

ProRail

Beheerplan ProRail 2005

Van	ProRail
Auteur	ProRail – Planning en Control
Kenmerk	20448804
Versie	3
Datum	31 januari 2005
Bestand	20448804v3 Beheerplan 2005
Status	Definitief

Inhoudsopgave

Ter introductie	iv
1 Missie en strategie - ProRail aan het werk	1
1.1 Missie ProRail	1
1.2 Oog voor belangen van stakeholders	3
1.3 Keuze voor benutten	6
1.4 Prestaties ProRail in Europees perspectief	9
2 Waardering door stakeholders - Zorgplicht en Kernprestaties	11
3 Zorgen voor voldoende, betrouwbare en veilige railinfrastructuur	34
3.1 Omvang en gebruik infrastructuur	35
3.2 Vervangingsproblematiek	36
3.3 Technische kwaliteit spoorweginfrastructuur	39
3.4 Optimaliseren beschikbaarheid spoorweginfrastructuur	41
3.5 Uitbreiding van de spoorweginfrastructuur	43
3.6 Voorbereidingen in beheer nemen megaprojecten	46
3.7 Maatregelen om te komen tot voldoende, betrouwbare en veilige railinfrastructuur	48
3.8 Maatregelen ten behoeve van de beschikbaarheid	50
3.9 Maatregelen ten behoeve van de transferfunctie	54
4 Leveren voldoende, betrouwbare en veilige capaciteit	60
4.1 Maatregelen ten behoeve van benutting	61
4.2 Capaciteitsverdeling	61
4.3 Capaciteitsontwikkeling	64
4.4 Netwerkontwikkeling en Netwerkplanning	65
4.5 Maatregelen ten behoeve van bijsturing	69
5 Veiligheid en Milieu	74
5.1 Doelstellingen ProRail Veiligheid en Milieu	75
5.2 VMS (Veiligheidsmanagementsysteem) / MMS (Milieumanagementsysteem)	77
5.3 Normenkader Veilig Werken (NVW)	79
5.4 Safety Cases	80
5.5 Projecten op specifieke veiligheidsthema's	81
5.6 Specifieke milieuprojecten: Geluidhinder	82
6 Continue verbeteren - Migratie naar Outputsturing	84
6.1 De context van outputsturing	85
6.2 Migratie naar outputsturing	86
6.3 Organisatiestructuur en besturing	88
6.4 Werkwijzen	89
6.5 Risicomanagement	90

7	Financiële randvoorwaarden - Inkomsten en bestedingen	93
7.1	Inkomsten ProRail	94
7.2	Uitgaven ProRail	99
7.3	Niet-concessie activiteiten	104
7.4	Scenario 'ProRail: Structureel vervangen'	106
7.5	Vervangingsinvesteringen incl. transfer	107
8	Zienswijze gerechtigden	111
	Definities en afkortingen	117
	Disclaimer	121

Ter introductie

Een goed functionerend spoorstelsel is in onze samenleving van vitaal belang. Bijna een miljoen reizigers zijn er dagelijks van afhankelijk. Ook het goederenvervoer over het spoor is cruciaal voor onze economie. Als ProRail willen we ervoor zorgen dat spoorwegondernemingen en alle anderen die van het spoor gebruikmaken, dat zo goed mogelijk kunnen doen. Elke dag opnieuw en dat is geen eenvoudige opgave. Er is letterlijk en figuurlijk veel in beweging op het spoor. Als slagvaardige, professionele organisatie willen we het voorliggende Beheerplan uitvoeren en op termijn uitgroeien tot de beste railinframanager van Europa.

In 2004 is veel energie gestoken in belangrijke veranderingen waaronder de integratie van de werkprocessen van de drie voormalige taakorganisaties Railinfrabeheer, Railverkeersleiding en Railned, maar ook de verbetering van de relaties met onze klanten. Het integratieproces loopt in 2005 door. Daarnaast zijn wij een proces gestart dat ons bedrijf omvormt tot een High Performance en Professional Organisation (HPO). ProRail als HPO betekent dat operationele processen vrijwel zonder verstoringen verlopen en dat we leren van dingen die – ondanks dat – toch nog (bijna) fout gaan.

Ter voorbereiding op de besluitvorming omtrent de Beheerconcessie heeft ProRail vorig jaar haar Beheerplan 2004 opgesteld. Aangezien dat document formeel nooit het zonlicht heeft mogen aanschouwen treft u hierbij feitelijk het eerste Beheerplan ProRail aan. In dit Beheerplan geven wij inzicht in de wijze waarop wij invulling geven aan onze zorgplicht voor de Nederlandse spoorweginfrastructuur. Als railinframanager is ProRail verantwoordelijk voor de Nederlandse spoorweginfrastructuur. We zorgen voor tijdig beschikbare treinpaden en daartoe voor beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de railinfrastructuur. Dat is een belangrijke maatschappelijke taak. Naar verwachting zal nog dit najaar aan ProRail een Beheerconcessie worden verleend voor het beheer van de spoorweginfrastructuur. In het verlengde van die concessie legt ProRail jaarlijks haar langere termijn doelstellingen vast in een Beheerplan. In dit Beheerplan geven wij aan hoe we er voor staan en welke prestaties we wel (en niet) kunnen leveren aan spoorwegondernemingen en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Kortom, op welke wijze geven wij invulling aan de zorgplicht die wij op ons hebben genomen.

Met dit beheerplan ontstaat meer transparantie over hoe de verantwoordelijkheden in de spoorbranche zijn verdeeld en hoe en waaraan de overheidsgelden worden besteed. Hiermee geven we ook blijk van onze intentie tot intensieve en structurele samenwerking met de vervoerders en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (ook al komt dit door tijdsdruk nog niet zodanig tot uiting als wij hadden gewild). De procedure voor het tot stand komen van het nieuwe beheerplan 2006 zal dan ook met name op dat punt sterk moeten verbeteren. Om recht te doen aan de vervoerders is het door hen aangeleverde commentaar op hoofdlijnen verwerkt in de bijlagen.

ProRail loopt met dit beheerplan vooruit op zowel de inwerkingtreding van de nieuwe spoorwegwet als de aanstaande juridische fusie. Dit Beheerplan vervangt zowel de gebruikelijke subsidieaanvraag voor kapitaalslasten en onderhoud maar ook de jaarcontracten met Railverkeersleiding en Railned. Het Beheerplan geeft dan ook inzicht in de financiële onderbouwing van onze activiteiten uit hoofde van de Beheerconcessie voor zowel de komende subsidieperiode (2005) als een doorkijk over de periode tot en met 2014.

Het grootste deel van de investeringen die gemoeid zijn met de uitbreiding van de infrastructuur vallen buiten de subsidieverlening en worden ook in de toekomst gefinancierd op basis van afzonderlijke project- en programmabeschikkingen.

Om de eisen uit de spoorwegwet en de doelstellingen van ProRail te realiseren is het noodzakelijk dat langere termijn afspraken worden gemaakt, niet alleen over de te leveren prestaties maar ook over de daarvoor benodigde financiën. Omdat ProRail en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op dit moment nog niet helemaal in staat zijn de onderlinge relatie volledig en enkel op output te sturen is een ingroEIFase overeengekomen. Gedurende deze ingroEIFase geven wij jaarlijks aan de Minister aan op welke wijze wij invulling willen geven aan onze zorgplicht en welke prestaties wij kunnen leveren aan de spoorwegondernemingen. Deze ingroEIFase geeft ons ook de tijd om vorm en inhoud te geven aan ons eigen verdere professionaliseringstraject.

Kortom, ProRail is nadrukkelijk aan het werk.

Raad van Bestuur

Bert Klerk, Voorzitter
Anita Arts

1 Missie en strategie - ProRail aan het werk

1.1 Missie ProRail

Het economische en ruimtelijke belang van het spoor is groot: voor het woon-werkverkeer van en naar de grote steden in de Randstad is de helft van de forensen afhankelijk van het spoor. In de dichtbebouwde omgeving is er dan ook geen alternatief: deze publieke erfenis moet worden onderhouden op 'state-of-the-art' kwaliteitsniveau. Onder meer vanwege de fysieke beperkingen van het wegennet kan het spoor, met zijn ruimtelijke efficiëntie, in de dichtbebouwde en –bevolkte omgeving van de Randstad voldoende mobiliteit bieden voor het woon-werkverkeer met in acht neming van de financiële middelen die ProRail ter beschikking staan.

Naast het personenvervoer vraagt ook het goederenvervoer aandacht. Ondanks de huidige recessie zijn de groeiverwachtingen ten aanzien van het goederenvervoer in Nederland positief. De proef met de 'groene golf' tussen de Randstad en het Oosten van het land is voor goederenvervoerders belangrijk om efficiënter gebruik te kunnen maken van het spoor en hun productiemiddelen. Groene golven betekenen minder stops, zodat zij sneller kunnen doorrijden en het spoor eerder vrijkomt voor andere gebruikers.

In een hoogontwikkelde en sterk verstedelijkte samenleving als Nederland, is goed openbaar vervoer een must. De steden, zeker de grotere, kunnen niet functioneren zonder goed openbaar vervoer. In steden moet het mogelijk zijn te wonen, te werken, uit te gaan en te winkelen. Daarvoor is een goede bereikbaarheid en beleverbaarheid nodig. In de grootste steden komt zeker de helft van de mensen met het openbaar vervoer naar het werk of naar het stadscentrum. Zonder OV komt een groot aantal mensen niet op hun werk en winkels kunnen in de grote steden hun deuren wel sluiten, met het uitplaatsen van deze functies als gevolg. Stadscentra zonder stedelijke functies dreigen te verpauperen, iets dat hoge investeringen vergt om terug te draaien. Zonder goed openbaar vervoer zijn vitale steden niet mogelijk. Bron: De waarde van het Openbaar Vervoer, Raad voor Verkeer en Waterstaat, 18-03-2004

De maatschappelijke behoefte om het gehele spoorstelsel beter te benutten neemt toe. De spoorsector heeft de fundamentele keuze gemaakt voor een oplossing die gebaseerd is op een betere benutting van de huidige de railinfrastructuur. ProRail wil en moet een essentiële bijdrage leveren aan de verbetering van de kwaliteit en benutting van de spoorweginfrastructuur. De rol die ProRail hierin vervult is verwoord in de onderstaande missie.

Missie ProRail

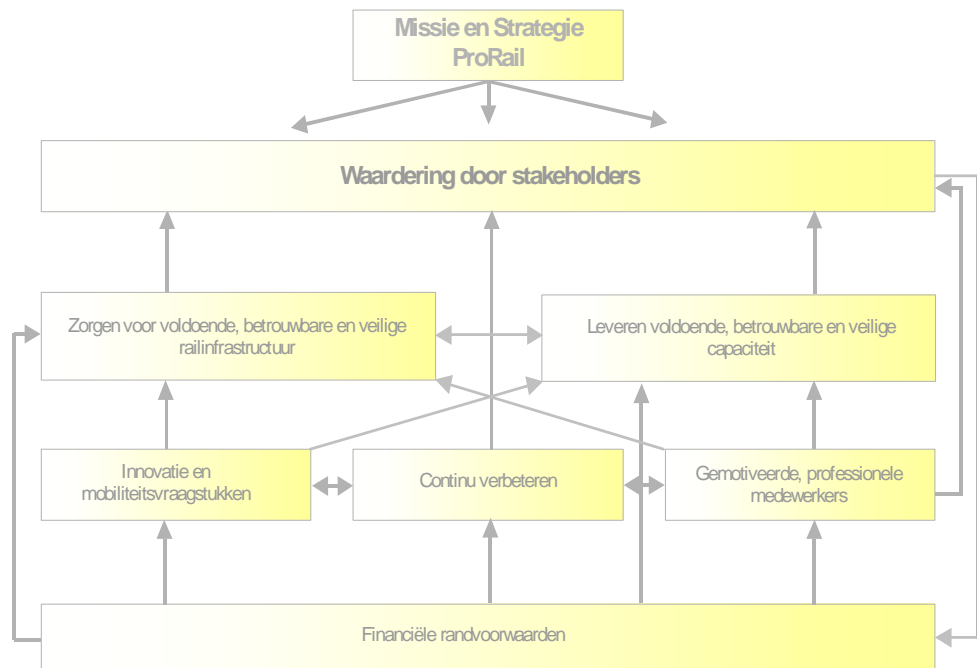
ProRail, de door de overheid ingestelde railinframanager

- 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

De basis van ProRail is de spoorweginfrastructuur. Er moet voldoende spoorweginfrastructuur beschikbaar zijn om aan de vraag van klanten te kunnen voldoen. Daarbij moet de spoorweginfrastructuur betrouwbaar (in de zin van beschikbaar om volgens afspraak treinpaden te kunnen leveren) en veilig zijn. Bovendien vertegenwoordigt het spoor een maatschappelijk kapitaal van ongeveer € 34 miljard. ProRail dient daarvoor te zorgen, als eigenaar en als een “goed huisvader”, met het oog op het maximaliseren van het maatschappelijke rendement van dit geïnvesteerd vermogen.

De missie van ProRail is weergegeven in onderstaande ‘strategy map’, waarbij de oorzaak en gevolgrelaties tussen de strategische doelstellingen aangegeven zijn. Om *waardering door stakeholders* te krijgen maar ook te behouden dient ProRail te *zorgen voor voldoende, betrouwbare en veilige railinfrastructuur*. Binnen ProRail wordt hieraan invulling gegeven door de huidige bedrijfsprocessen beheer & instandhouding en nieuwbouw. Voor de feitelijke benutting van de infrastructuur draagt ProRail zorg voor het *leveren van voldoende, betrouwbare en veilige capaciteit*. Deze tweede component wordt vormgegeven door de bedrijfsprocessen verkeersleiding en capaciteitsmanagement.

