aan de transfervoorzieningen voor schoonmaak, onderhoud, beveiliging en vaste kosten (zoals energie, management, vaste lasten van gebouwen). De prestatie die geleverd wordt voor deze middelen is optimaal aangezien extra middelen op dit moment nog niet aantoonbaar betere prestaties opleveren. In de activiteiten zijn ook kleine aanpassingen, zoals brailletekens en blindengeleidelijnen, ten behoeve van toegankelijkheid opgenomen die passen binnen de reguliere activiteiten.</p> <p><u>2) Kwaliteit van de bijsturing</u> Verkeersleiding is binnen ProRail verantwoordelijk voor het leveren van treinpaden en de bijsturing in geval van verstoringen. Bij verstoringen in de dienstregeling stuurt Verkeersleiding zoveel mogelijk bij conform de afspraken die met vervoerders zijn overeengekomen (versperringsmaatregelen) en verschaft zij informatie over de consequenties van de bijsturing. De kosten van het operationele verkeersleidingsapparaat zijn voor 2007 geraamd op € 56,2 mln, hetgeen gelijk is aan in 2006. Voor de reisinformatievoorziening wordt een separaat contract gesloten met de vervoerders tegen een vergoeding die de werkelijke kosten worden dekt. Deze kosten vallen dus buiten de subsidieaanvraag. Daarnaast treft ProRail in 2006 nog de volgende maatregelen die de kwaliteit van bijsturing zullen verbeteren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nieuw Monitoringsysteem. Dit systeem verbetert de registratie van onregelmatigheden en hun oorzaak. De ontwikkeling hiervan wordt via een separate beschikking gefinancierd. • TROTS (Train Observation and Tracking System). Met TROTS kunnen treinen beter gevolgd worden en dit verbetert de beschikbaarheid. In 2006 worden de pilots van TROTS afgerond waarna in 2007 en 2008 de landelijke uitrol plaatsvindt. Dit wordt gefinancierd uit de afschrijvingen. • VIP21. vervanging van hardware van treindienstleidingsystemen om continuïteit na 2010 te garanderen, de bedrijfszekerheid te verbeteren en daarmee de kans op (grote) storingen van verkeersleidingsposten te verminderen. In 2006 worden nieuwe hardwareclusters uitgerold op zes posten waarna in 2007 alle 13 posten worden voorzien van deze hardware. In 2006 wordt tevens de verkeersleidingssoftware aangepast opdat deze in 2007 kan worden uitgerold. Dit wordt gefinancierd uit de afschrijvingen. <p><u>3) Kwaliteit van de capaciteitsverdeling</u> Om de kwaliteit van de capaciteitsverdeling te garanderen is een proces ingericht dat bestaat uit relatiemanagement met vervoerders, netwerkontwikkeling, capaciteitsontwikkeling en de uiteindelijke capaciteitsverdeling. Dit proces zorgt voor de verdeling van capaciteit op korte en langere termijn. De langere termijn gaat vaak gepaard met capaciteitsknelpuntanalyses,</p>

<p>€ 682,7 mln</p>	<p>Beheer HSWI exclusief HSL en Betuweroute:</p> <p><i>a.) Subsidie op prestaties met grenswaarde: € 122,5 mln</i></p> <p><u>1) Reinheid en sociale veiligheid van transfervoorzieningen:</u> ProRail en NS Stations stellen gezamenlijk de activiteiten vast voor onderhoud, centrale posten waaronder sociale veiligheid en reinheid op de transfervoorzieningen. ProRail is daarbij verantwoordelijk voor het niet-commerciële deel van de transfervoorzieningen op alle stations van de hoofdspoorweginfrastructuur. De kosten voor ProRail voor dit deel van het onderhoud, centrale posten waaronder sociale veiligheid en reinheid van de stations zijn voor 2007 begroot op € 57,9 mln. Dit bedrag wordt met name besteed aan de transfervoorzieningen voor schoonmaak, onderhoud, beveiliging en vaste kosten (zoals energie, management, vaste lasten van gebouwen). De prestatie die geleverd wordt voor deze middelen is optimaal aangezien extra middelen op dit moment nog niet aantoonbaar betere prestaties opleveren. In de activiteiten zijn ook kleine aanpassingen, zoals brailletekens en blindengeleidelijnen, ten behoeve van toegankelijkheid opgenomen die passen binnen de reguliere activiteiten.</p> <p><u>2) Kwaliteit van de bijsturing</u> Verkeersleiding is binnen ProRail verantwoordelijk voor het leveren van treinpaden en de bijsturing in geval van verstoringen. Bij verstoringen in de dienstregeling stuurt Verkeersleiding zoveel mogelijk bij conform de afspraken die met vervoerders zijn overeengekomen (versperringsmaatregelen) en verschaft zij informatie over de consequenties van de bijsturing. De kosten van het operationele verkeersleidingsapparaat zijn voor 2007 geraamd op € 56,2 mln, hetgeen gelijk is aan in 2006. Voor de reisinformatievoorziening wordt een separaat contract gesloten met de vervoerders tegen een vergoeding die de werkelijke kosten worden dekt. Deze kosten vallen dus buiten de subsidieaanvraag. Daarnaast treft ProRail in 2006 nog de volgende maatregelen die de kwaliteit van bijsturing zullen verbeteren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nieuw Monitoringsysteem. Dit systeem verbetert de registratie van onregelmatigheden en hun oorzaak. De ontwikkeling hiervan wordt via een separate beschikking gefinancierd. • TROTS (Train Observation and Tracking System). Met TROTS kunnen treinen beter gevolgd worden en dit verbetert de beschikbaarheid. In 2006 worden de pilots van TROTS afgerond waarna in 2007 en 2008 de landelijke uitrol plaatsvindt. Dit wordt gefinancierd uit de afschrijvingen. • VIP21. vervanging van hardware van treindienstleidingsystemen om continuïteit na 2010 te garanderen, de bedrijfszekerheid te verbeteren en daarmee de kans op (grote) storingen van verkeersleidingsposten te verminderen. In 2006 worden nieuwe hardwareclusters uitgerold op zes posten waarna in 2007 alle 13 posten worden voorzien van deze hardware. In 2006 wordt tevens de verkeersleidingssoftware aangepast opdat deze in 2007 kan worden uitgerold. Dit wordt gefinancierd uit de afschrijvingen. <p><u>3) Kwaliteit van de capaciteitsverdeling</u> Om de kwaliteit van de capaciteitsverdeling te garanderen is een proces ingericht dat bestaat uit relatiemanagement met vervoerders, netwerkontwikkeling, capaciteitsontwikkeling en de uiteindelijke capaciteitsverdeling. Dit proces zorgt voor de verdeling van capaciteit op korte en langere termijn. De langere termijn gaat vaak gepaard met capaciteitsknelpuntanalyses, capaciteitsvergrotingsplannen en planstudies. Voor de basisoperatie is in 2007 € 8,4 mln benodigd, hetzelfde bedrag als in 2006. Een van de uit te voeren projecten is het project Integraal capaciteitsmanagement (ICM). ICM geeft de milieukaders aan van de capaciteitsverdeling. Hiermee heeft ICM dus ook een positief effect op de kwaliteit van de capaciteitsverdeling.</p> <p><i>b.) Subsidie op overige activiteiten : € 560,2 mln.</i> Voor de prestaties met een richtwaarde en overige maatregelen in de kader van de concessie. Deze zijn nader toegelicht in hoofdstuk 2 en hoofdstuk 4.</p>
<p>€ 334,5 mln</p>	<p>Afschrijvingskosten De afschrijvingskosten van de activa in 2007 bedragen € 423,8 mln waarbij echter in de ingroeiregeling tot en met 2011 nog een korting van € 89,3 mln geldt om de gesubsidieerde afschrijvingskosten qua bedrag gelijk te maken met de vervangingsinvesteringen.</p>
<p>€ 100,3 mln</p>	<p>Interestlasten De rente kosten en baten op leningen resulteren in netto kosten</p>
<p>€ 11,9 mln</p>	<p>Niet-concessieactiviteiten Voor toelichting zie Bijlage Niet-concessie activiteiten</p>
<p>€ 22,2 mln</p>	<p>Geormerkte projecten ProRail vraagt voor een aantal geormerkte projecten het volgende aan:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. STS: € 1,4 mln (i.v.m. vooruitontvangen bedragen) b. UPGE € 0,0 mln (i.v.m. vooruitontvangen bedragen) c. Upgrade tankplaten: 6,1 mln (niet concessie activiteit) d. Security op het spoor € 5,6 mln e. BOA's: € 2,2 mln f. Voorbereiding beheer HSL Zuid: € 2,5 mln g. Transmissie Betuweroute: € 4,4 mln

