

Evaluatierapportage 10 jaar FENS

April 2011

Bijlage bij voortgangsmelding FENS 4^e kwartaal 2010

Met kenmerk/EDMS: 2817989



ProRail

10 jaar FENS

Op 20 december 2000 is de Raamovereenkomst FENS ondertekend. Dit betekent dat het fonds nu 10 jaar bestaat. Een goede aanleiding om wat verder terug te kijken en een beeld te geven van waar we nu staan en wat tot nu toe is gerealiseerd.

In deze uitgebreidere rapportering wordt allereerst in gegaan op de doelstellingen van FENS en daarna de tot nu toe bereikte resultaten.

In zijn algemeenheid kan na 10 jaar worden gesteld dat de Raamovereenkomst FENS nauwgezet is gevolgd voor wat betreft het investeren van het geoormerkte geld in de projecten en activiteiten die daar in zijn benoemd. Deze projecten dragen bij aan verbeteringen waar de reiziger baat bij heeft. Het geld is dus goed besteed.

Wel valt het aspect 'tijd' ronduit tegen. De verwachting was dat de FENS-programma's na 10 jaar zouden zijn afgerond. De FENS Raamovereenkomst had een looptijd van 10 jaar en deze is per 31 december 2010 verstreken. Aangezien een aantal projecten nog niet is afgerond, is eerder besloten om deze projecten nog twee jaar extra uitvoeringstijd te gunnen. Dit betekent dat per 31 december 2012 het fonds administratief wordt afgesloten.

Doelstellingen van FENS

De reiziger heeft centraal gestaan bij het bepalen van de bestemming van de FENS-middelen. Ze zijn bestemd voor de verbetering van de kwaliteit en capaciteit van de railinfrastructuur en overige verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening aan reizigers. Dit betekent onder andere dat financiering mogelijk is gemaakt voor een systeemsprong in de dienstverlening.

Onderstaande tabel geeft voor elk FENS-programma weer wat het effect is voor de reizigers.

FENS programma:	Bijdrage aan betrouwbaarheid/ punctualiteit	Bijdrage aan comfort en informatievoorziening
Ontwikkeling OV Chipkaart		Verhoging reisgemak
Beheerste Toegang Stations	Reductie primaire verstoringen a.g.v. agressie/zwartrijden in trein	- Verhoging sociale veiligheid. - Door verplaatsing controle naar stations kan conducteur zich meer richten op service/infovoorziening aan reizigers
InfoPlus		Verbetering informatievoorziening bij ontregelingen
Infrastructuur: bovenbouwvernieuwing	Reductie primaire infraverstoringen	
Infrastructuur: overwegen	Reductie primaire infraverstoringen	
Infrastructuur: EPO (Energievoorziening, Perronverlenging en Opstel terreinen)	Reductie secundaire verstoringen (o.a. robuuste energievoorziening)	Randvoorwaardelijk voor frequentieverhoging treinen en vergroting zitplaatsen
Kwaliteitsverbetering Stations:		- Verbetering voor- en natransport - Verbetering voorzieningen op stations en veraangename wachttijd op stations

Bereikte resultaten

Waar staan we nu?

Referentie:	
Raamovereenkomst FENS	€ 1.338 miljoen
Stand rentebaten per 31-12- 2010	€ 310 miljoen
Totale omvang FENS per 31-12-2010	€ 1.648 miljoen

Realisatie:		In % van totale omvang FENS
Toegekend budget aan FENS-projecten	€ 1.647 miljoen	99,99%
Stand aangegane verplichtingen per 31-12-2010	€ 1.291 miljoen	78,3%
Stand uitgaven per 31-12-2010	€ 1.087 miljoen	66,0%

De FENS-middelen zijn in 2001 overgemaakt door NS aan ProRail. Zolang de middelen niet zijn uitgegeven, levert dit rentebaten op. Per ultimo 2010 betreft dit € 310 miljoen. Hiermee is een buffer opgebouwd om risico's en kostenstijgingen op te kunnen vangen.