Innovaties stellen ProRail in staat om deze taken zowel vandaag de dag als in de toekomst op een adequate wijze te kunnen voeren. Naast product- en procesinnovaties bestaat een goede voorbereiding voor de toekomst op het tijdig antwoord vinden op *mobiliteitsvraagstukken*. Als voedingsbodemp voor een efficiënte en effectieve uitvoering van alle bedrijfsprocessen is er behoefte aan een proces van *continue verbeteren* en wil ProRail beschikken over *gemotiveerde & professionele medewerkers*. De *waardering door stakeholders* zal behaald moeten worden binnen de *financiële randvoorwaarden* waarin ProRail opereert.



Naast de professionalisering van de organisaties in de spoorsector wordt het toekomstbeeld van ProRail ook beïnvloed door (deels) externe ontwikkelingen. Een voorbeeld hiervan is de mogelijke regionalisering van beheer en vervoersconcessies.

Regionalisering vervoer en beheer

Een van de discussie punten in de concept Nota Mobiliteit wordt de vraag of en in welke mate budgetten voor mobiliteit moeten worden gedecentraliseerd naar lagere overheden. De Rijksoverheid verwacht dat door middel van decentralisering lagere overheden een bewustere afweging gaan maken ten aanzien van verschillende vormen van mobiliteit.

Naar de mening van ProRail betekent regionalisering van de openbaar vervoer budgetten dat ze te maken krijgt met meerdere contractpartners. Op dit moment is dit primair het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. In samenspraak met elk van de contractpartners wordt een maatwerkpakket samengesteld dat voldoet aan de gestelde eisen van betrouwbaarheid en beschikbaarheid en de daaruit voortvloeiende benodigde financiële middelen. Een adequate invulling van accountmanagement wordt dan ook een belangrijk item indien deze ontwikkeling zich doorzet.

Aangezien regionale lijnen voor het merendeel zullen raken aan de spoorweginfrastructuur is borging van een goede aansluiting en een goede regie op de knooppunten van groot belang. ProRail ziet hier nadrukkelijk een taak voor zichzelf weggelegd, ook in het licht van de rol van ProRail op het gebied van de calamiteitenorganisatie en reisinformatie.

Cruciaal voor het waarmaken van de missie van ProRail is de sturing op kernprestatie-indicatoren: dat wat ProRail in de praktijk absoluut goed moet doen om de gestelde doelstellingen te realiseren. Deze kernprestatie-indicatoren vormen de brug tussen onze missie en het succes in de dagelijkse praktijk. Evenals de missie staan deze kernprestatie-indicatoren de komende jaren centraal in de sturing van de organisatie. Sturing vindt onder andere plaats door middel van een dashboard rapportage die ook per kwartaal aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gerapporteerd. Momenteel wordt dit dashboard binnen ProRail vertaald naar dashboards voor alle sturingsniveaus.

1.2 Oog voor belangen van stakeholders

De spoorsector wordt gekenmerkt door een diversiteit aan spelers. De kwaliteit van de contacten en de interactie met deze partijen is van invloed op de uitvoering van ProRail's taken. Als de interactie goed verloopt en partnerships in mobiliteit gesmeed kunnen worden, komt dat de effectiviteit van het werk van ProRail ten goede. Om een beeld te geven van de diversiteit in belangen wordt kort ingegaan op enkele van onze belangrijkste stakeholders.

Directe relaties – Spoorwegondernemingen

Directe relaties worden voor het merendeel gevormd door spoorwegondernemingen als klanten van al onze producten en diensten. Hoewel treinpaden, transfercapaciteit en informatiediensten onze eindproducten zijn onderkennen we daarnaast nog een aantal belangrijke producten en diensten. Dit zijn de studies en de realisatie van projecten. Als directe relaties onderkent ProRail:

- de spoorwegondernemingen als afnemer van de treinpaden, transfercapaciteit en informatiediensten of infrastructurele kwaliteit;
- de spoorwegondernemingen als afnemer van additionele producten als kleine infrastructurele maatregelen

ProRail maakt met spoorwegondernemingen zakelijke afspraken over de te leveren prestaties. Zo geeft ProRail in haar Netverklaring informatie die spoorwegondernemingen nodig hebben voor hun toegang tot en het gebruik van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur. In de bij de Netverklaring opgenomen Toegangsovereenkomst worden bovendien afspraken gemaakt over ondermeer kwaliteit en prestaties.

Voortbordurend op het project 'Benutten en Bouwen' hebben ProRail, NS en de Goederenvervoerders de intentie uitgesproken om het gezamenlijke gedachtegoed van de visie van 'Benutten & Bouw' verder te gaan implementeren. Onder de naam 'Samensporen' werken partijen in de komende jaren aan een aanzienlijke verbetering van de prestaties en het imago van de spoorsector.

ProRail draagt ook zorg voor internationale treinpaden voor (goederen)vervoerders. Als onderdeel van Railnet Europe (RNE). Een van de taken van de RNE is op Europees niveau tot afstemming te komen van de capaciteitsverdeling voor internationale treindiensten zoals bedoeld in artikel 15 van Richtlijn 2001/14/EG. De RNE publiceert jaarlijks een grensoverschrijdende goederentreinpadencatalogus.

Naast het RNE-overleg heeft ProRail ook regulier afstemmingsoverleg met de spoorinfra-beheerders van Duitsland en België. Voorts neemt ProRail deel aan een netwerk van One Stop Shops voor de behandeling van internationale capaciteitsaanvragen. In de Netverklaring wordt hier op ingegaan.

Directe relaties – Aannemers en ingenieursbureaus

Voor de uitvoering van haar zorgplicht werkt ProRail voor een aanzienlijk deel samen met uitvoerende aannemers en ingenieursbureaus. De soms beperkte uitvoeringscapaciteit bij aannemers en de schaarste in de levering van sommige kritische componenten vereist een goede sturing en informatie uitwisseling en kennisopbouw tussen ProRail en haar leveranciers.

Directe relaties - Rijksoverheid (Toezichthouder, Concessieverlener en Aandeelhouder)

ProRail werkt in opdracht van en voor rekening van de Rijksoverheid (lees het Ministerie van Verkeer en Waterstaat). De Rijksoverheid treedt op als concessieverlener en aandeelhouder en is mede bepalend voor het succes van ProRail. Daarnaast heeft de Rijksoverheid rollen als toezichthouder (met name IVW, NMa, Arbeidsinspectie), financier en wetgever. De Rijksoverheid vormt haar oordeel op basis van door ProRail geleverde prestaties, zowel financieel als niet-financieel. Vanuit het 'niet-financiële' perspectief is de overheid geïnteresseerd in de vraag in hoeverre ProRail in staat is te zorgen voor een voldoende, betrouwbare en veilige spoorweginfrastructuur. Dat betekent dat de Rijksoverheid in deze hoedanigheid van ProRail verwacht dat ze ervoor zorgt dat het spoorinfrastelsel 'op niveau' blijft (zowel voor volume als voor functionaliteit) en dat ProRail benutting van die spoorweginfrastructuur door de vervoerder zo groot mogelijk maakt. Vanuit het financiële perspectief is de overheid geïnteresseerd in de middelen die ProRail nodig heeft om de noodzakelijke prestaties te leveren. Hierbij gaat ProRail ervan uit dat de noodzakelijke middelen zullen variëren met het prestatieniveau. Daarnaast is in de Spoorwegwet vastgelegd dat ProRail een aantal van haar activiteiten (gedeeltelijk) dient te financieren via de gebruiker.

Directe relaties – Decentrale overheden

ProRail heeft op diverse manieren met gemeenten en andere overheden te maken: rond bouwvergunningen, milieuvergunningen, ruimtelijke ontwikkeling, economische ontwikkeling, mobiliteit, vervoer gevaarlijke stoffen, calamiteiten, etc.. Rollen als vrager en als aanbieder van diensten kunnen daarbij afhankelijk van het thema wisselen. Soms is de gemeente vrager, soms is ProRail dat. Een schema van de rollen is in onderstaande tabel weergegeven.

Stakeholder	Rol	Verwachting van ProRail
Provincie	Wetgever	ProRail is uitvoerder van de wetten en leverancier van informatie t.b.v. het opstellen van de wetten.
	Handhaver	ProRail houdt zich aan wet- en regelgeving en zorgt er tevens voor dat gebruikers van de infrastructuur zich hieraan houden.
	Aanbesteder OV	Meedenken bij decentralisatie, zowel voor exploitatie als infrastructuur.
	Opdrachtgever infrastructuurprojecten	Werken derden (bijv overweg opheffen) + Regionale investeringen in infra ProRail betrouwbare partner, uitvoerder.
	Beleidsontwikkelaar	Meedenker in rijksplannen en beleidsvoornemens.
Kaderwetgebied (regio's o.a. Stadsgewest Haaglanden, ROA, Regio Twente e.d)	Aanbesteder OV	Meedenken bij decentralisatie, zowel voor exploitatie als infrastructuur.
	Opdrachtgever infrastructuurprojecten	Regionale investeringen in infra ProRail betrouwbare partner, uitvoerder.
	Beleidsontwikkelaar	Meedenker in plannen en beleidsvoornemens van het kaderwetgebied.
Gemeente	Wetgever	ProRail is uitvoerder van de wetten en leverancier van informatie t.b.v. het opstellen van de wetten.
	Handhaver	ProRail houdt zich aan wet- en regelgeving en zorgt er tevens voor dat gebruikers van de infrastructuur zich hieraan houden.
	Opdrachtgever infrastructuurprojecten	Werken derden (bijv overweg opheffen) + Regionale investeringen in infra ProRail betrouwbare partner, uitvoerder.
	Beleidsontwikkelaar OV	Meedenker in gemeentelijke plannen en beleidsvoornemens.

Belangrijk hierbij is dat ProRail een verantwoordelijkheid heeft ten opzichte van een nationaal spoorstelsel en nationale mobiliteitsvraagstukken, terwijl de lagere overheden verantwoordelijkheden hebben ten aanzien van lokale of regionale vraagstukken.

Het belang van een goede relatie met decentrale overheden neemt toe sinds 2004 de Brede Doeluitkering (BDU) is ingevoerd. Met deze regeling zijn de kaderwetgebieden (straks WGR+) en provincies verantwoordelijk voor projecten tot € 112,5 miljoen. Daarnaast zijn/worden enkele spoorlijnen gedecentraliseerd naar provincies en kaderwetgebieden.

Maatschappij

ProRail onderneemt op een maatschappelijk verantwoorde wijze. Dit houdt ondermeer in dat ze bij haar beslissingen:

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

Het is noodzakelijk te weten of ProRail daarin slaagt, naar het oordeel van 'de maatschappij'. Daarbij maakt ProRail het volgende onderscheid:

- belangengroeperingen. Dit zijn organisaties die belangen vertegenwoordigen van maatschappelijke groeperingen zoals Rover, 3VO en dergelijke;
- maatschappelijke partijen zoals omwonenden;
- overheden in een andere hoedanigheid dan opdrachtgever, concessieverlener en aandeelhouder van ProRail. Hierbij valt te denken aan gemeentelijke en regionale overheden, waterschappen en hulpdiensten (brandweer en politie).

Bij het maatschappelijk oordeel over ProRail spelen per groepering andere factoren een rol. Deze zijn afhankelijk van het doel dat die groepering nastreeft. Hierbij valt te denken aan maatschappelijke vraagstukken zoals veiligheid, milieu en mobiliteit, maar ook aan de toegankelijkheid van ProRail.

1.3 Keuze voor benutten

De kwaliteit van de Nederlandse spoorweginfrastructuur staat de afgelopen jaren onder druk. In de afgelopen decennia was de aandacht in sterke mate gericht op grote infrastructurele projecten ten koste van het onderhouden van de bestaande spoorweginfrastructuur. Een structureel tekort aan financiële middelen voor vervanging heeft geleid tot een stijging van de kosten voor het onderhoud. Om inzicht te krijgen in de investeringen en de timing van investeringen die noodzakelijk zijn om de spoorweginfrastructuur te vervangen, wordt op dit moment binnen ProRail gewerkt aan een Meerjarenplanning 2005–2008/2020. Een belangrijk onderdeel hiervan wordt gevormd door het vervangingsplan. De resultaten van de meerjarenplanning worden – in overleg met de Ministeries van V&W en Financiën – momenteel geaudit door Booz-Allen Hamilton. De eerste resultaten van deze audit worden dit najaar verwacht (zie ook paragraaf 3.2 Vervangingsproblematiek).

ProRail heeft de afgelopen jaren duidelijke signalen afgegeven dat er structureel meer behoefte is aan onderhoud en vervanging. Het ontbreken van een lange termijn doorkijk zowel qua financiële middelen in de rijksbegroting als in analyses van ProRail ten aanzien van kosten versus prestaties heeft er toe geleid dat de vervangingsproblematiek niet eerder zo onder de aandacht is gekomen. Vooruitlopend op haar toekomstige verantwoordelijkheid binnen de kaders van de nieuwe Spoorwegwet heeft ProRail/Railinfrabeheer in de aanvraag subsidie voor kapitaalslasten en onderhoud voor de landelijke railinfrastructuur 2003 een onderscheid gemaakt tussen een drietal na te streven kwaliteitsniveaus. Elk van deze niveaus is omschreven in een scenario:

1. "Niet verder wegglijden"; gericht op het kunnen voldoen aan de met NSR gemaakte afspraken over betrouwbaarheid tot 2005 (MoU).
2. "Huis op Orde"; op langere termijn kunnen voldoen aan de beschikbaarheids- en betrouwbaarheidseisen van de spoorwegondernemingen en voldoen aan milieu en regelgeving.
3. "Benutten en Bouwen"; verdere functionaliteituitbreidingen voor een robuust systeem.

In juni 2003 meldt de toenmalige minister van Verkeer & Waterstaat aan de Tweede Kamer dat men van plan is een herprioritering door te voeren binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), ondermeer ten gunste van (onderhouds)knelpunten in het openbaar vervoer. De aard en omvang van de problematiek is vervolgens ook weergegeven in het Herstelplan Spoor van het Ministerie van V&W. In het Herstelplan Spoor, zoals gepresenteerd als bijlage bij de Rijksbegroting 2004, wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in totaal € 853 plus € 1.075 miljoen extra ter beschikking gesteld voor een

structureel herstel van het spoorstelsel voor de periode 2004-2012. De keuze voor beheer boven aanleg van nieuwe spoorweginfrastructuur en de keuze van de spoorsector voor 'benutten en bouwen' is ook onderdeel van de maatregelenmix in de (concept) Nota Mobiliteit. In deze schets voor het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 2002-2020 staat het leveren van een maximale bijdrage aan de versterking van de economie en de kwaliteit van de samenleving centraal. Voor het versterken van de economie betekent dat met name de betrouwbaarheid van het vervoer van deur-tot-deur moet toenemen.