€ 105,1 mln	Investerings ProRail vraagt voor de volgende investeringen subsidie aan: a. Projecten Hot Spots € 0,0 mln (i.v.m. vooruitontvangen bedragen) b. Toegankelijkheid € 12,4mln (i.v.m. vooruitontvangen bedragen) c. Kleine projecten € 37,3 mln (i.v.m. vooruitontvangen bedragen) d. 2e fase herstelplan capaciteitsknelpunten € 55,4 mln
€ 1.291,4 mln	Totaal aan kosten en uitgaven in 2007
€ 202,1 mln	Verwachte netto gebruiksvergoeding
€ 2,6 mln	HSL inkomsten De kosten die ProRail maakt voor het beheer van de HSL worden in mindering gebracht op de gebruiksvergoeding HSA. ProRail int de gebruiksvergoeding namens V&W. Zie hiervoor ook paragraaf 5.3.1.
€ 1.087 mln	Subsidieaanvraag 2007

6.2 Bijlage investeringen (prijspeil 2006, in mln)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Hemboog (excl halte)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flevolijn Gooiboog	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Groningen-Sauwerd (incl. brug Starkenborgkanaal)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dordr. - R'dam, 4/6 sp.	3,6	1,4	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Harmelen - Woerden, 2e fase	7,4	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam-Utrecht	54,0	43,9	12,6	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vleuten-Geldermalsen	48,0	60,2	105,2	121,5	109,3	88,5	83,5	74,6	53,3	27,0	24,4	15,0	15,0	15,0	4,3
Overweg Uitgeest de Kleis	1,5	0,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arnhem West, vrije kruising	-	-	5,0	12,5	20,0	17,5	5,0	3,1	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam Centraal, empl. wijziging sp. 10 t/m 15 westzijde	0,3	3,0	1,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transervoorzieningen Amsterdam Centraal, terugbetaling FENS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Den Haag Centraal, aanpassen emplacement	5,7	0,7	0,2	2,5	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Den Haag Centraal terugbouwen spoor 11/12	-	-	-	-	5,0	10,0	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eiland perron)	22,3	6,7	5,0	4,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hanzelijn	17,0	53,0	105,0	156,0	167,0	173,0	110,0	40,0	30,0	3,4	-	-	-	-	-
Nootdorpboog	1,2	2,0	2,0	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AKI-plan + veiligheidsknelpunten	25,0	20,6	39,0	37,0	37,0	32,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geluidmaatregelen	5,5	9,6	8,9	5,4	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	-	-	-	-	-	-
Totaal kleine projecten	3,9	12,5	16,5	11,7	6,6	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regionet	0,2	28,0	40,0	30,0	30,0	23,1	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Afloop/slotbetalingen diverse projecten	7,0	7,0	7,0	4,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schiedam-Rijswijk incl. spoortunnel Delft (V&W aandeel)	-	-	-	-	-	272,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam Zuidas: 4 sporigheid Zuid/WTC-Utrechtboog	-	-	10,0	35,0	70,0	75,0	60,0	20,0	17,0	3,3	-	-	-	-	-
**BB21 implementatie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rondje Randstad Brabant	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intensivering Spoor in steden	20,0	40,0	40,0	40,0	40,0	45,0	45,0	30,0	-	-	-	-	-	-	-
Programma Ontsnippering	-	-	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,5	7,5	0,7	-	-
Stations	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Amsterdam CS fietsenstalling	0,1	3,0	7,0	9,0	5,0	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arnhem 4e perron	(0,2)	10,0	27,5	40,0	32,5	30,0	6,5	0,4	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam Zuidas; deel stationsstalling (t.b.v. NSP)	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Arnhem (V&W deel)	9,4	5,0	7,0	5,0	2,0	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Utrecht (basisterminal)	-	15,0	61,0	71,0	66,0	25,0	12,5	4,5	-	-	-	-	-	-	-
NSP Den Haag (V&W deel)	4,0	6,0	51,0	16,0	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Rotterdam (V&W deel)	12,9	47,0	55,0	35,0	11,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal kleine stations	5,0	12,7	10,1	9,1	9,1	9,0	7,0	6,0	-	-	-	-	-	-	-
Programma fietsenstallingen (Ruimte voor de Fiets)	-	-	27,5	27,5	27,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Breda (bijdrage V&W)	6,0	3,0	5,0	10,7	10,0	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Zuidas (V&W deel)	-	-	1,0	5,0	20,0	30,0	25,0	8,5	1,5	-	-	-	-	-	-

Traject Oost	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Traject Oost kopgroep	5,5	10,0	1,3	1,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Traject Oost peloton	-	-	5,0	20,0	45,0	60,0	70,0	95,0	65,0	60,0	21,0	10,0	10,0	-	-
GSM-R	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Programma ontwikkeling BB21	17,2	24,9	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2e fase Betrouwbaar Benutten	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
2e fase Betrouwbaar Benutten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vervolg Betrouwbaar Benutten	-	-	-	-	-	50,0	75,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Kleine uitbreidingsinvesteringen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Goederen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
D4-aslasten cluster II	8,9	4,8	0,5	2,3	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PAGE risico reductie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verbindingssporen ECT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Railontsluiting Noordwesthoek	3,8	11,7	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sloe	8,5	17,5	19,5	10,7	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vorbereidingskosten IJzeren Rijn	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Na-NOV goederenvervoer Elst-Deventer-Oldenzaal	-	-	-	-	14,0	20,0	25,0	25,0	20,0	15,0	-	-	-	-	-
D4-aslasten cluster III	-	2,5	5,0	7,5	7,5	5,0	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-
VERA, Verbinding Roosendaal-Antwerpen	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prefab raildempers te kapelle	2,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Plan van aanpak LL-pilot Cobelfret	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geluidpilot LL-blokken autotrein	1,2	1,0	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geluidpilot LL-blokken verzamelproject	0,5	1,2	0,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Goederen Rotterdam-Noord Nederland	-	-	-	8,0	15,0	15,0	15,0	9,0	-	-	-	-	-	-	-

Financiële verschuivingen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Overplanning goederen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overloop 2005 goederen	0,3	-3,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overloop 4e kwartaal 2005	-4,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forfaitaire verschuiving i.v.m. overplanning	0	-50	25	15	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Effect AK-systematiek (oude reeks januari 2006)	45	40	0	-40	-35	-10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aanbestedingsresultaten (€ 200 mio minus gerealiseerd € 56,5 mio)	0	0	-25,5	-30	-30	-30	-30	0	0	0	0	0	0	0	0
Totalen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Personen	223	291	408	475	500	749	321	180	112	41	32	23	16	15	4
Traject Oost	5	10	6	21	46	60	70	95	65	60	21	10	10	-	-
GSM-R	17	25	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2e Fase	-	-	-	-	-	50	75	100	100	100	100	100	100	100	100
Stations	39	102	252	228	190	101	51	19	2	-	-	-	-	-	-
Goederen	26	39	27	29	44	40	43	34	20	15	-	-	-	-	-
Totaal	310	467	696	754	780	1.001	559	428	299	216	153	133	126	115	104