De afgelopen twee jaar hebben de resterende rentebaten een definitieve bestemming gekregen. Voor een deel zijn hiermee buffers gecreëerd binnen de complexe programma's OVCP en InfoPlus om resterende risico's op te kunnen vangen. Het restant is besteed aan twee nieuwe projecten binnen het programma kwaliteitsverbetering stations.

Op 3 november 2010 zijn de laatste budgetten toegekend, waarmee het gehele fonds een definitieve bestemming heeft gekregen. Daarvan is inmiddels 66% ook daadwerkelijk uitgegeven.

Katalysator

Gebleken is dat FENS bij diverse programma's als katalysator werkt. Met een financiële bijdrage uit FENS worden ook andere geldstromen gemobiliseerd om doelen te verwezenlijken. Zonder de bijdrage uit FENS zou de OV Chipkaart niet van de grond zijn gekomen. Op kleinschaliger niveau blijkt dat door bijdragen uit FENS gemeenten over de streep zijn getrokken om te investeren in parkeerplaatsen bij stations.

OV-chipkaart en Poortjes

Dit programma bestaat uit twee componenten: de ontwikkeling van de OV-chipkaart en het programma Beheerste Toegang Stations. Gezien de onderlinge verwevenheid zijn beide programma's geïntegreerd.

Een OV-chipkaart bespaart de reiziger en de vervoerder tijd en maakt het betaalproces voor de reiziger en vervoerder gemakkelijker. Bovendien komt voor de vervoerders en de concessieverlenende overheden betere vervoers – en financiële informatie beschikbaar, die kan worden gebruikt voor optimalisatie van de bedrijfsprocessen (inzet van personeel en materieel) van het openbaar vervoer. Voorts geeft de chipkaart meer vrijheid m.b.t. de tarieven (o.a. wordt variabilisatie ter verbetering van de kwaliteit/prijs-verhouding mogelijk). Belangrijk is verder dat zwart- en grijsrijden moeilijker wordt en dat in combinatie met het invoeren van "beheerste toegang" op (drukke) stations de sociale veiligheid in het OV zal toenemen. Het geeft conducteurs tevens meer tijd om in de trein service en informatie te bieden aan reizigers.

Vóórdat FENS-gelden beschikbaar waren, waren diverse OV-bedrijven bezig met diverse pilots om tot een chipkaart te komen, al dan niet afgestemd via het samenwerkingsverband MOBIS. Er was echter geen operationele standaard voor de chipkaart en ook weinig financiële middelen. Diverse OV-bedrijven hadden een negatieve businesscase. Het ministerie van Verkeer & Waterstaat was een warm voorstander van de OV-chipkaart, maar stelde (toen nog) geen middelen beschikbaar voor de OV-bedrijven.

Met FENS gelden is de ontwikkeling van één uniforme OV-chipcard gestart door de oprichting van TLS (eerst door NS, later zijn meerdere OV-bedrijven aandeelhouder geworden). Vervolgens is door TLS een tender t.b.v. de industrie georganiseerd. Door middel van aanbesteding aan het winnende consortium is de standaard voor de OV-sector neergezet. Vervolgens is met FENS gelden de centrale backoffice van TLS gerealiseerd (TLS is de clearing organisatie voor chipkaart transacties tussen de OV bedrijven). Gesteld kan worden dat hiermee een rijdende trein in gang is gezet, waarop ook de andere OV-bedrijven konden springen. En de OV-chipkaart daarmee van de grond is gekomen.

Nadien is het programma geplaagd door issues op het gebied van beveiliging van de OV-chipkaart en privacy, spelen diverse problematieken (overstappen tussen treinvervoerders en de interwijkverbindingen), en is sprake van diverse technische en financiële tegenslagen. Besloten is om het programma daarom beheerster en trager uit te rollen. Hiervoor zijn uit de rentebaten additionele middelen beschikbaar gesteld aan het OVCP-programma.

In de Raamovereenkomst FENS is voor de ontwikkeling van de OV-Chipkaart en voor de implementatie van Beheerste Toegang Stations € 726 miljoen beschikbaar. Thans is de prognose € 903 miljoen.