Het hoofdrailnet spoor is bij uitstek een vervoersmodaliteit die kansen biedt voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen en, in samenhang met ons wegnet, voldoende mogelijkheden voor mobiliteit en een goede bereikbaarheid kan waarborgen. Dat betekent wel dat de railinfrastructuur voor het hoofdrailnet op orde moet zijn. Dat vergt grote (inhaal)investeringen om het onderhoud op peil te krijgen en te houden. Wij vinden dit ondanks de hoge kosten noodzakelijk, omdat pas dan het kernnet haar maatschappelijke waarde echt kan vertegenwoordigen.

Bron: De waarde van het Openbaar Vervoer, Raad voor Verkeer en Waterstaat, 18-03-2004

ProRail wil – als professioneel beheerder – een bijdrage leveren aan een gezonde spoorsector door het slimmer benutten van de spoorwag- en transferinfrastructuur. Een gezonde spoorsector houdt in:

1. *Herstel van de betrouwbaarheid*

Herstel van de betrouwbaarheid is prioriteit nummer één. De vorig jaar door de gezamenlijke spoorsector gepubliceerde spoorvisie "Benutten en Bouwen" blijft wat dat betreft geheel overeind. Kort samengevat: werken aan een betrouwbaardere infrastructuur, door intensiever en meer preventief onderhoud, waardoor minder verstoringen optreden. Bovendien worden in de spoorsector productieprocessen gedecompliceerd, waardoor verstoringen minder ver doorwerken (beperken olievlékwerking) en sneller verholpen kunnen worden.

2. *Grotere bijdrage aan de bereikbaarheid*

De trein heeft nu al een groot aandeel in de bereikbaarheid van de grote steden en de zeehavens. Op specifieke assen waar het spoor een sterke marktpositie heeft, wil de spoorsector groei van het vervoer faciliteren teneinde de bijdrage van het spoor aan de bereikbaarheid te vergroten. Overeenkomstig de visie "Benutten en Bouwen" vraagt de spoorsector hiervoor geen grootschalige nieuwe infrastructuur, maar willen partijen in de sector dit zoveel mogelijk doen door de bestaande infrastructuur beter te benutten. Wel zullen op sommige plekken knelpunten moeten worden aangepakt.

3. *Intensivering van het vervangingsprogramma*

Grote delen van de spoorweginfrastructuur zijn aan het einde van hun technische levensduur. Vervanging van de afgeschreven infrastructuur moet dan ook sterk worden geïntensiveerd. Dit heeft voor de spoorsector hoge prioriteit, hoger dan aanleg van nieuwe infrastructuur. Van dit vervangingsprogramma kan dankbaar gebruik gemaakt worden voor de modernisering van de infrastructuur, bijvoorbeeld ten aanzien van de beveiliging en de vermindering van de onderhoudsbehoefte.

4. *Een financieel gezonde en zelfstandig opererende spoorsector*

Verbetering van de prijs-prestatieverhouding is een belangrijk speerpunt. Om die te kunnen bereiken is het wel nodig dat de spoorsector meer op eigen benen komt te staan, met andere woorden een grotere vrijheid van handelen krijgt.

Zoals gezegd, Benutten en Bouwen is de basis voor de toekomstvisie van de spoorsector. De kern hiervan is: *Verbeteren van de betrouwbaarheid en mogelijk maken van vervoergroei tegen een maatschappelijk verantwoorde prijs binnen de randvoorwaarden ten aanzien van milieu en veiligheid. Om de betrouwbaarheid te verbeteren en de capaciteit te vergroten is een systeemsprong nodig. Hiertoe wordt het spoorstelsel robuust gemaakt en gedecompliceerd.*

Intussen is bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat deel I van de Nota Mobiliteit in voorbereiding. Enkele kernpunten daaruit zijn:

- De primaire functie voor het spoor ligt in het massavervoer naar de grote steden.
- Investerings zijn alleen verantwoord op trajecten met veel vervoer en een goede kosten-batenverhouding; de vorm van exploitatie en zelfs het voortbestaan van trajecten met weinig vervoer en een slechte kosten-batenverhouding staat ter discussie.
- Het spoorvervoer moet een groter deel van de (infrastructuur-)kosten zelf opbrengen door een verhoging van de gebruiksvergoeding.
- De groei van het reizigersvervoer wordt ingeschat op 10 à 20%.
- Grote investeringen in nieuwbouwprojecten voor de spoorweginfrastructuur zijn – na de lopende MIT-projecten – niet aan de orde.

Het gat tussen Benutten en Bouwen en de Nota Mobiliteit lijkt op het eerste gezicht groot. Verklarende factoren zijn:

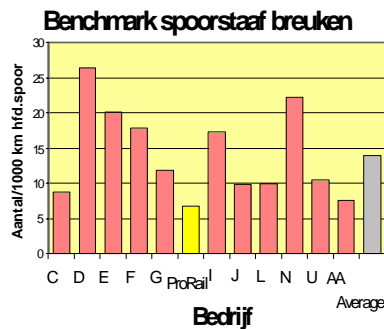
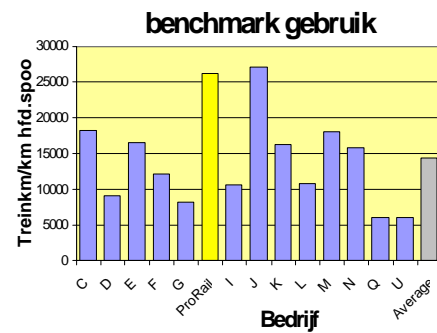
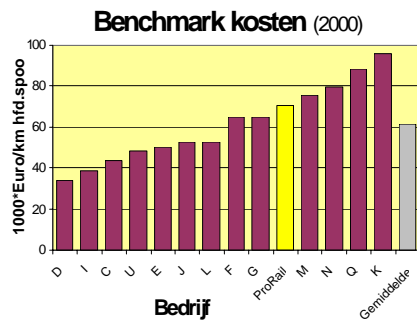
- Omdat de hogere gebruiksvergoeding naar verwachting wordt doorberekend in de reizigerstarieven, zal de groei enigszins worden getemperd.
- De prognose van V&W houdt geen rekening met de effecten van mobiliteitsbeïnvloedend beleid en met de attractiviteit van een beter spoorproduct.

ProRail werkt aan een aantal verschillende toekomstscenario's. Het is immers belangrijk voor een railinframanager om op meerdere ontwikkelingen voorbereid te zijn. Daarmee kunnen we aan de politiek en de overheid laten zien wat de effecten ervan zijn, hoe dat aansluit bij beleids- en bedrijfsdoelen van betrokken stakeholders, zoals overheden en spoorwegondernemingen. Daarnaast zal ProRail ook samen met de spoorwegondernemingen reageren op de Nota Mobiliteit en adviseren over de volgens ons meest gewenste ontwikkeling. Ons uitgangspunt is het goed benutten van het maatschappelijk kapitaal dat in de spoorinfrastructuur zit. ProRail wil laten zien wat de spoorsector met een attractief en kosteneffectief product aan de maatschappij te bieden heeft: een gefaseerd en waar mogelijk aangescherpt Benutten en Bouwen. Daarbij wordt nadrukkelijk ook gekeken naar mogelijkheden om de infrastructuurkosten te verlagen.

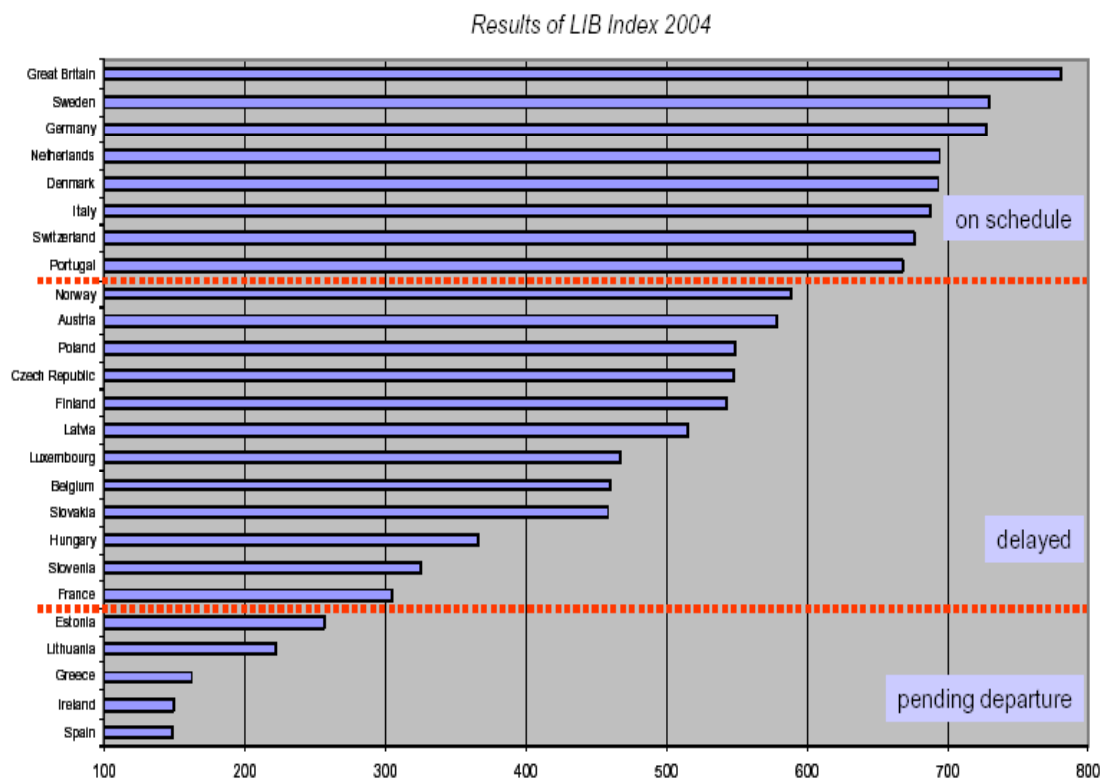
Van belang daarbij is de notie dat de vervoerontwikkeling sterk gedifferentieerd is. Dat zien we ook nu al. Het treinvervoer in de spits naar de vier grote steden is de afgelopen acht jaar met 30% gestegen. Buiten de spits, buiten de Randstad is sprake van een daling. Het goederenvervoer is maar liefst verdubbeld. Dit betekent dat dus ook bij een gemiddeld geringe groei op specifieke assen met grote vervoertoename wel degelijk capaciteitsproblemen zullen ontstaan. De veronderstelling in de Nota Mobiliteit dat na de projecten van het lopende MIT geen investeringen meer nodig zijn, kunnen wij dan ook niet op voorhand onderschrijven. ProRail zal hiervoor met een concrete voorstellen komen indachtig het principe van Benutten en Bouwen waarbij kleinschalige benuttingmaatregelen de voorkeur hebben.

1.4 Prestaties ProRail in Europees perspectief

ProRail heeft in haar missie de ambitie opgenomen om de beste railinframanager van Europa te worden. Om inzicht te krijgen in de onderlinge prestatie verhoudingen worden door de Europese railinframanagers met enige regelmaat benchmarkstudies gehouden. De resultaten van enkele recente studies laten zien dat ProRail zich in ieder geval kan meten met de besten in Europa. Onderstaande drie grafieken laten de positie zien van ProRail ten opzichte van andere West-Europese railinframanagers. Voorzichtige conclusies zijn dat de kosten per kilometer hoofdspoor in Nederland licht boven het Europese gemiddelde liggen, waarbij de Nederlandse spoorweginfrastructuur één van de meest intensief gebruikte netten van Europa is. Ten aanzien van de benchmark 'spoorstaaf breuken' blijkt ProRail met haar aanpak in de laatste paar jaren zelfs koploper te zijn binnen Europa.



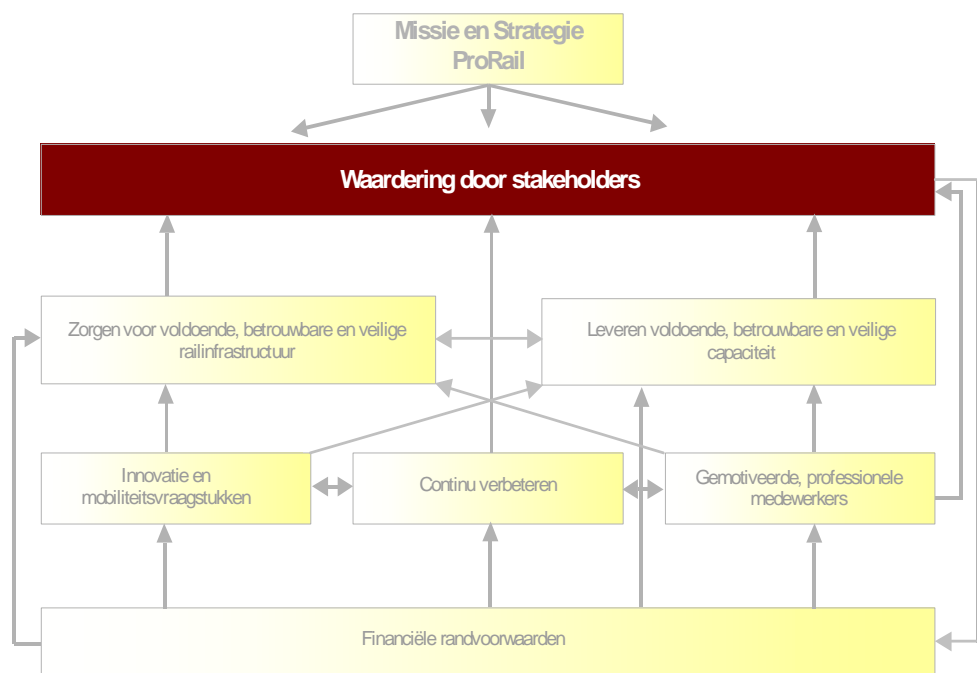
Ook ten aanzien van de implementatie van de Europese regelgeving loopt Nederland mee in de kopgroep. In mei dit jaar zijn de resultaten gepresenteerd van de 'Rail Liberalisation Index 2004'. Het doel van deze studie was het maken van een vergelijking van de mate waarin landen in de Europese unie Europese richtlijnen hebben geïmplementeerd die moeten resulteren in een openstelling van de nationale spoorweginfrastructuur voor (buitenlandse) spoorwegondernemingen. Van de 25 onderzochte landen behoorde Nederland samen met Engeland, Zweden, Duitsland, Denemarken, Italië, Zwitserland en Portugal tot de kopgroep. Al deze landen liggen volgens de index op schema wat betreft de liberalisering van de spoorwegmarkt.