6.3 Bijlage effecten investeringen op exploitatie (prijspeil 2006, in mln)

Personen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Hemboog (excl halte)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Flevovlijn Gooiboog	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Groningen-Sauwerd (incl. brug Starkenborgkanaal)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Dordr. - R'dam, 4/6 sp.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Harmelen - Woerden, 2e fase	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Amsterdam-Utrecht	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
Vleuten-Geldermalsen	1,2	1,2	1,2	1,3	3,0	5,7	5,7	9,4	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9	9,9
Overweg Uitgeest de Kleis	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Arnhem West, vrije kruising	-	-	-	-	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Amsterdam Centraal, empl. wijziging sp. 10 t/m 15 westzijde	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transervoorzieningen Amsterdam Centraal; terugbetaling FENS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Den Haag Centraal, aanpassen emplacement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Den Haag Centraal terugbouwen spoor 11/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eiland perron)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Hanzelijn	-	-	-	-	-	-	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Nootdorpoog	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
AKI-plan + veiligheidsknelpunten	0,1	0,2	0,3	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Geluidmaatregelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal kleine projecten	0,3	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Regionet	-	0,8	2,1	2,1	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Afloop/slotbetalingen diverse projecten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schiedam-Rijswijk incl. spoortunnel Delft (V&W aandeel)	-	-	-	-	-	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Amsterdam Zuidas: 4 sporigheid Zuid/WTC-Utrechtboog	-	-	-	-	-	-	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1
BB21 implementatie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rondje Randstad Brabant	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intensivering Spoor in steden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Programma Ontsnippering	-	-	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Stations	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Amsterdam CS fietsenstalling	-	0,1	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Arnhem 4e perron	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Amsterdam Zuidas; deel stationsstalling (t.b.v. NSP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Arnhem (V&W deel)	-	-	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
NSP-Utrecht (basisterminal)	-	-	-	-	-	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
NSP Den Haag (V&W deel)	-	-	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
NSP-Rotterdam (V&W deel)	-	-	-	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Totaal kleine stations	0,4	0,4	0,5	0,7	0,8	1,0	1,1	1,3	1,4	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Programma fietsenstallingen (Ruimte voor de Fiets)	1,2	1,4	1,6	1,8	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
NSP-Breda (bijdrage V&W)	0,1	0,1	0,1	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
NSP-Zuidas (V&W deel)	-	-	-	-	-	-	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9

Traject Oost	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Traject Oost kopgroep	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Traject Oost peloton	-	-	-	-	-	-	1,0	1,0	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
GSM-R	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Programma ontwikkeling BB21	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8
2e fase Betrouwbaar Benutten	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
2e fase Betrouwbaar Benutten	-	1,3	2,1	2,6	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1
Vervolg Betrouwbaar Benutten	-	-	-	-	-	-	0,5	1,5	3,1	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6
Kleine uitbreidingsinvesteringen	-	0,3	0,5	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Goederen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
D4-aslasten cluster II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PAGE risico reductie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verbindingsporen ECT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Railontsluiting Noordwesthoek	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Sloe	-	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Vorbereidingskosten IJzeren Rijn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Na-NOV goederenvervoer Elst-Deventer-Oldenzaal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D4-aslasten cluster III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VERA, Verbinding Roosendaal-Antwerpen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prefab raildempers te kapelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Plan van aanpak LL-pilot Cobelfret	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geluidpilot LL-blokken autotrein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geluidpilot LL-blokken verzamelproject	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Goederen Rotterdam-Noord Nederland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Totalen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Personen	6,9	8,0	9,5	9,8	11,9	15,5	25,1	28,8	29,4	29,4	29,4	29,4	29,4	29,4	29,4
Traject Oost	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,3	1,3	1,6	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
GSM-R	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8
2e Fase	-	1,5	2,6	3,4	4,0	4,0	4,5	5,5	7,1	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6
Stations	1,8	2,0	3,3	6,0	6,4	9,1	10,2	10,4	10,5	10,7	10,7	10,7	10,7	10,7	10,7
Goederen	0,3	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Totaal	22,0	25,3	29,0	32,8	35,9	42,3	54,6	59,4	61,9	63,9	63,9	63,9	63,9	63,9	63,9
Opgenomen in Mutanten MIT	7,4	10,4	12,9	14,0	16,8	20,4	31,5	36,2	38,6	40,4	40,4	40,4	40,4	40,4	40,4
In overige reeksen	14,6	14,9	16,1	18,8	19,2	22,0	23,0	23,2	23,3	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5

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

6.4 Niet-concessieactiviteiten

ProRail voert een aantal activiteiten in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat uit, die geen onderdeel vormen van de Beheerconcessie. Toonbankvragen, het beheer van tankplaten, fietsenstallingen en transferruimtes en het beheer van niet-concessielijnen die niet in het Koninklijk Besluit Hoofdspoorweginfrastructuur zijn opgenomen. De uitgaven voor deze niet-concessieactiviteiten zijn onderdeel van de exploitatie-uitgaven zoals weergegeven in hoofdstuk 5 maar zijn in deze uitgaven niet expliciet zichtbaar gemaakt.

Niet-concessieactiviteiten (prijspeil 2006)

<i>Niet-concessie activiteiten</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Toonbankvragen</i>	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
<i>Tankplaten</i>	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
<i>Fietsenstallingen</i>	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
<i>Transferruimtes</i>	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
<i>Niet-concessie lijnen</i>	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
<i>Niet-concessie activiteiten</i>	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9

Toonbankvragen

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

Tankplaten

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

ProRail is belast met het beheer van tankplaten inclusief de onderhoudscontracten. Deze beheertaak valt buiten de Beheerconcessie en wordt hier daarom apart behandeld. Tot deze taak behoort het groot onderhoud aan tankinstallaties op emplacementen, het vervangen van olieafscheider en pompen en het verwijderen, saneren of renoveren van kleine tankinstallaties onder- en bovengronds. De upgrade van de tankplaten valt hier niet onder. Deze wordt separaat als project genoemd omdat deze activiteiten niet binnen de reguliere niet-concessieactiviteiten horen.

Fietsenstallingen

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

Voor de overige rijwielstallingen bestaat het beheer uit:

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

De uitgaven voor deze beheertaken zijn opgenomen onder de exploitatie-uitgaven voor 'Transfer'.

Transferruimtes

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

Niet-concessielijnen

In het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen (Stb. 2004, 722) is bepaald welke spoorwegen als hoofdspoorwegen zijn gekwalificeerd en welke niet. ProRail heeft een aantal spoorwegen in beheer die in het genoemde Besluit niet als hoofdspoorweg zijn aangewezen, de zogenaamde niet-concessielijnen. ProRail heeft elk jaar de kosten van het beheer en onderhoud van de niet-concessielijnen verwerkt in de algemene subsidieaanvraag Kapitaallasten en onderhoud. ProRail is rechthebbende ten aanzien van deze spoorwegen aangezien zij het beheer en onderhoud verzorgt sinds 1995. De subsidie voor de kosten voor deze niet-concessielijnen zijn onderdeel van de subsidieaanvraag. De kosten voor eventuele sanering zullen afzonderlijk worden gefinancierd. De in dit Beheerplan specificerde kosten betreffen de niet-hoofdspoorwegen uit de Netverklaring 2007.