De belangrijkste resultaten tot nu toe zijn:

- 1 miljoen reizigers zijn 'om' op de OV-chipkaart;
- 99,8% van de geplande CiCo-palen zijn geïnstalleerd en werken. Reizen met de OV-chipkaart is daarmee mogelijk op het gehele netwerk van NS;
- Op de lijnen 'Hoekse Lijn', 'Flevolijn' en 'Schiphollijn' zijn poortjes geïnstalleerd waarmee de stations kunnen worden afgesloten. Geleidelijk worden op deze stations steeds meer poortjes gesloten. Op de rest van het netwerk is de uitrol in voorbereiding. De poortjes zijn al wel besteld;
- Alle overige apparatuur (o.a. automaten) zijn geschikt voor gebruik met de OV-chipkaart.



Plaatsing van poortjes op station Lelystad

Kwaliteitsverbetering Stations

In de raamovereenkomst FENS is voor dit programma € 158,7 miljoen bestemd. In 2001 is dit op verzoek van de toenmalige Minister van Verkeer & Waterstaat verlaagd tot € 102,1 miljoen, ter financiering van (een deel van) het overwegenpakket. Door toekenning van € 70 miljoen uit de rentebaten aan het project 'herinrichting Amsterdam Centraal' wordt het in de Raamovereenkomst opgenomen bedrag toch nog gerealiseerd.

Dit programma bestaat uit diverse projecten en programma's met kleinschaliger activiteiten. Het programmateam is in 2008 ontbonden

Afgeronde projecten

Programma "clean" (5 projecten, zoals reiniging perronsporen met nieuwe reinigingsmachines en het verwijderen van graffiti), sociale veiligheid (7 projecten, zoals uitbreiding cameratoezicht op 24 stations en het aanpassen van verlichting op stations), zelfreinigende toiletten (89 stuks), visuele opschoning van stations, het plaatsen van de rookzuilen en het plaatsen van liften op de stations Zandvoort, Roosendaal en Middelburg. Verder 91 kleinschalige regionale projecten (veelal kleinschalige projecten op het gebied van sociale veiligheid) en ook het 'herijkingsprogramma' dat uit meer dan 20 projecten bestaat. Deze projecten zijn gericht op veiliger, aantrekkelijker en schonere stations. De projecten zijn geselecteerd op basis van stations die op deze aspecten slecht scoren in de KTOcijfers (klant tevredenheidsonderzoek).

Lopende projecten

Parkeren (€ 14,9 miljoen)

Parkeren is een belangrijke schakel in de OV-keten. Goede parkeervoorzieningen bij stations stimuleert reizigers om vaker met de trein verder te reizen.

De oorspronkelijke doelstelling was het realiseren van 10.000 onbetaalde parkeerplaatsen. Daar een groter aandeel in de financiering door gemeenten, is de doelstelling verhoogd tot 13.000 parkeerplaatsen (waarvan circa 80% nieuwe en 20% geupgrade parkeerplaatsen). Per 13 december zijn 9.803 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Westtunnel Amsterdam CS (€ 14,8 miljoen)

Het aanleggen van roltrappen en liften naar de zes perrons in de Westelijke perrontunnel van station Amsterdam Centraal.

Overige lopende projecten:

Project	investering	Status
Transfervoorziening Apeldoorn	€ 1,5 miljoen	Gereed
Transfervoorziening Hengelo	€ 9,5 miljoen	Tunnel gereed, luifel in uitvoering
Transfervoorziening Dordrecht	€ 4,4 miljoen	In uitvoering
Transfervoorziening Gouda	€ 4,1 miljoen	uitgesteld
Verlichtingsplan Amsterdam CS	€ 2,2 miljoen	In uitvoering

Nieuw toegevoegde projecten (uit de rentebaten):

Upgrade fietsenstallingen (€ 5,2 miljoen)

Het aanpassen van fietsenstallingen op circa 90 stations aan de eisen van de hedendaagse klant. Het betreft een aanvulling op maatregelen uit het 'actieplan spoor'. Dit budget wordt aangewend voor o.a. het visueel aantrekkelijk maken van de fietsenstallingen, het aanpassen van verlichting, vloeren en toegankelijkheid.