Source: IBM Business Consulting Services and KIRCHNER (2004)

2 Waardering door stakeholders - Zorgplicht en Kernprestaties

De gunning van de Beheerconcessie aan ProRail betekent voor ProRail een nieuwe start. In de periode tot 2008 zal ProRail een migratie richting outputsturing ondernemen. Dit beheerplan heeft als doel inzicht te geven in de wijze waarop ProRail invulling zal geven aan haar rol als beheerder.



Een belangrijk onderdeel van dit Beheerplan zijn onze prestaties voor het komende jaar. Elke kernprestatie, zoals omschreven in de Beheerconcessie, is nader uitgewerkt in één of meerdere Nadere Prestatie-Indicatoren (NPI). Deze nadere prestatie-indicatoren zijn in onderstaand schema gebundeld in een aantal top kernprestatie-indicatoren (KPI's) aangevuld met KPI's voor Financiën en Veiligheid & Milieu. Deze zes top KPI's vormen de basis voor het maken van afspraken tussen ProRail en V&W / Vervoerders over outputsturing. In dit hoofdstuk wordt specifiek ingegaan op de eerste vier KPI's. Voor wat betreft de KPI op het gebied van Veiligheid & Milieu is een veiligheidsindex ontwikkeld, gebaseerd op sociale, systeem- en arbeidsveiligheid, die per 2005 als informatie-item opgenomen wordt. Op het gebied van Financiën zijn de KPI's "overhead" en "kosten per trein-kilometer" ontwikkeld waarmee in 2005 proefgedraaid wordt.

In onderstaand overzicht is weergegeven op welke wijze de door ProRail te hanteren nadere prestatie-indicatoren samenhangen met de in de Beheerconcessie opgenomen zorgplicht. Voor elke indicator zijn richtwaarden aangegeven voor de periode 2005 – 2008. De indicatoren kunnen in de periode tot de overgang naar outputsturing veranderen. In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op elk van de nadere prestatie-indicatoren. In de hoofdstukken 3 en 4 wordt dieper ingegaan op elk van deze indicatoren en wordt tevens dieper ingegaan op de door ProRail beoogde maatregelen ter verbetering van de prestaties.

Om de zorgtaak van ProRail op langere termijn optimaal uit te voeren is inzichtelijk gemaakt wat de benodigde financiële middelen zijn tot 2020. Voor de periode tot en met 2014 verwacht ProRail, bij gelijkblijvende omstandigheden, geen negatieve trendbreuk in de prestaties. In het hoofdstuk Financiële randvoorwaarden wordt ingegaan op de uitvoering van dit scenario en de mogelijke consequenties van afwijkingen hiervan. Met de uitvoering van dit scenario denkt ProRail adequaat uitvoering te kunnen geven aan haar taak als zorgvuldige infraprovider.

Conform de Beheerconcessie werkt ProRail middels een gefaseerd groeiproces naar algehele sturing op output per 1 januari 2008. In de periode tot 2008 is er sprake van een combinatie van sturing op input (richtwaarden en maatregelen) en sturing op output (grenswaarden). Dit Beheerplan is gebaseerd op de Beheerconcessie versie 1 januari 2005.

In 2005 zal ProRail op een aantal prestatie-indicatoren op output worden gestuurd. Voor de betreffende indicatoren zal de Minister ProRail afrekenen op het behalen van grenswaarden. Dit betreft de indicatoren "Bijsturing – Informatievoorziening conform afspraken", "Bijsturing – Bijsturing conform afspraken" en "Reinheid en sociale veiligheid". Voor de overige prestatie-indicatoren is sprake van richtwaarden. De afgegeven grenswaarden vormen voor ProRail een ondergrens voor haar prestaties. De afgegeven richtwaarden blijven de basis voor de bedrijfsvoering van ProRail.

Om uiterlijk 1 januari 2008 te voldoen aan de vereisten voor outputsturing zal ProRail de komende jaren verder werken aan het verhelderen van de relatie tussen kosten, activiteiten en prestaties. Hierbij wordt nadrukkelijk ook aandacht besteed aan het borgen van de doelmatigheid van de organisatie op de langere termijn. Als onderdeel van dit migratietraject vindt ook een toetsing plaats van de huidig gekozen NPI'en en hun meetsysteem. De huidige NPI'en en hun meetsysteem zijn gebaseerd op continuering van bestaande indicatoren.

Alle elementen die op basis van de beheerconcessie instemming behoeven van de Minister zijn in dit hoofdstuk bij elkaar gevoegd.

ProRail

Tabel 2.1 Relatie zorgtaken Beheerconcessie en Nadere Prestatie Indicatoren ProRail 2005

Zorgtaken in de Beheerconcessie	Kernprestaties in de Beheerconcessie	Top KPI's ProRail	Nadere Prestatie-Indicatoren (2005)
Betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur	De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur	ProRail zorgt voor optimale beschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> Treindienst Aantastende Onregelmatigheden * Gemiddelde functiehersteltijd Trein Vrije Periodes <p><i>In de loop van 2005 komt de NPI 'Aantal TVP's * tijdsduur' als informatie-item beschikbaar</i></p>
Leiden van het verkeer over de spoorweginfrastructuur	De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transervoorzieningen	ProRail komt afspraken met betrekking tot transervoorziening na	<ul style="list-style-type: none"> Reinheid (landelijk gemiddelde) Sociale veiligheid (landelijk gemiddelde) <p><i>Toegankelijkheid (per 2006 als informatie-item beschikbaar)</i></p>
Eerlijke, niet-discriminerende verdeling van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur	De kwaliteit van de informatievoorziening	ProRail komt afspraken met vervoerders na	<ul style="list-style-type: none"> Bijsturing conform afspraken Informatievoorziening conform afspraken
.... binnen wettelijke kaders van veiligheid en milieu ...	De kwaliteit van de capaciteitsverdeling	ProRail optimaliseert vraag/aanbod van het beschikbare spoor	<ul style="list-style-type: none"> Geslaagde bereypen bij de Nma <p><i>N.B.: met deze indicator wordt in 2005 proefgedraaid</i></p>
			<ul style="list-style-type: none"> Veiligheidsindex <p><i>N.B.: deze veiligheidsindex wordt per 2005 opgenomen als informatie-item beschikbaar</i></p>

De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
TAO's x Gemiddelde FHT (in uren)	16.842	15.081	14.200	13.600	13.000	13.000

<p>Nadere prestatie-indicator</p>	<p>In 2000 zijn in een Memorandum of Understanding tussen de toenmalige taakorganisaties en NS specifiek afspraken gemaakt over de performance van de railinfrastructuur. Bij het vaststellen van de performance verbetering van het beheer van de railinfrastructuur zijn nadere afspraken gemaakt over doelstellingen voor het aantal onregelmatigheden en de benodigde functiehersteltijd. Het sturen op een van beide componenten is een te eenzijdige maatstaf omdat de tijdsduur van een verstoring een belangrijke factor is in de mate waarin de onregelmatigheid de treindienst verstoort.</p> <p>De nadere prestatie-indicator is het product van het aantal treindienst aantastende onregelmatigheden en de gemiddelde functiehersteltijd.</p> <p><i>Treindienst Aantastende Onregelmatigheid (TAO)</i> Een TAO is een onregelmatigheid waarbij klanthinder ontstaat. De TAO meet feitelijk het niet beschikbaar zijn van de railinfrastructuur als gevolg van een onregelmatigheid.</p> <p><i>Functiehersteltijd</i> Functiehersteltijd is de tijd die verloopt tussen melding (c.q. constateren van) bij ProRail van een onregelmatigheid met klanthinder en het moment waarop de railinfrastructuur weer beschikbaar is voor de vervoerders.</p> <p>De gehanteerde indicator TAO*FHT wordt in het Vervoerplan NS 2005 ook gehanteerd als vertrekpunt voor de trajectpunctualiteit.</p>
<p>Richtwaarde</p>	<p>De richtwaarde voor de prestatie-indicator is afgeleid van de verwachte doelstellingen voor elk van de onderliggende componenten: de treindienst aantastende onregelmatigheden en de gemiddelde functiehersteltijd.</p> <p><i>Doelstelling TAO's</i> De doelstelling voor 2005 is gebaseerd op de prognose eindstand voor 2004 en de verwachte effecten van de in 2004 genomen maatregelen. Door een strakkere en outputgerichte aansturing van het spooronderhoud welke voortvloeit uit de implementatie van de output proces gestuurde contracten met de procesaannemer (OPC+) wordt een aanzienlijke reductie verwacht.</p>

	<p>De prognose voor het aantal TAO's in 2004 is gereduceerd van 7.900 tot 7.400. Het aantal in september was gebaseerd op ervaringen uit het verleden waarbij rekening gehouden is met seizoensinvloeden (een slechtere performance in de herfst). De maatregelen om TAO's derden te voorkomen en de verhoogde aandacht voor TAO-reductie in het kader van OPC+ hebben geleid tot een betere performance.</p> <p>Voor de komende subsidieperiode resulteert dit, uitgaande van de lopende actieprogramma's, tot de volgende reeks. Onzekere factor blijft de invloed van de veroudering van de infrastructuur.</p>										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="background-color: #800000; color: white;">Prestatie-indicator</th> <th style="background-color: #800000; color: white;">2005</th> <th style="background-color: #800000; color: white;">2006</th> <th style="background-color: #800000; color: white;">2007</th> <th style="background-color: #800000; color: white;">2008</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aantal TAO's</td> <td>7.100</td> <td>6.800</td> <td>6.500</td> <td>6.500</td> </tr> </tbody> </table>	Prestatie-indicator	2005	2006	2007	2008	Aantal TAO's	7.100	6.800	6.500	6.500
Prestatie-indicator	2005	2006	2007	2008							
Aantal TAO's	7.100	6.800	6.500	6.500							
	<p><i>Doelstelling Functiehersteltijd</i></p> <p>De gemiddelde functiehersteltijd is gedefinieerd als de gemiddelde tijdsduur die nodig is om een TAO te verhelpen. Doelstelling voor ProRail is het handhaven van de gemiddelde functiehersteltijd op 120 minuten. Nadruk ligt daarbij wel op de belangrijkste baanvakken en knooppunten.</p>										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="background-color: #800000; color: white;">Prestatie-indicator</th> <th style="background-color: #800000; color: white;">2005</th> <th style="background-color: #800000; color: white;">2006</th> <th style="background-color: #800000; color: white;">2007</th> <th style="background-color: #800000; color: white;">2008</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddelde FHT (min.)</td> <td>120</td> <td>120</td> <td>120</td> <td>120</td> </tr> </tbody> </table>	Prestatie-indicator	2005	2006	2007	2008	Gemiddelde FHT (min.)	120	120	120	120
Prestatie-indicator	2005	2006	2007	2008							
Gemiddelde FHT (min.)	120	120	120	120							
	<p>Bovenstaande doelstellingen sluiten aan bij de in het Verbeterplan "Spoorambitie 2007" aangekondigde bijdrage aan de punctualiteitsverbetering. De prestaties in dit verbeterplan vormen de bijdrage van ProRail in het sectorprogramma Benutten en Bouwen. In de studie Benutten en Bouwen, de gezamenlijke visie van ProRail, NS en Railion op de toekomst van het spoorvervoer in Nederland, zijn maatregelen geïdentificeerd om te komen tot een betrouwbaar spoorstelsel. De maatregelen die voor het korte termijnplan Benutten & Bouwen zijn geïdentificeerd, vormen de basis voor de begroting 2004 van Verkeer en Waterstaat (Herstelplan Spoor). Deze maatregelen hadden voor wat betreft ProRail onder andere betrekking op het wegwerken van onderhoudsachterstanden, het reduceren van TAO's en het intensiveren van bovenbouw vernieuwing. In haar Vervoerplan geeft NS aan dat uitvoering van de maatregelen uit het Herstelplan Spoor haar in staat zal stellen om in 2007 een punctualiteit te bereiken van 87-89% zoals aangegeven in de begroting van V&W.</p>										