6.5 Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

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

Capaciteitsanalyse gereed, oplossing bekend

- Zwolle transfercapaciteit; verbreden perrontunnel en verbeteren stijgpunten
- Amsterdam Transformatorweg; vrije kruising
- Schipholtunnel betrouwbaarheid; DVM
- Schipholtunnel veiligheid; maatregelen tunnelveiligheid
- Breda derde perron; aanpassen sporenlay-out (fase 2)
- Betrouwbaarheid op hele net; DVM/spoor meester

Capaciteitsanalyse bijna gereed, mogelijke oplossing

- Amersfoort Westzijde; vrije kruising
- Amsterdam Centraal - Bijlmer; seinverdichting
- 's-Hertogenbosch noordzijde; vrije kruising en 4-sporige Diezebrug

Capaciteitsanalyse in uitvoering, nog geen oplossing in beeld

- Geldermalsen
- Den Haag HS noordzijde
- Schiedam - Rijswijk;
- Rotterdam Lombardijen
- Kijfhoek
- Dordrecht - Lage Zwaluwe
- 's-Hertogenbosch zuidzijde
- Tilburg
- Eindhoven zuidzijde
- Amsterdam Centraal spoorcapaciteit

Capaciteitsanalyse nog niet gestart

- Zwolle perroncapaciteit
- Flevolijn
- Vechtbrug Weesp
- Amsterdam Muiderpoort - Watergraafsmeer
- Eindhoven transfercapaciteit
- Betrouwbaarheid op hele net (2) Traffic Management System

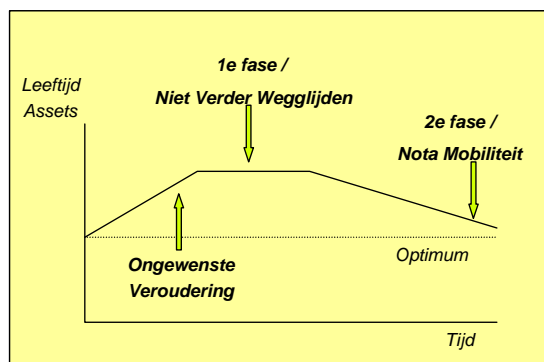
6.6 Effecten van budgetverschuivingen

In deze paragraaf zijn de verwachte effecten op de prestaties van ProRail beschreven als er voor € 500 miljoen budget in de periode 2008-2012 wordt uitgesteld. Er zijn 2 soorten effecten te onderscheiden. Ten eerste zijn er economische effecten en ten tweede zijn er effecten op de kwaliteit. Beide soorten effecten treden op als gevolg van minder investeringen in bovenbouw³⁵ of als gevolg van verlaging van de kosten in het onderhoudsregime³⁶. In de praktijk zal het altijd een combinatie zijn van beiden.

Economisch effect

In het verleden had ProRail te kampen met achterstallige vervangingen wat heeft geleid tot een te hoge gemiddelde leeftijd van de infra daarmee samenhangende, olopende storingen en bijbehorende te hoge kosten. De in 2003 uitgevoerde audit van Horvat heeft dit bevestigd en wijst zelfs op het gevaar van een mogelijk onbeheersbare situatie.

In 2002 en 2003 is duidelijk geworden dat de prestaties van het spoor achteruitgingen en dat de gecontracteerde en beleidsmatig benodigde prestatieverbetering van het spoor al zeker niet konden worden geleverd. Duidelijk werd dat zonder additioneel geld t.o.v. de beschikbare budgetten de prestaties en veiligheid verder achteruit zouden gaan. Met het Herstelplan spoor is in twee fasen de opmaat genomen naar een stabiele prestatie van het spoorstelsel, zij het op een lager niveau dan in 2002 nog door de overheid gewenst en uiteraard later in de tijd. Het is dit niveau, dat nu structureel is voorzien in de Nota Mobiliteit (NoMo); de conform besluitvorming NoMo beschikbare gelden zijn zodanig dat het gewenste niveau (als dit is bereikt in de voorliggende periode) vastgehouden kan worden. Het Herstelplan spoor is als brug naar dat prestatieniveau onontbeerlijk. Eerst de 1^e fase die de achteruitgang tot staan brengt en daarna de 2^e fase die zorgt voor de ombuiging in de richting van de benodigde en door de overheid opgelegde verbetering. Dankzij Herstelplan Spoor zijn deze doelen van de Nota Mobiliteit bereikbaar en wordt de weg gefaciliteerd die leidt tot, over de levenscyclus gemeten, minimale kosten van infrastructuur (bij gegeven prestatie-eis). Zie onderstaande figuur ter illustratie.



Vorig jaar zijn op verzoek van V&W de financiële meerjaren reeksen tot en met 2020 gevalideerd door Booz Allen Hamilton. Hieruit voortvloeiend zijn vervolgens afspraken gemaakt over de te bereiken efficiency van € 150 miljoen vanaf 2011. Op basis van deze afspraken stuurt ProRail op het behalen van de gemaakte prestatie en efficiency afspraken. Deze sturing is niet gebaat bij steeds wisselende financiële kaders en bijhorende prestaties.

Indien ProRail desondanks over een periode van 5 jaar € 100 miljoen per jaar minder gaat vernieuwen impliceert dit grofweg een halvering van de bovenbouw investeringen in die periode.

³⁵ Bron: Business Case Meerjaren Vervangingsplan spoorinfrastructuur 2004 (Beheerplan 2005) + kwalitatieve expert modelleringen Inframangement.

³⁶ Bron: Eerste concept Cost Driver Model voor Financieringssysteematiek

Als deze verlaging zou worden doorgevoerd binnen kleinschalig en grootschalig onderhoud activiteiten aan wissels en spoor, betekent dit ook ongeveer een halvering³⁷.

Initiële verlaging van onderhoudsbudgetten leidt tot levensduur verkorting van de bovenbouw (LCM suboptimalisatie). Zodoende ontstaat behoefte aan hogere investeringsbudgetten. Initiële verlaging van investeringen in bovenbouw zorgt voor ontstaan van substantiële meerkosten voor onderhoud. Daarmee samenhangend zullen de kosten voor storingsherstel stijgen wat wederom druk op het beperkte onderhoudsbudget uitoefent met als risico in een vicieuze cirkel terecht te komen.

De business case 'meerjaren vervangingsplan spoorinfrastructuur' uit 2004 heeft aangetoond dat uitstel van vervangingen de maatschappij aantoonbaar extra geld kost. In deze business case zijn de rentebaten van het uitstel afgezet tegen de stijgende kosten van onderhoud en storingsherstel, zonder overigens de additionele kosten voor de vervoerders of de maatschappelijke kosten mee te wegen. Deze business case was positief. Ofwel tijdige vervanging is het enige financieel-economisch verantwoorde. Wellicht geeft uitstel op korte termijn ruimte in de kas van de overheid maar het kost de maatschappij op langere termijn geld. Ook het bijbehorende welvaartsverlies is aanzienlijk. De discussie over tijdige vervanging is te vergelijken met de tijdige vervanging van een auto. Je kunt in een oude auto blijven rijden maar dit is uiteindelijk duurder dan op tijd vervangen. De oude auto heeft steeds hogere onderhoudskosten en staat steeds vaker op ongewenste momenten langs de kant van de weg. Vervanging op het juiste moment is dan goedkoper. De rentekosten van het op tijd en dus eerder vervangen zijn veel lager dan de stijging in kosten voor onderhoud en storingsherstel.