Status: in uitvoering

Herinrichting Amsterdam centraal (€ 70 miljoen)

Het verbeteren van de verblijfskwaliteit, alsmede oplossen van de 'interwijkverbindingsproblematiek' door de aanleg van twee poortvrije corridors op station Amsterdam Centraal.

Status: in aanbesteding/voorbereiding uitvoering

InfoPlus

Na punctualiteit is betere informatievoorziening bij vertragingen voor treinreizigers al jaren het belangrijkste kwaliteitsaspect. Vele jaren van proeven en pilots hebben geleerd dat de paradox die bestaat uit het feit dat bij ontregelingen van de treindienst de informatiebehoefte onder reizigers het grootst is, maar de werkdruk op verkeersleidingsposten en de bijsturing van NS (waar deze informatie vandaan moet komen) ook het hoogst is, alleen kan worden doorbroken door (een systeemsprong in de) automatisering van de informatievoorziening. InfoPlus beoogt dit te realiseren door middel van een systeemsprong en het rapportcijfer van treinreizigers voor het aspect "info bij vertragingen" op minimaal een 7 te brengen. In 2001 schommelde dit tussen 5,5 en 5,7.

Het programma (totaal € 142,4 miljoen) bestaat uit een software en een hardware kant. Het softwarematige deel bestaat uit het creëren van één bronsysteem, waarin alle reisinformatie wordt gegenereerd en verzameld. Het hardware deel bestaat uit verschillende distributiekkanalen waarlangs de informatie naar de verschillende doelgroepen wordt overgebracht. Het belangrijkste deel hiervan betreft de nieuwe presentatiemiddelen (ruim 1.800) op de stations. Andere voorbeelden zijn automatische omroep en enkele quick-wins die in de beginfase van dit programma zijn opgeleverd. Zoals ARGOS lichtkranten met reisinformatie bij ontregelingen op vele stations, enkele TAS schermen met info over vertrekkende treinen op Schiphol en Amsterdam Centraal en pagers voor lokettisten om zonodig treinreizigers te kunnen informeren.

Het programma is geplaagd door diverse vertragingen en tegenvallers. Uiteindelijk is een belangrijk leveranciersconsortium voortijdig ontbonden in verband met wanprestatie. Ook bleek dat het IT-platform van ProRail moest worden vervangen door een moderner platform en is nog een bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van GSM-Rail t.b.v. het verzenden van de informatie naar de presentatiemiddelen op stations.

Thans is het InfoPlus-systeem en de bijbehorende bediening die reisinformatie genereert vanuit logistieke informatie succesvol beproefd tijdens het proefbedrijf in Amersfoort. De verbetering van de kwaliteit van reisinformatie alsmede het klantoordeel over deze reisinformatie is in het proefbedrijf aangetoond.

Per ultimo 31-12-2010 waren er 486 InfoPlus-presentatiemiddelen in bedrijf gesteld verdeeld over 80 stations. Op 17 januari 2011 is het 500e bord geplaatst.

10

Afbeelding: resultaat van het project 'Dynamische Reisinformatie Amsterdam', een quick win project dat op 1 maart 2003 live is gegaan (21 tunneldisplays en 5 TAS-schermen met info over vertrekkende treinen bij ingangen van perrontunnels):

DRIS Amsterdam

InfoPlus / maart 2003



Tunneldisplays
Westtunnel

TAS
Westtunnel



Tunneldisplays
Oosttunnel

Infrastructuur

Dit programma bestaat uit drie verschillende programma's.

Een eenmalige bijdrage aan bovenbouwvernieuwing in 2002 en 2003 heeft de omvang van het jaarlijkse bovenbouwvernieuwingsprogramma een forse impuls gegeven. Nadien is dit door het ministerie van Verkeer & Waterstaat opgevolgd met een structurele verhoging van het onderhoudsbudget voor de railinfrastructuur. Het Bovenbouwvernieuwingsprogramma levert een belangrijke bijdrage aan de verhoging van de betrouwbaarheid van de railinfrastructuur en daarmee de beperking van de infra-gerelateerde storingen en daarmee verhoging van de punctualiteit.