Meetsysteem	<p>Meting van beide componenten vindt separaat plaats.</p> <p><i>Meetsysteem TAO</i> Het registratiesysteem onregelmatigheden "Geeltje": waarmee op gestandaardiseerde wijze onregelmatigheden in de treindienst vast worden gelegd. Hierbij worden onder meer de veroorzakende partij en oorzaak gemeld. Dit geldt voor vertragingen van 2 of meer minuten en voor onregelmatigheden die de veiligheid in gevaar brengen.</p> <p>Het meten van het aantal TAO's wordt nog verder verfijnd omdat het voor de treindienst veel uitmaakt op welk baanvak de onregelmatigheid plaatsvindt. Uitgangspunt daarbij is de ervaren klanthinder ten gevolge van ongeplande onttrekkingen. Samen met vervoerders wordt momenteel ook gewerkt aan de invoering van een nieuwe prestatie-indicator voor de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur: de Eenheid van Klanthinder. De EVK is een samenspel van het aantal onregelmatigheden, de functie hersteltijd en de baanvakwaarde.</p> <p><i>Meetsysteem functiehersteltijd</i> Het huidige meetsysteem is gebaseerd op de tijd die verloopt tussen melding bij ProRail Instandhoudingmanagement en het weer teruggeven van de railinfrastructuur aan ProRail Verkeersleiding. Hierbij geldt dat onregelmatigheden met een duur van minder dan 2 minuten en langer dan 24 uur niet mee worden genomen in de gemiddelde functiehersteltijd. De huidige registratie dekt hiermee ruim 85% van alle onregelmatigheden; uitschieters zijn buiten beschouwing gelaten.</p> <p>Naast het reduceren van de functiehersteltijd (ongeplande verstoringen) is het van essentieel belang dat de betrouwbaarheid van de afgegeven prognoses bij storingen (prognose hersteltijd) aanzienlijk verbetert. Een betrouwbare prognose stelt de vervoerder namelijk in staat om de treindienst eerder op te starten. Er dient zo weinig mogelijk tijd verloren te gaan tussen het vrijgeven van de infrastructuur en het opstarten van de treindienst. Het streven is om in 2008 80% van de prognoses betrouwbaar te laten zijn.</p>
--------------------	--

<p>Belangrijkste maatregelen</p>	<p><i>Maatregelen TAO</i></p> <p>Ten behoeve van de realisatie van de nadere prestatie indicator TAO worden in 2005 de volgende maatregelen genomen op het gebied van bovenbouwvernieuwing, klein onderhoud en groot onderhoud.</p> <p>Voor bovenbouwvernieuwing zijn in 2005 de volgende kernkwantiteiten te onderscheiden:</p> <table data-bbox="683 645 1093 806"> <tr> <td>Spoor</td> <td>52 km</td> </tr> <tr> <td>Dwarsliggers</td> <td>165 km</td> </tr> <tr> <td>Ballast</td> <td>61 km</td> </tr> <tr> <td>Wissels</td> <td>195 stuks</td> </tr> <tr> <td>Overwegen</td> <td>1848 meter</td> </tr> </table> <p>Voor klein onderhoud is in 2005 een bedrag van € 246 bestemd; 91% hiervan wordt besteed aan procesmatig onderhoud.</p> <p>In 2005 is € 111 miljoen bestemd voor grootschalig onderhoud. De belangrijkste activiteiten binnen het groot onderhoud zijn:</p> <ul data-bbox="683 1030 1428 1288" style="list-style-type: none"> • spoor (€ 32,0 mln) • stationsinfra (€ 15,4 miljoen) • beveiligingsapparatuur trein (€ 13,4 miljoen) • bovenleiding en draagconstructies (€ 13,3 miljoen) • vaste stalen bruggen (€ 8,4 miljoen) • vaste niet metalen kunstwerken (€ 5,4 miljoen) • onder- en schakelstations en relaishuizen (€ 5,1 miljoen) • beveiligde overwegen (€ 3,6 miljoen) <p>Alle bovengenoemde werkzaamheden dragen bij aan de reductie van het aantal onregelmatigheden. Indien zich omstandigheden voordoen die bijstelling van de geplande maatregelen vereisen zal ProRail dit tijdig voorleggen aan de minister.</p> <p>Afstemming tussen vervoerders en beheerder ten aanzien van prestatie indicatoren, richtwaarden en daartoe benodigde maatregelen is een belangrijk onderdeel van de Spoorwegwet en de Beheerconcessie. In de jaarlijks af te sluiten toegangsovereenkomst zijn onder andere de prestaties van ProRail opgenomen die een bijdrage leveren aan de punctualiteit van de vervoerders. Tevens is ProRail samen met de NS druk doende om systemen te ontwikkelen die bijdragen aan een zo groot mogelijk effect van de maatregelen op de punctualiteit (dispunctualiteitsmodel en baanvakwaarde).</p>	Spoor	52 km	Dwarsliggers	165 km	Ballast	61 km	Wissels	195 stuks	Overwegen	1848 meter
Spoor	52 km										
Dwarsliggers	165 km										
Ballast	61 km										
Wissels	195 stuks										
Overwegen	1848 meter										

--	--

--	--

De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur

Prestatie-indicator (in aantallen)	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
TVP's uitzonderlijk hinderrijk	15	11	23	15	15	15
TVP's hinderrijk	230	176	235	340	340	340
TVP's hinderarm	80	12	86	120	120	120
TVP's hindervrij	89.500	107.700	110.000	110.000	110.000	110.000

Nadere prestatie indicator	<p>Een Trein Vrije Periode (TVP) is een tijdsblok dat is gedefinieerd in tijdsduur, omvang en ligging en waarin de planmatige werkzaamheden worden uitgevoerd.</p> <p>De richtwaarden voor de TVP's geven een indicatie van de professionaliteit van het planningsproces door ProRail Instandhoudingmanagement en Nieuwbouw gewenste TVP's. Op basis van de objectieve afwegingen die ProRail Capaciteitsmanagement maakt wordt de daadwerkelijk beschikbare ruimte voor het rijden over en voor het werken aan het spoor vastgesteld.</p> <p>Analoog aan de indicator TAO * gemiddelde FHT zal ook aan de indicator TVP in 2005 de gemiddelde duur (in uren) worden gekoppeld.</p>
Richtwaarde	<p><i>Trein Vrije Perioden</i></p> <p>De daling in 2004 is deels het gevolg van het uitstellen van werkzaamheden naar 2005 en het vervallen van werkzaamheden. In 2005 zijn er relatief veel uitzonderlijk hinderrijke buitendienststellingen. Hiervoor is een tweetal oorzaken te noemen. Op verzoek van de vervoerders worden de werken samen gebundeld tot één grote buitendienststelling omdat het dan mogelijk is éénduidige logistieke wijzigingen en communicatie daarover te plegen. Daarnaast liggen 7 buitendienststellingen aan de onderkant van het grensvlak van uitzonderlijk hinderrijke en hinderrijke buitendienststellingen. Voor de jaren 2006 en verder heeft nog geen overleg met vervoerders plaats gevonden.</p> <p>Vanaf 2006 wordt voor de richtwaarden uitgegaan van een extrapolatie van de geplande aantallen in de voorgaande jaren. In praktijk is door meevallers in de uitvoering het aantal TVP's in de laatste paar jaar lager uitgevallen. ProRail wil niet op voorhand ervan uitgaan dat ook in de toekomst dergelijke meevallers plaatsvinden. De gevolgen van invoering het Nieuw Kader Veilig Werken (o.a. terugdringen persoonlijke waarneming en daarbij de invoering van het landelijk onderhoudsrooster) zijn op dit moment nog niet aan te geven.</p> <p>Per 2006 zal de richtwaarde voor deze indicator gebaseerd zijn op TVP * gemiddelde duur.</p>

<p>Meetsysteem</p>	<p><i>Meetsysteem TVP</i></p> <p>Om een werk aan het spoor uit te voeren wordt in overleg met de capaciteitsmanager en vervoerders een TVP gecreëerd. Vervolgens wordt om het werk, ook met betrekking tot veiligheid, in de treinvrije periode te plannen door ProRail RIB een Werkplek Beveiligings Instructie (WBI) ingediend bij de capaciteitsmanager. Op de WBI wordt ook de hinderklasse voor het treinverkeer aangegeven. Uit RAPIE, het systeem waarmee de WBI's worden aangemaakt, wordt een telling gemaakt van het aantal TVP's per hindercategorie.</p> <p>Trein vrije perioden zijn te verdelen in een aantal hinder categorieën. Per trein vrije periode wordt op basis van de dienstregeling bepaald hoeveel treinen op welke manier geraakt worden, en wordt daarmee de hinderklasse bepaald.</p> <p>Het systeem van slechts 4 hinderklassen is te weinig onderscheidend en daarmee niet optimaal geschikt als prestatie-indicator. Bovendien geeft de huidige indicator vervoershinder weer, en niet de hinder voor de uiteindelijke klant (reiziger of verlader). Om dit te verbeteren is ProRail in overleg met vervoerders in het GOR-project (Geplande Onttrekking Railcapaciteit) een nieuwe methode ontwikkeld. Met deze methode wordt de hinder die de uiteindelijke klant ondervindt gemeten.</p>
<p>Belangrijkste maatregelen</p>	<p>Om het aantal TVP'en te reduceren en de tijdsduur per TVP zo beperkt mogelijk te houden wordt in 2005 verder gewerkt aan de ontwikkeling van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • onderhoudsarme systemen en installaties, • innovatieve werkmethoden, • instandhoudingsconcepten. <p>In het eerste kwartaal rapport 2005 zal ProRail een inventarisatie opnemen van de belangrijkste maatregelen in 2005 ten behoeve van het reduceren van het aantal TVP'en. In de overige kwartaalrapportages zal ProRail ingaan op de vorderingen en het effect van de aangekondigde maatregelen.</p> <p>Daarnaast wordt nadrukkelijker gekeken naar de mogelijkheden om optimaal gebruik te maken van het onderhoudsrooster en te kijken naar de mogelijkheden voor het combineren en clusteren van werkzaamheden.</p> <p>Voor een nadere toelichting op de maatregelen wordt verwezen naar hoofdstuk 3.</p>

De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transfervoorzieningen

Prestatie-indicator (landelijke gem.)	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Reinheid station						
Richtwaarde	42% > 7	49%> 7	48%> 7	49%> 7	50%> 7	51%> 7
Grenswaarde			42%> 7			

Prestatie-indicator (landelijke gem.)	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Sociale veiligheid overdag						
Richtwaarde	80% > 7	84%> 7	84%> 7	84%> 7	84%> 7	84%> 7
Grenswaarde			76%> 7			

Prestatie-indicator (landelijke gem.)	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Sociale veiligheid 's avonds						
Richtwaarde	40% > 7	46%> 7	45%> 7	46%> 7	47%> 7	47%> 7
Grenswaarde			37%> 7			

Nadere prestatie-indicator	<p>ProRail en NS Stations hebben afspraken gemaakt over een betere sturing op de prestatie-indicatoren voor reinheid, staat van onderhoud (o.a. toegankelijkheidsvoorzieningen) en sociale veiligheid van transfervoorzieningen. Deze afspraken en prestatie-indicatoren zijn tot op een zeer gedetailleerd niveau gemaakt. De afspraken gelden nu alleen voor de transfervoorzieningen (omdat ProRail alleen daar als beheerder fungeert) en niet voor de transferruimte in de stationshal. In de bijlagen bij dit Beheerplan zijn de prestatie-afspraken voor 2005 – 2008 met de dagelijks beheerder NS Stations voor Transfer, zoals opgenomen in de Beheerovereenkomst Stations 2004, weergegeven. Dit betreft gedetailleerde objectieve afspraken per stationscategorie.</p>
Richtwaarde	<p>De NPI'en voor reinheid en sociale veiligheid zijn gebaseerd op een klantoordeel en daarmee subjectief. ProRail werkt gezamenlijk met NS aan nieuwe, objectieve indicatoren welke in het Beheerplan 2006 worden opgenomen. Door het hanteren van grenswaarden voor deze subjectieve NPI'en gaan de afspraken tussen V&W en ProRail verder dan de afspraken die gemaakt zijn tussen ProRail en NS.</p> <p>In 2005 wordt ook gewerkt aan het verbeteren van output en input specificaties voor de diverse schoonmaak activiteiten. Tevens worden er objectieve afspraken gemaakt voor diverse stationscategorieën. Daarnaast wordt in 2005 gewerkt aan speciale programma's om de reinheid op stations verder te verbeteren.</p>

	<p>De uiteindelijke realisatie over 2004 is overigens aanleiding geweest om de in het beheerplan van 15 december 2004 genoemde richtwaarden aan te scherpen. De resultaten voor de NPI'en worden echter in grote mate beïnvloedt door externe factoren. Als gevolg hiervan is het niet realistisch grote verbeteringen ten opzichte het huidige niveau als target te nemen. Een negatief bericht in de krant kan bijvoorbeeld maanden doorwerken in de beleving van de sociale veiligheid.</p> <p>Majeure maatschappelijke gebeurtenissen kunnen aanleiding zijn om in overleg te treden met de Minister over het aanpassen richt- cq. grenswaarden.</p>
<p>Meetsysteem</p>	<p>Voor sociale veiligheid is nog geen objectief normenkader. Als gevolg hiervan hanteren wij voor 2005 de subjectieve cijfers uit het klanttevredenheidsonderzoek (KTO) als contractwaarden tussen NS Stations en ProRail. In 2005 wordt samen met vervoerders een objectieve indicator voor sociale veiligheid nader uitgewerkt.</p> <p>Voor de hoofdprocessen Glasbewassing en Vuilafvoer zijn op dit moment nog geen objectieve normenkaders ontwikkeld. De prestatieafspraken voor deze hoofdprocessen zijn om deze reden inputgericht. In 2005 komt er ook een objectieve KPI voor reinheid. Zodra deze beschikbaar is zullen wij deze ter informatie mee nemen in de rapportages. Vanaf 2006 kan deze objectieve KPI als basis dienen.</p>

De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transfervoorzieningen

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2010
Integrale toegankelijkheid						

Nadere prestatie-indicator	<p>Eind december 2004 heeft ProRail een overzicht gepresenteerd van reeds lopende acties inzake toegankelijkheid. Medio 2005 zal een stappenplan verbetering "Toegankelijkheid Transfervoorzieningen" gereed. Dit stappenplan geeft een overzicht van alle benodigde acties tot 2030 inzake de toegankelijkheid van transfervoorzieningen. ProRail zal de minister rapporteren over de voortgang van dit programma. Een indicator voor toegankelijkheid is nog in ontwikkeling en zal in het Beheerplan 2006 worden opgenomen. Tot het moment dat er sprake is van een integrale indicator wil ProRail haar prestaties meten op basis van de voortgang in een van de actieprogramma's. In haar rapportages zal ProRail de minister hierover informeren.</p>
Richtwaarde	
Meetsysteem	
Belangrijkste maatregelen	<p>Er kan een onderscheid worden gemaakt in voorzieningen ten behoeve van visueel gehandicapten en toegankelijkheidsvoorzieningen ten behoeve van personen met rolstoelen, rollators, kinderwagens, etc. Uitgangspunt voor ProRail zijn de normen die aan stations worden gesteld in het kwaliteitskader Basisstation.</p> <p>Op 23 december 2004 heeft ProRail de minister geïnformeerd over de acties die ProRail tot nu toe heeft genomen en welke vanaf 2005 worden voorzien met betrekking tot de toegankelijkheid van de transfervoorzieningen.</p> <p>Voor de zomer van 2005 levert ProRail een planstudie aan met daarin een overzicht van activiteiten en projecten die in de periode tot 2030 gepland staan in het kader van toegankelijkheid van stations. Aan de minister zal worden gerapporteerd over de voortgang van deze activiteiten en projecten.</p> <p>Voor een nadere toelichting op de maatregelen wordt verwezen naar hoofdstuk 3.</p>