De interactie binnen de algehele LCM optimalisatie is niet gekwantificeerd. Wel is in 2004 een uitgebreide analyse gedaan van de consequenties van een ombuiging van €2 miljard op onderhoud en/of vervanging als input voor de Nota Mobiliteit (NoMo). Zie bijlage 3.

Effecten op kwaliteit

Indien ProRail over een periode van 5 jaar €100 miljoen per jaar minder uit gaat geven aan de bovenbouw vernieuwing, impliceert dit grofweg een halvering van de bovenbouw investeringen in die periode. Halvering van bovenbouw investeringen geeft *minimaal* 10 jaar negatieve effecten op de prestatie ten opzichte van de huidige verwachtingen zoals vastgelegd in het Beheerplan.

Voor functieverlies is onderstaande reeks aan te houden. Het functieverlies bestaat uit het percentage van het net waar de maximumsnelheid beperkt is tot 80 km per uur (i.p.v. de huidige ca. 130 km per uur). Hierdoor daalt de snelheid van treinen en neemt de reistijd van reizigers sterk toe. Ook de exploitatiekosten voor de vervoerder nemen toe door de ongunstiger materieel omlopen, hetgeen *ceteris paribus* zal moeten leiden tot een duurder treinkaartje bij slechtere prestaties.

	gemiddeld	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
functieverlies	5%	1,25%	2,5%	5%	7,5%	10%	10%	7,5%	5%	2,5%	1,25%

De geschetste ontwikkeling in de eerste jaren is lineair. De praktijk is vermoedelijk weerbarstiger en omgeven met onzekerheid (lager functieverlies in de eerste jaren en in de jaren daarop volgend een ongewisse 'jump').

³⁷ Totaal KO en GO is circa € 350 miljoen. Hiervan heeft €200 miljoen betrekking op systemen Spoor en Wissels.

Als in een machinepark vernieuwingen worden uitgesteld en onderhoud niet volgens schema gebeurt, gaan machines vaker kapot op per definitie onvoorspelbare momenten, waardoor weer ad-hoc storings- en reparatiekosten worden opgelopen die verder ten koste gaan van het beschikbaar budget voor regulier preventief onderhoud, enz. enz. Een zelfde soort analyse voor bijvoorbeeld Beveiligingssystemen (bijvoorbeeld uitstel Mistral) leidt tot vergelijkbare conclusies (functieverlies als gevolg van onbetrouwbaar geworden beveiligingsinstallaties).

Naast bovenstaand functieverlies zal het aantal infra TAO's en het aantal onregelmatigheden stijgen a.g.v. minder vernieuwingen (TAO's additioneel 207 in 2012 en onregelmatigheden additioneel 1.335 in 2012). Naast de absolute stijging moet rekening gehouden worden met het feit dat over het algemeen infra TAO's zwaarder wegen op de beschikbaarheid en punctualiteit dan overige onregelmatigheden (bijvoorbeeld Derden storingsen)³⁸.

	2008	2009	2010	2011	2012	2012 (% stijging)
TAO's *	6.475	6.524	6.611	6.658	6.682	+ 3.2%
Onregelmatigheden **	42.000	42.319	42.879	43.184	43.335	

* aantal TAO's gebaseerd op doelstelling van maximaal 6.475 per jaar. Bron: Consultatiedocument ProRail 2007

** Onregelmatigheden (EVB >0) gebaseerd op 42.000 en een vaste verhouding tussen TAO en onregelmatigheden.

Indien het tekort niet op vervanging maar op het dagelijks grootschalig en kleinschalig onderhoud zou worden geëffectueerd, zal het kwaliteitsverlies op korte termijn nog groter zijn. Met betrekking tot wissels is het verwachte effect een jaarlijkse toename van 750 TAO's (+11,5%) en 3.400 onregelmatigheden (+8%) (= lager instelniveau). Voor Spoor is het effect in het absolute aantal TAO's en storingsen minder omdat spoor nauwelijks stoort. Echter, de verlaging van het onderhoudsbudget binnen het systeem spoor heeft wel een *relatief* groot effect op de prestatie.

Een dergelijke besparing op onderhoud kan onveilige situaties tot gevolg hebben en derhalve tot functieverlies gaan leiden (inzetten tijdelijke snelheidsbeperkingen). Voorts kunnen compliance problemen ontstaan met de wet - & regelgeving. Dit effect is niet nader onderzocht.

Resumerend zijn in onderstaand kader de belangrijkste bedrijfseconomische en kwaliteit effecten op hoofdlijnen weergegeven per 2012 indien de afgesproken middelen slechts ten dele worden toegekend.

- TAO verhoging: 3,2% - > 11%
- Onregelmatigheden verhoging: 3,2% - > 8%
- Functieverlies / TSB's: > 10%
- Maatschappelijke uitstralingseffecten
- Uitstralingseffecten spoorbranche
- € 150 miljoen efficiency ter discussie
- LCM suboptimalisatie (onverantwoorde stijging onderhoud)
- NoMo doelen ter discussie (groei / punctualiteit)
- Bedrijfseconomisch optimum wederom uitgesteld

³⁸ In de TAO-reeks is geen rekening gehouden met een stijging van de intensiteit van het treinverkeer (hogere treinaantallen in Ontwerp 2007/2009 e.v.).

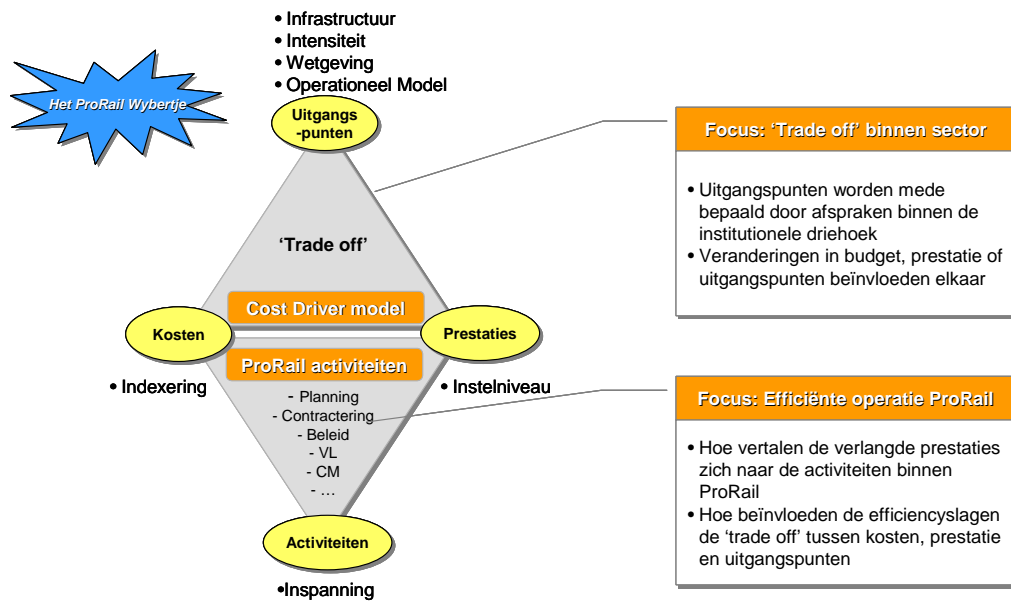
6.7 Bijlage Financieringssystematiek

In de beheerconcessie is aangegeven dat per 2008 de verhouding tussen V&W en ProRail gebaseerd zal zijn op outputsturing. Het ministerie heeft vier voorwaarden gesteld om over te kunnen gaan op outputsturing. De eerste eis is volledige transparantie in de relatie tussen kosten, activiteiten en prestaties van ProRail. Het project Financieringssystematiek maakt deze relatie zichtbaar en is daarmee één van de kerninspanningen binnen het Programma Outputsturing.