Het overwegenprogramma (€ 113,4 miljoen) is lopende het programma toegevoegd aan FENS. Het programma heeft als doelstelling de veiligheid op overwegen te verhogen. Indirect wordt hiermee ook de beschikbaarheid van infrastructuur verhoogd. Het programma kent drie componenten.

- Het AKI-AHOB ombouwprogramma (€ 39,6 miljoen): overwegen zonder overwegbomen zijn voorzien van overwegbomen. Dit betreft (in 2 tranches) 240 overwegen. Dit programma is afgerond.
- Met een forse financiële bijdrage van € 13,6 miljoen uit FENS, is de realisatie van het project "Almelo verdiept" mogelijk gemaakt. Dit project is gereed.
- Het programma opheffen overwegen op de corridor Utrecht-Rotterdam/Den Haag vergt € 60 miljoen. Hiervoor worden uiteindelijk 13 overwegen opgeheven, hoofdzakelijk door het aanleggen van onderdoorgangen. Hiermee, in combinatie met andere projecten en programma's wordt de corridor Utrecht- Rotterdam volledig overwegvrij en de corridor Utrecht-Den Haag bijna overwegvrij.

Het EPO-programma (€ 181,5 miljoen), ten slotte, bevat eveneens drie componenten. Energievoorziening, Perronverlengingen en Opstelreinen:

- Energievoorziening (€ 80,5 miljoen). Dit programma vult een infrastructurele randvoorwaarde in om groei van het treinverkeer en daarmee het aantal reizigers, mogelijk te maken. Het neemt knelpunten in de energievoorziening voor treinen weg. Op 20 locaties zijn nieuwe onderstations gebouwd en op 52 locaties zijn bestaande onderstations verzaamd. Daarnaast is de bovenleiding op 9 locaties verzaamd en op 32 locaties aangepast. Dit programma is afgerond. Door een behoorlijk meevallende aanbesteding is budget over, dat in twee tranches wordt geïnvesteerd in 'optimalisatie realisatie'. Dit programma heeft als doel om onterechte uitschakelingen te voorkomen en daarmee het aantal storingen te verminderen en daarmee de performance te verbeteren.
- Perronverlengingen (€ 22,7 miljoen): landelijk zijn 30 stations in de jaren 2003 t/m 2006 voorzien van langere perrons (€ 16,7 miljoen). Dit maakt het voor NS mogelijk om met langere treinen te rijden (zodat meer reizigers kunnen worden

vervoerd met een grotere kans op een zitplaats). Tevens is inmiddels het derde eilandperron te Breda gerealiseerd (€ 6 miljoen).

- Opstelcapaciteit op drie locaties in de Randstad (€ 77,8 miljoen). Het vergroten van opstelcapaciteit voor treinen is een randvoorwaarde om meer treinen in de Randstad in te kunnen zetten. In Den Haag is de eerste fase van het opstelterrein Binckhorst gereed (€ 7 miljoen). Thans wordt gestart met de tweede fase (€ 22,7 miljoen). In Utrecht is het opstelterrein Carthusiusweg uitgebreid en in gebruik genomen (€ 35,6 miljoen). In Noord-Holland is niet sprake van één locatie, maar zijn opstellocaties te Den Helder en Enkhuizen uitgebreid (€ 4,4 miljoen). Hier beginnen en eindigen treinseries die niet meer te Amsterdam CS keren, maar daar nu doorrijden, zodat de problematiek van perronspoorcapaciteitsknelpunten wordt beperkt. Opstelterreinen bij Uitgeest en Hoofddorp worden nu op andere wijze gefinancierd. Het daardoor resterende budget (€ 8 miljoen) wordt nu bijgedragen aan uitbreiding van opstelcapaciteit te Zutphen.
- Tot slot is € 0,3 miljoen besteed aan programmamanagement en is € 0,2 miljoen over.