De kwaliteit van de bijsturing

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling	1.182	971	1.075	1.050	1.025	1.000

Nadere prestatie-indicator	<p>Voordat de vervoerders daadwerkelijk van de toegewezen infracapaciteit gebruik kunnen maken, moet Verkeersleiding deze vrijgeven. Dit is noodzakelijk om een veilig en beheerst treinverkeer te waarborgen. Voor centraal beveiligde gebieden gebeurt het vrijgeven in de vorm van rijwegen; voor niet-centraal beveiligde gebieden in de vorm van tijd-ruimte-slots (de toestemming om een bepaald gedeelte van de infra in een bepaalde tijdspanne te gebruiken). Het vrijgeven van infracapaciteit verloopt zoveel mogelijk conform het (bijgestuurde) infratoedelingsplan, voorzover de veiligheid van het spoorverkeer dat toelaat. De kritische factor in dit proces is de tijdigheid en correctheid van het instellen van rijwegen. Het aantal onregelmatigheden in het instellen is daarmee van groot belang voor de kwaliteit van de sturing.</p> <p>Deze NPI is opgenomen als informatie-item en behoeft geen instemming van de Minister.</p>
Richtwaarde	<p>Door intensieve aandacht en sturing is het aantal onregelmatigheden in de bediening van de rijwegen verminderd van 1.246 in 2001 tot de geplande 1.100 in 2004. De realisatie van 2004 komt iets gunstiger uit dan gepland. De prognose is dan ook naar beneden toe bijgesteld. De verklaring hiervoor is het effect van de intensieve sturing en aandacht binnen Railverkeersleiding, maar ook het effect van de relatief rustige situatie in de spoorbranche. Doel is het aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling terug te dringen naar 1.000. Dit aantal is gegeven de huidige en toekomstig verwachte vervoersintensiteit het maximaal haalbare. De broninformatie voor de NPI is gebaseerd op logboeken. Verkeersleiding werkt aan verbetering van het registratiesysteem onregelmatigheden. Dit kan leiden tot een andere cijferreeks. In de NPI cijferreeks is brugbediening niet meegerekend.</p>
Meetsysteem	<p>Het registratiesysteem onregelmatigheden "Geeltje" waarmee op gestandaardiseerde wijze onregelmatigheden in de treindienst vast worden gelegd. Verkeersleiding registreert onregelmatigheden in de treindienst in het logboekstelsel. Hierbij worden ondermeer de veroorzakende partij en oorzaak gemeld. Dit geldt voor vertragingen van 2 of meer minuten en voor onregelmatigheden die de veiligheid in gevaar brengen.</p>

Belangrijkste maatregelen	<p>Belangrijke processen die in 2005 een bijdrage zullen leveren aan het reduceren van het aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling zijn:</p> <ul style="list-style-type: none">• het invoeren van VPT-procesleiding 25/26 (vanaf medio 2005 tot medio 2006);• het verbeteren van de registratie van onregelmatigheden;• het uitvoeren van praktijkproeven met dynamisch verkeersmanagement. <p>Voor een nadere toelichting op de maatregelen wordt verwezen naar hoofdstuk 4.</p>
----------------------------------	---

De kwaliteit van de bijsturing

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Bijsturing conform afspraken						
Richtwaarde	85%	97%	92%	92%	92%	92%
Grenswaarde			92%			

Nadere prestatie-indicator	Als door verstoringen in bijvoorbeeld de infrastructuur of de treindienst de geplande railinfracapaciteit niet kan worden geleverd, stuurt ProRail de infratoedeling bij. ProRail streeft ernaar om voor zo veel mogelijk ontregelingen vooraf afhandelingsafspraken te maken met vervoerders. Als zo'n ontregeling zich voordoet, deelt ProRail de infracapaciteit toe volgens deze afspraken. Als over de afhandeling van een ontregeling geen afspraak met de vervoerder(s) bestaat, dan delen we de infracapaciteit toe conform vooraf vastgestelde, algemene toedelingsregels. Toepassing van deze prestatie-indicator stimuleert ProRail tot neutraliteit, planmatigheid en voorspelbaarheid in de bijsturing.
Richtwaarde	De afhandeling van verstoringen is in de afgelopen voorspelbaarder geworden. Waar in 2001 slechts 65% van de verstoringen conform versperringsmaatregelen werd afgehandeld is voor 2004 een percentage gepland van 92%. De prestatiedoelstellingen voor deze KPI tonen bewust een gelijkblijvende lijn. De achterliggende gedachte hierbij is dat er zich situaties kunnen voordoen waar maatwerk nodig is. Door gerichte evaluatie wordt natuurlijk wel gewerkt aan verbetering van de maatregelen. Gelet op de verwachte toename van de vervoersintensiteit in de komende jaren zal het handhaven van het percentage van 92% resulteren in de praktijk resulteren in een verbetering van het absolute aantal verstoringen dat conform versperringsmaatregel is afgehandeld.
Meetsysteem	De netwerkbestuurder kiest in het geval er zich een verstoorde situatie in de treindienst voordoet afhankelijk van tijd, baanvak en de situatie een specifiek afhandelingsscenario en legt deze keuze tijdens zijn bijsturingactie vast in Informatie Systeem Verkeersleiding (ISVL 5).

De kwaliteit van de informatievoorziening

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Informatievoorziening conform afspraken						
Richtwaarde	85%	97%	98%	98%	98%	98%
Grenswaarde			95%			

<p>Nadere prestatie-indicator</p>	<p>ProRail informeert voor spoorwegondernemingen – in het verlengde van haar kerntaken en op facilitaire basis - reizigers over de actuele situatie van de treindienst via de omroep en via de bediening van treinaanwijzers. Daarnaast informeert ProRail derden (OVR, teletekst, media) over de actuele situatie van de treindienst. ProRail streeft er naar om ook in de periode daarna de informatiediensten te continueren. Reizigers en verladere hechten veel waarde aan de beschikbaarheid en kwaliteit van reisinformatie. Het ontbreken of onvolledig zijn van bijvoorbeeld omroepberichten is voor veel reizigers een bron van klachten. Een juiste instelling van de Centrale Trein Aanwijzing / Centrale Hal Aanwijzing (CTA/CHA), de elektronisch bediende aanwijzers op de perrons en in de stationshal, vormt daarin een essentiële schakel.</p> <p>Voor de informatievoorziening (omroep e.d.) heeft ProRail een contract afgesloten met de NS. De kwaliteit hiervan is dus mede afhankelijk van de hoeveelheid financiële middelen die NS hiervoor over heeft en altijd gekoppeld aan afspraken met de NS. Gezien de separate inkomstenstroom voor ProRail vormt de informatievoorziening als zodanig geen direct onderdeel van het Beheerplan.</p>
<p>Richtwaarde</p>	<p>Er is echter nog geen omroep-meetapplicatie. Daarom is er nog geen inzicht in de gerealiseerde kwaliteit. Genoemde percentages zijn indicatief.</p>
<p>Meetsysteem</p>	

De kwaliteit van de capaciteitsverdeling

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Geslaagde beroepen NMa			Max. 40%	Max. 30%	Max. 20%	Max. 20%

Nadere prestatie-indicator	<p>Met de invoering van de nieuwe spoorwegwet wordt de NMa belast met het toezicht op de naleving van de bepalingen van de Spoorwegwet die betrekking hebben op de relatie tussen ProRail en vervoerders. Een honorering van een klacht over een niet-transparante of discriminatoire behandeling door ProRail van een vervoeder door de NMa betekent dat ProRail niet heeft kunnen voldoen aan de verplichting haar werkzaamheden op een transparante en niet-discriminerende wijze uit te voeren. Het aantal gevallen waarin NMa de 'beklager' in het gelijk stelt is feitelijk een indicator voor de kwaliteit van de capaciteitsverdeling van ProRail. De te hanteren KPI is $([\text{het aantal gegrond verklaarde beroepen}] / [\text{het aantal ontvankelijke verklaarde beroepen}]) * 100\%$.</p>
Richtwaarde	<p>De spoorwegwet is compleet nieuw, het proces dat we daar op baseren ook. Dit heeft ook veel te betekenen voor de rollen die CM én de spoorwegondernemingen in het capaciteitsverdelingsproces vervullen. De jaren 2005 en 2006 vormen een ingroeiperiode om de processen en rollen te fine-tunen waarbij niet direct de lange termijn doelstelling van 20% geldt, maar al wel sprake is van verbeterdoelstellingen. Maatregelen die we nemen om deze KPI gunstig te beïnvloeden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het ontwikkelen van een uniform en consistent capaciteitsverdelingsproces. • Klanttevredenheidsmonitor: hoe beoordelen de betrokken partijen onze performance (sluiten van de Demming-cirkel zonder tussenkomst van de NMa).
Meetsysteem	<p>ProRail beschrijft in de Netverklaring de processen, procedures en de normen die gebruikt worden in het capaciteitsverdelingsproces. Deze wordt voorgelegd aan de spoorwegondernemingen. Tevens wordt met de Netverklaring als basis een toegangsovereenkomst gesloten met de spoorwegondernemingen. Indien de Netverklaring en/of Toegangsovereenkomsten niet voldoen aan de wettelijke verplichtingen komt dat er in de voorfase al uit. Indien tijdens het capaciteitsverdelingsproces klachten worden gedeponereerd bij de NMa toetst deze of CM zich aan haar eigen proces en te hanteren normen heeft gehouden.</p>

	<p>De vaststelling van de realisatie van de KPI vindt plaats op basis van informatie van de NMa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De NMa informeert ProRail indien zij een klacht of beroep tegen de capaciteitsverdeling als ontvankelijk beoordeeld. • De NMa informeert ProRail indien een klacht/beroep gegrond wordt verklaard en op welke gronden.
<p>Belangrijkste maatregelen</p>	<p>In 2005 wordt de indicator “aantal geslaagde beroepen NMa” ingevoerd. In de loop van 2005 vindt een nadere beoordeling plaats van de norm die moet worden gehanteerd om de prestatie van ProRail te meten. Voor het minimaliseren van het aantal geslaagde beroepen wordt binnen ProRail op een aantal fronten gewerkt aan een verdere professionalisering van het capaciteits-verdelingsproces. Een belangrijke bouwsteen is het project Integraal Capaciteit Management. In 2005 ligt hier de nadruk op de uitvoering van de studie- en bouwfase. Daarnaast zijn er voor capaciteitsmanagement de volgende speerpunten te onderscheiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gebundelde aanvraag voor het goederenvervoer; • informatieverstrekking vervoerders zonder aansluiting op VPT/Radar over de capaciteitsverdeling; • initiëren van de terugkoppeling van de uitvoering; • actieve houding van Capaciteitsverdeling richting beheerder/aannemer; • samen met VL afspraken maken met vervoerders over het verbeteren van hun plannen; • automatiseren/verbeteren van hulpmiddelen /PTI en KIS; • gebruikswaarde informatie (per 2005 de infra atlas door vervoerders te laten gebruiken); • uitvoeren projecten Netwerkontwikkeling en Netwerkplanning. <p>Voor een nadere toelichting op de maatregelen wordt verwezen naar hoofdstuk 4.</p>

**Belangrijkste
maatregelen inzake
veiligheidsregelgeving**

Per 2005 wordt de veiligheidsindex (gebaseerd op externe, systeem- en arbeidsveiligheid) opgenomen als informatie-item. Om haar activiteiten uit te voeren binnen de geldende wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid neemt ProRail maatregelen om:

- in 2005 de implementatie van het Normenkader Veilig Werken af te ronden;
- de zichtbaarheid van seinen waarvan de zichtbaarheid onvoldoende te verbeteren;
- een Safety Case regime te ontwikkelen waarmee veiligheid van ontwerp tot sloop wordt beheerst. In 2005 wordt gewerkt aan:
 - de procesbeschrijving;
 - het Safety Case regime;
 - de afstemming Safety Case processen en inhoud met stakeholders;
 - het implementeren van een Safety Case regime bij lopende en nieuw op te starten projecten.

Met betrekking tot stoptonend sein wil ProRail de stijgende trend in het aantal passages stoptonend sein (STS) ombuigen in neerwaartse richting. Voor 2005 wil ProRail op een lager aantal STS-gevallen uitkomen dan in het jaar 2003. Voorts richt ProRail zich op het samenstellen van een maatregelenpakket met als ambities:

- reductie van het totale risico van de STS-gevallen met 75%;
- reductie van het jaarlijks aantal STS gevallen met 50%;
- een kosten-baten analyse.

Bij het uitvoeren van maatregelen zullen maatregelen die de grootste bijdrage aan risico-reductie leveren zoveel mogelijk als eerste worden opgepakt.

In het kader van het implementeren van het Veiligheidsmanagementsysteem (VMS) vinden in 2005 de volgende activiteiten plaats:

- het in de separate onderdelen van ProRail bestaande veiligheidssystemen koppelen aan het nu ontwikkelde VMS tot een ProRail-brede toepassing;
- het toepassen van VMS in het kader van de ontwikkeling van de beheerorganisaties van HSL en de Betuweroute;
- het borgen van de in 2004 beschreven kritieke processen in de ProRail organisatie, waaronder kritieke processen rond arbeidsveiligheid en externe veiligheid;
- het verder uitwerken en borgen van de KPI's zodat aantoonbaar voldaan kan worden aan de doelstellingen uit de kadernota.