Hieronder is beschreven welke rol Financieringssystematiek uiteindelijk gaat vervullen en waar het eindproduct uit bestaat. Ook zijn de eerste resultaten van het model beschreven.

Dynamiek en toekomstige rol Financieringssystematiek

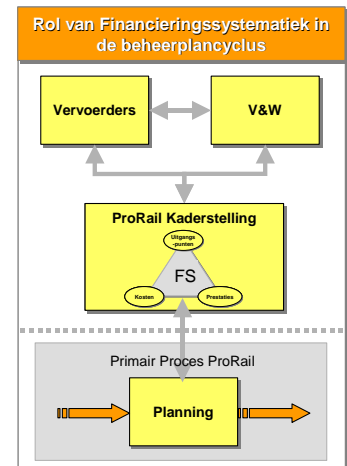
Financieringssystematiek begeeft zich in de dynamiek tussen kosten, prestatie, uitgangspunten en activiteiten zoals in de figuur hieronder weergegeven. Verandert op één van de hoekpunten van het "ProRail"- Wybertje een waarde dan zal dit gevolgen hebben voor één of meerdere waarden op de andere as. Toepassingen en kennis van deze verbanden is van belang voor het maken van afspraken met andere partijen in de spoorwereld.



In de toekomst kan Financieringssystematiek de effecten van beleidskeuzes met behulp van scenario's inzichtelijk maken en kan daarmee de onderbouwing leveren voor de cijferreeksen in het Beheerplan. Daarbij slaat Financieringssystematiek een brug tussen de praktijk van de techniek bij ProRail en de wereld van afspraken over financiën en prestaties bij de belangrijkste stakeholders. Dit staat weergegeven in de figuur hiernaast.

Financieringssystematiek biedt ook de mogelijkheid om scenario's uit te werken voor specifieke vragen van bijvoorbeeld vervoerders of het Ministerie. Voorbeelden daarvan zijn:

- Op welke manier kan ProRail het beste extra financiële middelen inzetten ter verbetering van de prestatie?
- Op welke manier kan een lager beschikbaar budget worden opgevangen en wat zijn de effecten?



Eindproduct en planning

Financieringssystematiek levert een "gereedschapskist" op met daarin hulpmiddelen waarmee scenario's voor bovenstaande vragen kunnen worden geformuleerd. Deze hulpmiddelen zijn:

- De database Webfocus. Deze Business Intelligence Tool kan data uit diverse bronnen ontsluiten en geïntegreerd presenteren. Hierdoor is alle informatie beschikbaar om relaties te onderbouwen en te verfijnen.
- Het Cost Driver-model. Hierin zijn de relaties beschreven tussen prestaties, kosten en uitgangspunten in grafieken en reken- en vuistregels. Het Cost Driver-model zal modules bevatten voor alle top-NPI's (beschikbaarheid, bijsturing, benutting, transfer en veiligheid & milieu).
- De handleiding. De handleiding helpt de gebruiker om de juiste route te volgen bij het beantwoorden van een vraag en om verschillende scenario's uit te werken.

Financieringssystematiek levert eind 2007 bovenstaande producten op. De producten zijn geïntegreerd in de planningscyclus van ProRail en al toegepast op de planning voor 2008-2012.

Het Cost Driver-model zal worden gebruikt om een onderbouwing te maken voor de cijferreeksen van het Beheerplan en functioneert daarmee op een hoog aggregatieniveau. De onderste driehoek met daarin de relatie tussen kosten, prestatie en activiteiten, is het niveau waarop ProRail haar activiteiten uitvoert. Het is van belang dat het voor ProRail echt mogelijk is om - gegeven de kaderstelling en prestatieafspraken - activiteiten te plannen en uit te voeren, zodat aan de prestatieafspraken kan worden voldaan. Ook al werkt het model niet op het niveau van de activiteiten.; de relatie tussen het model en het niveau van de activiteiten zal wel moeten worden geborgd. Er moet worden voorkomen dat vanuit het Cost Driver model en daarmee Financieringssystematiek afspraken in de kaderstelling worden gemaakt die niet haalbaar zijn.

Om dit goed te borgen betekent het ten eerste dat Financieringssystematiek zal moeten aansluiten bij de bedrijfseenheden. Dit gebeurt door de bedrijfseenheden verantwoordelijk te maken voor de relaties en door het model gezamenlijk te toetsen. In het gebruik zal het altijd noodzakelijk blijven de uitkomsten te verifiëren met de bedrijfseenheden. Ten tweede zal Financieringssystematiek een validatietoets uitvoeren van het model. Dit houdt in dat voor een enkel aantal systemen een modellering wordt gemaakt opgebouwd uit de activiteiten. Als de uitkomsten van deze modellering overeenkomt met het Cost Driver Model dan is de validatietoets geslaagd.

Ten derde zal een beheerorganisatie worden ingericht. Deze beheerorganisatie zal in de toekomst werken met de eindproducten en in de rol zoals hierboven geschetst. Verder zal de

beheerorganisatie in samenwerking met de bedrijfseenheden de betrouwbaarheid en kwaliteit van Financieringssystematiek verder ontwikkelen.

Huidige status

In onderstaande tabel staat weergegeven welke gedeelte van de kosten van ProRail reeds gedekt wordt door Financieringssystematiek en de planning. Zodra van iedere kostensoort de relaties gereed zijn, kunnen deze worden toegevoegd aan het Cost Driver-model.

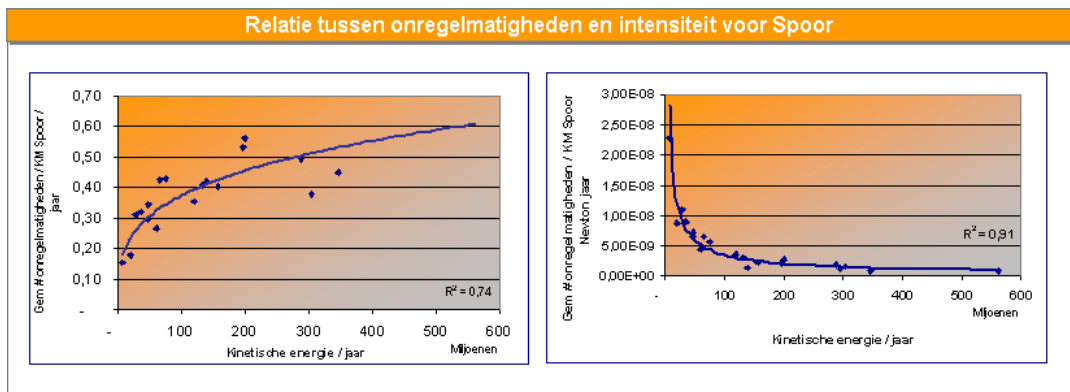
ProRail onderdeel		Module	Kosten		Type relatie	Status			
			Euro x10 ⁶	%		Status	Q3	Q4	2007
Inframangement	Klein Onderhoud	Beschikbaarheid	247	27	Relatie	Gereed			Verdere verfijning en toetsing van de relaties
	Groot onderhoud	Beschikbaarheid	111	12	Relatie	Gereed			
	Bovenbouwvernieuwing	Beschikbaarheid	224	24	Relatie		Gereed		
	Beheer	Beschikbaarheid	45	5	Sleutel			Gereed	
	Transfer	Transfer	62	7	Relatie		Gereed		
Verkeersleiding		Bijsturing	84	9	Relatie			Gereed	
Capaciteitsmanagement		Benutting	16	2	Sleutel	Gereed			
ICT		Beschikbaarheid	43	4	Relatie		Gereed		
Apparaatskosten overig		Algemeen	93	10	Sleutel		Gereed		
Totaal ¹			931	100	¹ Exclusief kapitaallasten (basis Beheerplan 2005)				

Vorig jaar was Financieringssystematiek in staat om transparantie binnen de kostensoorten te bieden en kwalitatieve relaties aan te geven met de prestaties. Dit jaar is Financieringssystematiek in staat door middel van het eerste Cost Driver Model om voorspellingen te doen voor Klein Onderhoud (KO) en Groot onderhoud (GO) en de steringen op basis van een aantal uitgangspunten.