In het verlengde van het VMS wordt in 2005 ook gewerkt aan de verdere ontwikkeling van het Veiligheidsinformatiesysteem:

- een uitbreiding en vernieuwing van het veiligheidsinformatiesysteem;
- verbeteren van de VMS-maandrapportage;
- het verbeteren van de onderzoeken, analyses en rapportages bij incidenten;
- het synchroniseren van de gegevens tussen ProRail, IVW-DR en V&W.

In 2005 zal het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) onverminderd doorlopen.

Op locaties waar relatief veel zelfdoding plaatsvindt, worden de komende twee jaar specifieke maatregelen genomen. Een inventarisatie van geschikte maatregelen vindt begin 2005 plaats. De resultaten van het onderzoek moeten inzicht geven in welke maatregelen effectief zijn om zelfdoding op het spoor terug te dringen.

Voor een nadere toelichting op de maatregelen wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

**Belangrijkste
maatregelen inzake
milieuregelgeving**

ProRail wil de groei van het aantal treinen op het spoor faciliteren, binnen de geldende wet- en regelgeving op het gebied van milieu. ProRail zal rapporteren over de genomen maatregelen en hun effectiviteit.

In 2005 worden onder meer die maatregelen uitgevoerd die moeten leiden tot het voldoen van geluidsniveaus op spoorweg emplacementen aan de Wet Geluidhinder (invoering raildemper).

Aansluitend aan de opzet en de systematiek van het VMS wordt in de periode tot 2007 door ProRail een milieumanagementsysteem (MMS) ontwikkeld. Het MMS wordt in een aantal activiteiten ontwikkeld. In 2005 wordt gewerkt aan de voorbereiding van het:

- prioriteren en borgen verbeterde kritieke processen in Rail(l)ink;
- continu verbeteren van het MMS (beoordelen en waar nodig bijsturen).

Het milieumanagementsysteem wordt gevoed door managementinformatie rond milieuprestaties. In 2005 zal gestart worden met het formuleren van eisen die aan een Milieu Informatie Systeem (MIS) gesteld kunnen worden.

Specifieke milieuprojecten in 2005:

- Innovatieprogramma geluid
- Geluidbelasting kaarten en actieplannen
- EU richtlijnen omgevingslawaaï
- Akoestisch spoorboekje en bronnenlijst
- Energiebesparing, plannen in het kader van MJA, leidend tot een landelijk dekkend systeem van energiebeheer en – monitoring in 2007
- Natuur en landschap, ontsnippering natuurgebieden, ontwikkeling gedragscode bermbeheer, alternatieve methoden chemische onkruidbestrijding
- Milieuvergunningen op emplacementen, uniformering aanvragen

Voor een nadere toelichting op de maatregelen wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

3 Zorgen voor voldoende, betrouwbare en veilige railinfrastructuur

De overheid, maatschappij en spoorsector hebben in het verleden de nadruk gelegd op grote infrastructurele projecten en minder op beheer van de bestaande spoorweginfrastructuur. Hierdoor is er de afgelopen jaren structureel te weinig geïnvesteerd in de instandhouding (onderhoud en vervanging) van het spoor waardoor de technische kwaliteit van de spoorweginfrastructuur achteruit is gegleden en het aantal storingen hoog is. Het instandhoudingsbudget is al lange tijd onvoldoende voor de stijgende onderhoudskosten, de toegenomen vervoersintensiteit en belastingsgraad op het spoor en de aangescherpte randvoorwaarden (onder meer veiligheidsregelgeving). Ook wordt al jarenlang te weinig aandacht (en middelen) besteed aan de vervanging van versleten spoorweginfrastructuur.



3.1 Omvang en gebruik infrastructuur

Het afgelopen decennium is de omvang van de Nederlandse spoorweginfrastructuur (gemeten in spoorlengte) niet substantieel toegenomen; de complexiteit van de spoorweginfrastructuur daarentegen wel. De onderstaande tabel toont de ontwikkelingen in de periode tot 2003. Er is sprake van een lichte groei van kostengevoelige elementen, zoals wissels en transfer. De spoorlengte van het hoofdspoor is toegenomen met bijna 4%. Het aantal onbeveiligde overwegen is gedaald en het aantal beveiligde overwegen is gestegen.

Tabel 3.1: Ontwikkeling omvang Nederlandse spoorweginfrastructuur

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1995-2003
Netlengte	KM	2.813	2.813	2.805	2.808	2.808	2.802	2.809	2.806	2.811	-0,1%
Enkelsporig	KM	978	960	952	947	931	925	931	930	924	-5,5%
Meersporig	KM	1.835	1.853	1.853	1.861	1.877	1.877	1.878	1.876	1.887	2,8%
Netlengte	KM	2.813	2.813	2.805	2.808	2.808	2.802	2.809	2.806	2.811	-0,1%
Geëlektrificeerd	KM	2.058	2.058	2.058	2.061	2.061	2.061	2.061	2.059	2.064	0,3%
Niet geëlektrificeerd	KM	755	755	747	747	747	741	748	747	747	-1,1%
Spoorlengte	KM	6.360	6.388	6.385	6.432	6.454	6.499	6.505	6.518	6.550	3,0%
Hoofdspoor	KM	4.667	4.695	4.707	4.756	4.770	4.809	4.824	4.832	4.847	3,9%
Zijspoor	KM	1.693	1.693	1.678	1.676	1.684	1.690	1.681	1.686	1.703	0,6%
Overwegen *	Aantal	3.061	2.983	2.964	2.964	2.891	3.016	3.004	2.972	2.895	-5,4%
Beveiligd	Aantal	1.951	1.972	2.002	2.033	2.033	2.142	2.144	2.137	2.120	8,7%
Onbeveiligd	Aantal	1.110	1.011	962	931	858	874	860	835	775	-30,2%
Stations	Aantal	365	368	370	382	382	380	384	384	386	5,8%
	1000 m ²	1.400	1.405	1.410	1.414	1.414	1.410	1.411	1.418	1.422	1,6%
Wissels	Aantal	8.642	8.689	8.657	8.696	8.716	8.723	8.750	8.756	8.948	3,5%

* De toename overwegen van 1999 (2.891) naar 2000 (3.016 stuks) is te verklaren door het feit dat vanaf 2000 alle overwegen op goederen/raccordementen e.d in deze opgave zijn meegenomen.

In de bijlagen bij dit Beheerplan wordt op netwerkniveau inzicht geboden in:

- de perronlengtes,
- de elektrificatie,
- de baanvaksnelheden,
- de beveiligingssystemen,
- de maximale aslasten,
- de emissie van geluid.

De intensiteit van het gebruik van de spoorweginfrastructuur heeft de afgelopen jaren forse veranderingen laten zien. Met intensiteit wordt in dit verband bedoeld het aantal treinbewegingen en het tonnage (aslast) van deze treinbewegingen. Hoe hoger het gebruik en hoe zwaarder de treinen (dubbeldekkers en langere goederentreinen), des te sneller treden slijtage en veroudering van de spoorweginfrastructuur op. Bij intensiever gebruik stijgen niet alleen de kosten voor onderhoud maar wordt tevens de effectief beschikbare werktijd korter. Bovendien treedt er een verschuiving op van het uitvoeren van werkzaamheden in relatief 'goedkope' daguren naar relatief 'dure' nachturen (treinvrije periodes). Aanscherping van de ARBO-regelgeving kan er tevens toe leiden dat tijdens alle werkzaamheden het treinverkeer op het betreffende baanvak dient te worden stilgelegd met capaciteitsbeperkingen tot gevolg.

Volgens prognoses van ProRail gaat de vervoerintensiteit, uitgedrukt in miljoenen treinkilometers, in de periode 2005–2010 nogmaals stijgen met 8%. Bovendien gaat een groeiend deel van het Nederlandse goederenvervoer per trein, terwijl ook het aandeel van het goederenvervoer in relatie tot het totale vervoer per trein toeneemt. De groei van het personenvervoer vanaf 2007 zal voornamelijk voortvloeien uit de indiensttreding van de HSL-Zuid.

Tabel 3.2 Ontwikkeling goederen en personen vervoer

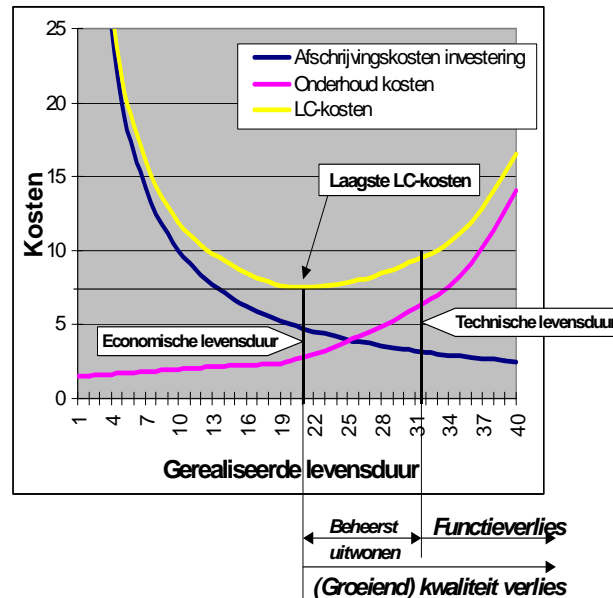
tonkilometer alle verkeer (mld/jaar)	2004	2005	2006	2007	2008
Bruto tonkilometer personenvervoer	29,0	29,0	29,2	31,3	31,7
Bruto tonkilometers goederenvervoer	10,8	11,0	11,4	11,8	12,5
Werktreinen en aannemers	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Bruto tonkilometer alle verkeer	39,9	40,1	40,7	43,2	44,3
Index (2004 = 100)	100	101	102	108	111

Treinkilometer alle verkeer (miljoen/jaar)	2004	2005	2006	2007	2008
Treinkilometers personenvervoer	121,0	121,0	121,3	129,0	130,0
Treinkilometers goederenvervoer	11,3	11,5	11,7	12,6	13,1
Treinkilometers werktreinen en aannemers	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Totaal treinkilometers alle verkeer	132,8	133,0	133,5	142,1	143,6
Index (2004 = 100)	100,0%	100,2%	100,5%	107,0%	108,1%

3.2 Vervangingsproblematiek

ProRail heeft de ambitie om met de door haar beheerde infrastructuur de optimale verhouding tussen kosten en prestaties te realiseren. Dit betekent ondermeer dat ProRail de afweging moet maken tussen het voortzetten en/of intensiveren van onderhoudsactiviteiten of het vervangen van objecten. Wanneer een object ouder wordt, kan het gebeuren dat een intensief onderhoudsprogramma noodzakelijk is om de betrouwbaarheid te kunnen garanderen. Op enig moment worden de kosten en het beslag op de beschikbaarheid die hieruit volgen zo omvangrijk, dat het voordeliger is om het object te vervangen. De stijging van de afschrijvingslasten is minder dan de extra kosten van intensief onderhoud. Natuurlijk kan het ook vanuit puur technisch en / of veiligheidsredenen noodzakelijk zijn dat objecten vervangen worden. Om de geambieerde optimale kosten / baten verhouding te realiseren, zal ProRail de afweging tussen onderhouden en vervangen slagvaardig moeten kunnen maken, in principe onafhankelijk van het kasritme van de door de rijksoverheid beschikbaar gestelde middelen.

Figuur 3.2 Relatie veroudering onderhoud en vervanging



ProRail's ambitie om de optimale kosten / baten verhouding te realiseren past binnen de institutionele setting voor de spoorsector onder de nieuwe spoorwegwet. Hierin is de beheerder (ProRail) verantwoordelijk voor de prestaties van de infrastructuur (outputsturing). Onder de oude spoorwegwet was ProRail (en met name RIB) verantwoordelijk voor de uitvoering van een met het Ministerie overeengekomen activiteitenpakket (inputsturing). ProRail deed weliswaar een voorstel voor de uit te voeren activiteiten, maar bij de beschikking van de subsidie bepaalde het Ministerie uiteindelijk wat gehonoreerd werd. In de praktijk betekende dit dat er binnen de beschikking voor kapitaallasten en onderhoud wel middelen gereserveerd waren voor de vernieuwing van de bovenbouw (spoorstaven, dwarsliggers en ballast), maar dat de overige vernieuwingsactiviteiten (beveiliging, energievoorziening, kunstwerken, transfervoorzieningen, etc) via de MIT investeringen tabel liepen.

Als gevolg van de aandacht voor grote infrastructurele projecten is een structureel tekort ontstaan aan financiële middelen voor vervanging. Dit heeft er toe geleid dat de infrastructuur geleidelijk aan ouder is geworden, dat belangrijke delen inmiddels uit hun boekhoudkundige afschrijvingsperiode zijn gelopen wat resulteert in een stijging van de kosten voor het onderhoud. Uitstel van vervangingen heeft als consequentie dat objecten langer moeten worden gebruikt dan hun verwachte technische levensduur. Dit heeft een negatief effect op de kwaliteit en de functionaliteit. Om veilig te blijven rijden op de steeds meer versleten infrastructuur moeten er beperkingen worden opgelegd aan het gebruik. Dit gebeurt in de vorm van snelheidsbeperkingen, aslastbeperkingen, kortere treinen, e.d. Deze tijdelijke functionaliteitsbeperkingen zullen in eerste instantie leiden tot meer treindienst-aantastende onregelmatigheden en dus een lagere punctualiteit. Krijgen de beperkingen een structureel karakter dan zal uiteindelijk de dienstregeling moeten worden aangepast. De hieraan gerelateerde TAO-afname gaat ten koste van een structurele vermindering van de functionaliteit van de spoorweginfrastructuur. Door de verminderde functionaliteit neemt de geplande reistijd toe en kunnen er op intensief gebruikte lijnen minder treinen rijden. Er is dus sprake van een negatief effect op de kwaliteit en capaciteit van het railvervoer. Inmiddels wordt vanuit technisch oogpunt de vervanging van de beveiligingssystemen urgenter, en dient ook de vervanging van de energievoorziening zich aan.