Om deze voortgang te tonen, wordt in deze bijlage het eerste concept Cost Driver model getoetst tegen de productieplanning van Inframangement. De toetsing zal verbeterpunten voor de modellering moeten opleveren, zodat volgend jaar Financieringssystematiek hiermee nog een stap verder kan komen om in de toekomstige rol te groeien.

Eerste concept Cost Driver-model

Het eerste concept Cost Driver model is opgebouwd uit een aantal bekende relaties tussen kosten, uitgangspunten en prestaties voor een aantal verschillende systemen, zoals spoor, bovenleiding, wissels, overwegen en beveiliging. Hieronder staan twee voorbeelden van bekende relaties. Voor het systeem spoor is de prestatie gerelateerd aan de vervoersintensiteit uitgedrukt in kinetische energie.



Uit de linkergrafiek blijkt dat meer onregelmatigheden optreden als de vervoersintensiteit toeneemt. In de rechtergrafiek is de vervoersintensiteit uitgezet tegen het relatieve aantal onregelmatigheden. Het relatieve aantal onregelmatigheden is het aantal keren dat een storing optreedt op een kilometer spoor per keer dat het stuk spoor gebruikt wordt. Hieruit blijkt dat het relatieve aantal onregelmatigheden daalt als de vervoersintensiteit toeneemt: intensiever gebruik levert een betere prestatie per gereden trein op.

Naast de relaties voor de verschillende systemen bestaat het model ook nog uit andere elementen. Om met behulp van het model voorspellingen te doen voor de toekomstige kosten voor Klein en Groot onderhoud is het van belang te weten hoeveel infra (spoor, wissels, overwegen etc.) er in die periode zal zijn en wat de verwachte vervoersintensiteit is.

Toetsing concept Cost Driver-model

In tegenstelling tot voorgaande jaren waarin voornamelijk kostentransparantie en een kwalitatieve weergave met prestatie werd geboden, wordt dit jaar een modelmatige invulling gedaan voor KO en GO met daarbij een voorspelling van het aantal storingen en TAO's. Deze invulling is een eerste concept dat met name is gemaakt om de kwaliteit van de relaties en het model te toetsen en dus nog niet richtinggevend kan zijn voor de kaderstelling. Voor de toetsing van het Cost Driver model wordt gebruik gemaakt van het beschikbare kader van de productieplanning van Inframangement.

Als de gemodelleerde kosten voor Kleinschalig en Grootschalig onderhoud hoger is dan het beschikbare kader, zal in het toekomstig proces van de kaderstelling verlaagd worden zodat dit wel binnen het kader past. Dit zal gevolgen hebben voor de prestatie en levensduur. Hierbij moeten dan keuzes worden gemaakt bij welke modules (zoals beschikbaarheid, benutting, bijsturing etc) en welke onderdelen van de modules ingekaderd moet worden onder de voorwaarde dat het prestatieverlies wordt geminimaliseerd. Het huidige concept Cost Driver-model is daar nog niet toe in staat. In het laatste kwartaal van 2006 wordt hier wel een aanzet voor gedaan, in overleg met de klankbordgroep met het Ministerie van V&W en ProRail.

Het eerste concept Cost Driver model is opgebouwd uit zes systemen: spoor (vrije baan en emplacementen), wissels, bovenleiding, overwegen, beveiliging en overig. Voor de eerste vijf systemen worden relaties gebruikt. De post overig is gebaseerd op normcijfers. Hieronder vallen onder meer kunstwerken, stationsinfra en communicatieapparatuur. De kwaliteit van de relaties verschillen nog per systeem en worden in samenwerking met infrasystemen verbeterd.

Voorspelling KO en GO

De totaalvoorspelling voor KO en GO levert onderstaande twee tabellen op met daarin een vergelijking per regio met het kader en het nog niet ingekaderde productieplan van 2007 van IM. De uitkomsten van het model worden weergegeven in een bandbreedte (model minimum en model maximum) die een maat voor de betrouwbaarheid van de voorspelling geeft. In de twee laatste kolommen is aangegeven hoe groot het verschil is tussen het gemiddelde van de voorspelling en het kader of de niet ingekaderde productieplanning.

Modelmatige invulling voor KO

KO K€	Model Minimum	Model maximum	Kader PP 2007	PP 2007 niet ingekaderd	Verschil μ Model / Kader		Verschil μ Model / PP 2007	
Regio								
NO	63.376	77.460	66.514	76.304	3.904	6%	-5.886	-8%
RN	72.139	88.170	69.990	70.572	10.165	15%	9.583	14%
RZ	49.613	60.638	33.581	40.927	21.545	64%	14.199	35%
Z	38.004	46.449	58.515	54.045	-16.288	-28%	-11.819	-22%
Totaal	223.133	272.718	228.600	241.849	19.325	8%	6.077	3%

Modelmatige invulling voor GO

GO K€	Model minimum	Model maximum	Kader PP 2007	PP 2007 niet ingekaderd	Verschil μ Model / Kader		Verschil μ Model / PP 2007	
Regio								
NO	21.364	26.112	15.675	15.675	5.905	38%	-1.396	38%
RN	21.365	26.113	30.240	30.240	-8.659	-29%	-13.839	-29%
RZ	14.324	17.508	17.424	17.566	-2.955	-17%	-7.669	-18%
Z	12.652	15.463	16.480	16.870	-3.700	-22%	-8.244	-24%
Totaal	71.727	87.666	79.820	80.350	-9.410	-12%	-31.148	-12%

Voor KO en GO geldt dat het kader en het nog niet ingekaderde productieplan tussen de minimum en maximum waarden van het model liggen. Het gemiddelde van de totale voorspelling voor KO en GO bedraagt € 328 miljoen. De minimale voorspelling is echter zo'n € 30 miljoen lager en de maximale voorspelling is evenveel hoger. De onnauwkeurigheid van € 30 miljoen komt overeen met ongeveer tien procent. Voor de kaderstelling is dit te onnauwkeurig. Uit analyses blijkt dat de betrouwbaarheid nog kleiner wordt bij een kleiner gebied, zoals een contractgebied of geocode. Een hogere betrouwbaarheid en kleinere marges zijn te bereiken door het model ook na 2008 te blijven verfijnen en door de databeschikbaarheid en kwaliteit te verbeteren. Uiteindelijk zal het model in staat moeten zijn om betrouwbare voorspellingen te doen op spoorlijnniveau.

De totaalvoorspelling met het eerste conceptmodel is opgebouwd uit voorspellingen van de kosten van KO en GO per systeem. Het resultaat hiervan is hieronder weergegeven.

Modelmatige invulling per systeem voor KO

KO K€	Regio	NO	RN	RZ	Z	Eindtotaal
Wissel		24,1 - 29,4	27,7 - 33,8	17,7 - 21,6	15,4 - 18,8	84,8 - 103,6
Bovenleiding		4,1 - 5	3,7 - 4,5	2,1 - 2,5	2,9 - 3,5	12,8 - 15,6
Overweg		4,1 - 5	4 - 4,9	4,1 - 5,1	1,6 - 1,9	13,8 - 16,9
Spoor Vrije baan		8,3 - 10,2	8 - 9,7	5,7 - 7	6,7 - 8,2	28,7 - 35
Spoor Emplacement		8,5 - 10,4	14,2 - 17,4	7,7 - 9,4	3,4 - 4,2	33,8 - 41,4
Beveiliging		5,9 - 7,2	5,3 - 6,5	4,2 - 5,2	3,1 - 3,7	18,6 - 22,7
Overig		8,3 - 10,2	9,3 - 11,3	8 - 9,8	5 - 6,1	30,7 - 37,5
Totaal		63,4 - 77,5	72,1 - 88,2	49,6 - 60,6	38 - 46,4	223,1 - 272,7

Modelmatige invulling per systeem voor GO

GO K€	Regio	NO	RN	RZ	Z	Eindtotaal
Wissel		0,4 - 0,5	0,5 - 0,6	0,3 - 0,4	0,3 - 0,3	1,5 - 1,8
Bovenleiding		2,6 - 3,2	2,3 - 2,9	1,3 - 1,6	1,8 - 2,3	8,2 - 10
Overweg		0,1 - 0,1	0,1 - 0,1	0,1 - 0,1	0 - 0	0,3 - 0,4
Spoor Vrije baan		2,8 - 3,5	2,6 - 3,2	2,2 - 2,7	2,4 - 2,9	10 - 12,2
Spoor Emplacement		2,9 - 3,6	4,9 - 6	2,7 - 3,3	1,2 - 1,5	11,7 - 14,3
Beveiliging		1,9 - 2,3	2,5 - 3,1	1,4 - 1,8	1,4 - 1,7	7,2 - 8,8
Overig		8,6 - 10,5	6,5 - 7,9	5,0 - 6,1	4,4 - 5,4	24,5 - 29,9
Totaal		19,4 - 23,7	19,4 - 23,7	13 - 15,9	11,5 - 14,1	63,4 - 77,5

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat de systemen wissel, spoor vrije baan en spoor emplacementen het grootste deel van de kosten vertegenwoordigen. In overige zitten onder andere kunstwerken, maar ook stationsinfra en communicatieapparatuur.

Voorspelling onregelmatigheden

Met het eerste concept Cost Driver-model zijn ook de onregelmatigheden en TAO's voorspeld. De uitkomst van de voorspelling hangt af van de hoeveelheid infra in Nederland, het type infra en de verwachte vervoersintensiteit in 2007. In onderstaande tabel is per regio de voorspelling per type systeem weergegeven.

Regio	Wissel (Constructie)		Spoor (staaf)		Bovenleiding (rijdraad)		Overweg		Beveiliging (inc detectie)	
	Onregelm	TAO's	Onregelm	TAO's	Onregelm	TAO's	Onregelm	TAO's	Onregelm	TAO's
NO	714 - 873	171 - 209	118 - 144	39 - 48	17 - 21	5 - 6	35 - 43	7 - 8	1108 - 1354	378 - 462
RN	1419 - 1734	373 - 456	140 - 171	66 - 80	23 - 28	7 - 9	1364 - 1668	266 - 325	680 - 831	242 - 296
RZ	916 - 1119	224 - 274	67 - 82	26 - 32	13 - 16	4 - 5	256 - 313	50 - 61	986 - 1205	235 - 287
Z	944 - 1154	220 - 269	91 - 111	31 - 38	17 - 21	5 - 6	1463 - 1788	285 - 348	1054 - 1288	410 - 502
Totaal	3993 - 4880	988 - 1208	415 - 508	162 - 198	71 - 86	20 - 25	3118 - 3811	607 - 742	3827 - 4677	1265 - 1547

Ook deze voorspellingen hebben een grote onzekerheidsmarge. Daarbij kunnen aparte activiteiten zoals TAO-reductieprogramma's voor een verbetering van de prestatie zorgen. Het model gaat ervan uit dat de techniek niet wijzigt. Is dit wel het geval, dan moet de relatie aangepast worden. Dat is pas na enige tijd mogelijk, als voldoende monitoringgegevens beschikbaar zijn om de relatie uit af te leiden. De modellering en voorspelling van Financieringssystematiek kan daarom nooit op zichzelf staan en heeft altijd kwantitatieve dan wel kwalitatieve aanvulling nodig vanuit de bedrijfseenheden.

Conclusies

Financieringssystematiek heeft met de ontwikkeling van het eerste concept Cost Driver model een tweede significante stap gemaakt in de ontwikkeling naar het eindproduct van 2007 en haar toekomstige rol.

Voor de toekomstige rol van Financieringssystematiek zijn de volgende activiteiten van belang:dat

- de stap wordt gemaakt om het effect op prestatie en levensduur van het korten van budget inzichtelijk kunnen worden gemaakt
- de betrouwbaarheid van de voorspellingen groter wordt en de onzekerheidsmarges worden verkleind.
- de kwaliteit van de voorspellingen van Financieringssystematiek van dien aard zijn dat de planners van de bedrijfseenheden beter in staat worden gesteld om binnen de kaders een plan op te leveren dat aan de prestatieafspraken zal voldoen
- in de modellering ruimte moet zijn voor aanvullingen vanuit de bedrijfseenheden op de voorspellingen op basis van relaties

In de komende periode zal Financieringssystematiek met de andere modules worden uitgebreid en worden verbeterd. Ook zal implementatie en inbedding in de organisatie hoge prioriteit krijgen.

6.8 Aanbevelingen Booz Allen & Hamilton

Voorwaarden van Minister voor Outputsturing:

1. Transparantie activiteiten, kosten en prestaties
2. Bekendheid met lange termijn effecten infrastructuur
3. Bekendheid met de interactie tussen de prestaties van de beheerder en de vervoerders
4. Systemen en structuren om genoemde inzichten slagvaardig te benutten

Aanbevelingen Booz Allen Hamilton		voorwaarden van minister voor outputsturing				strategische aanbevelingen	Voorbeelden van reeds lopende acties	
rapport april05	handout 240105							
		1	2	3	4			
7.2	9	Verbeter de zichtbaarheid van werkelijk uitgevoerd onderhoud	X					OPC+ : Nieuwe manier van samenwerken tussen ProRail en procesaannemers
7.2	4	Verkrijg en analyseer data om de corridorbenadering te ondersteunen				X		Project PIO (Objectstructuur) Project Activaregister
7.3	1	Verbeter rapportage van objecten, kosten en prestaties	X					Project PIO (Objectstructuur) Project Financieringssysteem Project Activaregister
7.4	5	Implementeer een transparant exploitatiemodel en budget planningsproces			X			Productieplanningsproces (verbeterslagen in het)
7.5	3	Voer een consistent en gestructureerd efficiëntie raamwerk in			X			Project Interne benchmark
7.6	10	Update de vervangingsplannen rekeninghoudend met recente informatie over de conditie van de objecten en gebaseerd op de nieuwste inzichten		X		X		Meerjarenvervangingsplan
7.7	2	Begrijp de basis voor de normkosten en de toekomstige cost-drivers	X					ProRail / AKI werkt samen met Universiteit van Amsterdam aan model om oa markteffecten schatten
7.8	7	maak de relatie tussen gebruik, kosten en prestaties op baanvak inzichtelijk en verfijn de inzichten	X		X			InstandhoudingsConcepten: relaties tussen object, instandhoudings-activiteiten, belasting, ouderdom en storingsgedrag. Project Financieringssysteem.
7.9	6	Definieer een realistisch groeiscenario				X		Wordt opgepakt in samenwerkingsverband Samen Sporen
7.10	8	Maak een integrale case voor vervoer per spoor				X		Wordt opgepakt in samenwerkingsverband Samen Sporen

Definities en afkortingen

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

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

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