Tabel 3.3 Vervangingswaarde per infra-element (2003, exclusief terreinen en aardenbaan en spooransluitingen)

Infra element	Vervangings-waarde "boekhouding" (€ mrd)	Vervangings-waarde "technisch" (€ mrd)	Gewogen leeftijd	Gewogen economische levensduur	% buiten-afschrijving
Baan	8,5	8,9			Ten laste van exploitatiereking
Kunstwerken	6,0	7,8	33	64	18%
Energie	3,1	5,1	35	36	55%
Beveiliging etc.	2,9	4,3	16	20	30%
Stations	3,7	3,7	60	41	50%
Overig	0,4	Pm			
Totaal	24,6	29,8			

Vervangingswaarde "boekhouding": aanschafwaarde geïndexeerd naar huidig prijspeil

Vervangingswaarde "technisch": inschatting technische specialisten, inclusief inpassingkosten.

De omvang en de aard van de problematiek vragen om een structurele meerjarige aanpak. Ook het Ministerie erkent de problematiek, getuige het rapport 'Plan van aanpak Beheer en Onderhoud', wat als verdiepingsbijlage bij de Rijksbegroting is gevoegd. Zoals reeds gezegd waren de (vervangings-)investeringen in de oude opzet in principe een verantwoordelijkheid van de Minister en werden de beslissingen hierover vaak genomen zonder de life cycle case van de bestaande de railinfrastructuur erbij te betrekken. In de nieuwe setting komt deze verantwoordelijkheid in principe te liggen bij ProRail. ProRail zal dan ook in de komende periode een structurele, meerjarige aanpak formuleren en vormgeven.

Om inzicht te krijgen in de investeringen en de timing van investeringen die noodzakelijk zijn om de spoorweginfrastructuur te vervangen, wordt op dit moment binnen ProRail gewerkt aan een Meerjarenplanning 2005–2008/2020. Een belangrijk onderdeel hiervan wordt gevormd door het vervangingsplan. Het opstellen van het vervangingsplan zal plaatsvinden in enkele stappen. De focus van de eerste stap ligt op inventarisatie van de objecten en de bijbehorende theoretische levensduur en op een implementatieplan voor een procedure voor het opstellen van een vervangingsplan. Hierbij wordt bijvoorbeeld ook rekening gehouden met benodigde tijd voor de vervangingswerkzaamheden. Het nu reeds operationele plan voor de vervanging van de bovenbouw zal in het vervangingsplan geïntegreerd worden. Uitvoering van het vervangingsplan zal resulteren in een 'verjonging' van de railinfrastructuur en daarmee tot het verbetering van de prestaties van ProRail. Tevens zal hierbij de "business case vervanging / LCM" opgesteld worden, waarin de kosten en de baten tegen elkaar afgewogen zullen worden opdat een optimale timing gevonden wordt. In overleg met de Ministeries van Verkeer & Waterstaat en Financiën zijn de resultaten van de Meerjarenplanning 2005–2008/2020 geaudit door Booz-Allen Hamilton. De resultaten van de meerjarenplanning zijn de basis voor de financiële doorkijk in hoofdstuk 7.

De uitwerking van de vervangingsproblematiek is een belangrijke voorwaarde voor de overgang naar outputsturing, en daarmee voor de realisatie van de ambitie van ProRail. In hoofdstuk 6 zal verder op de overgang naar outputsturing ingegaan worden.

3.3 Technische kwaliteit spoorweginfrastructuur

Als gevolg van de beperkte investeringen in de instandhouding (onderhoud en vervanging) van het spoor en uitgestelde vervangingen van infra-elementen is de technische kwaliteit van de spoorweginfrastructuur in de afgelopen jaren achteruitgeleden. Om de ontstane problemen inzichtelijker te maken is het wenselijk om een detailniveau verder af te dalen in de spoorweginfrastructuur. De spoorweginfrastructuur is op een gedetailleerd niveau op te delen naar infra-elementen zoals spoor, wissel, baanlichaam, bovenleiding, draagconstructies etc. Op een hoger abstractieniveau is opsplitsing in vijf functieclusters mogelijk. In de onderstaande alinea's wordt de huidige (technische) staat en benodigde aanpassingen per functiecluster kort toegelicht.

A Dragen en Geleiden

Als richtinggevend signaal voor de ontwikkeling van de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur kunnen onder meer de spoorligging of ultrasoon vast te stellen gebreken worden beschouwd. Het gemeten aantal defecten en headchecks / haarscheurtjes (ook aangeduid als Rolling Contact Fatigue) is tussen 1999 en 2002 sterk toegenomen. De periode 2002 -2004 laat zien dat door een verscherpt onderhoud, vervanging en inspectieregime deze toename tot stand is gekomen en er zelfs een lichte afname is te zien. Er zijn projecten gestart om de oorzaken van de RCF problematiek verder te achterhalen en (betere) oplossingen te vinden. Voorbeelden hiervan zijn Micro Alloyed Hardened Rail, AHC-profiel en preventief cyclisch slijpen.

Tabel 3.4 Aantallen headchecks / haarscheurtjes

Defect / gerelateerd aan:	2002	2003	2004
Headchecks in km spoor	403	378	366
Waarvan zwaar en zeer ernstig	93	72	65

Preventief ultrasoon onderzoek brengt de probleemgebieden van het spoor aan het licht, waardoor kan worden voorkomen dat er daadwerkelijk veiligheidsproblemen ontstaan. In de periode 1999-2002 is het aantal overschrijdingen van de vastgestelde afwijkingsniveaus gestegen. Eén van de oorzaken van deze problemen is de toegenomen treinintensiteit. *Lloyd's Register Transport & Infrastructuur en Horvat & Partners (LREHC)* concludeert echter dat de geconstateerde verslechtering van de technische kwaliteit van de spoorweginfrastructuur minder dramatisch is dan eerder werd verondersteld. De explosieve toename van de ultrasoon gemeten gebreken (RCF- en overige gebreken) blijkt voor een deel voort te komen uit de normontwikkeling, waardoor de hoeveelheid gemeten gebreken niet direct vergelijkbaar is met de meetresultaten van de jaren daarvoor.

B Toevoeren Energie

Het huidige Tractie Energie Voorzieningssysteem is, met een bekend en beperkt aantal knelpunten, in staat de treinenloop te voeden. In de loop van de tijd is een groot aantal ontwikkelingen en aanpassingen geïnitieerd en deels gerealiseerd. Het resultaat hiervan is een onevenwichtige opstelling van voedende capaciteit binnen het systeem. Het streven voor de lange termijn is een flexibele energie infrastructuur te realiseren, die geschikt is voor meer productiemodellen en treinmodellen.

Deze flexibiliteit komt tot uitdrukking in een marge in de capaciteit (vraag versus aanbod). Het beleid van ProRail is erop gericht met de capaciteit van het voorzieningssysteem voor tractie-energie de gevraagde verkeersprestatie net 'voor te blijven' omdat:

- het een gegeven is dat een 1500 V systeem intrinsiek min of meer maatwerk is;
- niet duidelijk is in hoeverre dit systeem na 2017 nog bruikbaar is en in 2012 een heroverweging van de systeemkeuze plaats vindt.

C Beheersen en Sturen

Voor de performance van de treindienst is zeer grote beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de verkeers- en treindienstleidingsposten en systemen essentieel. Een adequate inrichting van ontwikkeling, instandhouding en het beheer van de systemen en ook een optimale borging van expertise en capaciteit, is dan ook van cruciaal belang. Het huidige VPT-procesleidingsysteem is nu ongeveer tien jaar oud. Om de veranderbaarheid van het systeem te waarborgen is een update nodig. Het huidige systeem is te complex om in één keer te vervangen, daarom worden er steeds delen vernieuwd of verbeterd. Tevens wordt architectuur meer gestandaardiseerd, wordt de interface met systemen van vervoerders geborgd en wordt de samenhang met beveiliging gemanaged. Voor goederenvervoerders die zelf niet over de planningsystemen van VPT beschikken wordt de mogelijkheid geboden om capaciteitsaanvragen te laten opnemen in VPT (jaarplan en dagplan). Het ProRail-loket is operationeel vanaf het eerste kwartaal van 2005. Voor reizigersvervoerders wordt de mogelijkheid geboden tot het medegebruik van de VPT planningsystemen BUP en jaardienst. Een belangrijk onderdeel van het beheersen en sturen van de capaciteitsverdeling is het project Planning en Toewijzing Infrastructuur. In hoofdstuk 4 wordt verder ingegaan op PTI.

D Beveiligen

De leeftijdsopbouw van de huidige treinbeveiliging varieert van systemen van rond 1950 tot moderne computergestuurde installaties. Tot 1990 werden de installaties gebouwd in relaistechniek, daarna zijn vrijwel alleen nog computergestuurde installaties ingevoerd. Om de veiligheid en beschikbaarheid te kunnen waarborgen is vervanging van de huidige relaisbeveiligingsinstallaties op afzienbare termijn noodzakelijk. De oudste installaties dienen de komende 15 jaar te worden vervangen, waarna ook de jongere relaisinstallaties aan de beurt zijn. Deze vervanging van beveiligingsinstallaties is duur; afhankelijk van het deel van de treinbeveiliging dat wordt vervangen, is de financiële omvang van deze operatie ongeveer € 1 tot € 3,5 miljard. Integrale landelijke modernisering duurt naar verwachting 30 jaar.

Naast treinbeveiliging kent ProRail ook overwegbeveiliging. ProRail werkt aan het terugdringen van het aantal botsingen en dodelijke slachtoffers met 50% ten opzichte van het peiljaar 1985. Deze vermindering moet in 2010 behaald zijn. Een middel om dit te bereiken is, naast opheffen van overwegen, zoeken naar betere beveiligingsmiddelen of –installaties.

E Transfer

Rijksoverheid en reizigersvervoerders wensen betaling via een chipkaart in te voeren, dit heeft consequenties voor de inrichting van stations. Invoering van de chipkaart bevordert bovendien de handhaving van de sociale veiligheid. ProRail is binnen het ET/BTS-project (toegangspoortjes) aangewezen als uitvoerder van de Stationsverbouwingen, nodig om de stations toegankelijk te kunnen maken met behulp van poortjes. Na realisatie van een aantal pilots wordt na een evaluatie besloten wel of niet door te gaan. De huidige plannen voorzien in 121 fysiek afgesloten stations, waarbij toegang mogelijk is met gebruikmaking van een chipkaart. De overige stations krijgen ook een systeem om elektronisch te betalen, maar zullen niet met poortjes worden afgesloten. Het ET/BTS project wordt gefinancierd vanuit het Fonds Eenmalige bijdrage NS (FENS).

3.4 Optimaliseren beschikbaarheid spoorweginfrastructuur

De spoorweginfrastructuur is een kapitaalintensief productiemiddel dat de bedrijfsprestaties van de spoorwegondernemingen direct beïnvloedt. De overheid en vervoerders stellen steeds hogere eisen aan de functionaliteit, de kwaliteit en de prijs/prestatie-verhouding. ProRail kan dit alleen managen als ze het nieuwbouw- en instandhoudingsproces integraal beheerst.

ProRail streeft naar een optimale verhouding tussen de beschikbaarheid van kwalitatief goede spoorweginfrastructuur en de bijbehorende kosten. Dit proces verloopt op basis van plannen voor kleine functionele wijzigingen, wettelijke kaders en gegevens over de toestand en het gedrag van de spoorweginfrastructuur. De plannen zijn bedoeld om de spoorweginfrastructuur in goede staat te houden, om die te verbeteren en om de spoorweginfrastructuur beschikbaar te kunnen stellen aan gebruikers. Hieronder worden kort enkele belangrijke speerpunten toegelicht voor de komende jaren die nadrukkelijk in het teken staan van het verbeteren van de prestaties en van de interne professionalisering van ProRail.

Uitbesteden klein onderhoud (OPC+)

ProRail besteedt al het uitvoerende onderhoud en vernieuwingswerk aan de spoorweginfrastructuur uit. Door middel van instandhoudingsmanagement beheerst ProRail deze uitbestedingen. De uitvoering van onderhoud en vernieuwing wordt gecontracteerd met aannemers. Voor het grootschalig onderhoud en voor bovenbouwvernieuwing gebeurt dit projectmatig. In bijlage O is een overzicht opgenomen van de bovenbouw werkzaamheden in de periode 2004 – 2008 (op basis van niveau Huis op Orde). Voor het kleinschalig onderhoud gebeurt dat in de vorm van procescontracten met procescontract aannemers (PCA's). De wijze van contractering van het kleinschalig onderhoud wordt aangeduid met Output Proces Contracten (OPC).

ProRail werkt aan het aanscherpen van contract-items en het ontwikkelen van nieuwe contractvormen voor het kleinschalig onderhoud. De sturing op output gebeurt door toetsing van het door de PCA gemaakte onderhoudsplan op de vooraf door ProRail gespecificeerde outputeisen o.a. in de vorm van KPI's. Voor de contracten van 2004 is voor het eerst gebruik gemaakt van gestandaardiseerde werkeenheden (units) met transparante prijzen (rates). De unit-rates vormen de basis van het onderhoudsplan. Zo kan zowel door ProRail als door PCA's inzicht verkregen worden in de samenhang tussen railprestaties, werkzaamheden en kosten. Inspecties van de activiteiten van de PCA vinden momenteel slechts incidenteel plaats. Controle vindt momenteel primair plaats op basis van schriftelijke rapporten van de aannemers. In deze rapporten wordt melding gemaakt van zaken, waarvan de PCA constateert dat er meer nodig is dan normaal (klein) onderhoud om de veilige berijdbaarheid te garanderen. In die gevallen onderneemt ProRail acties om dit te realiseren. In het kader van OPC+ krijgen inspecties en audits een structureel karakter. In de komende beheerplanperioden wordt een verbetering van de prestaties verwacht onder meer door een strakkere en outputgerichte aansturing van het spooronderhoud welke voortvloeit uit de implementatie van de output proces gestuurde contracten met de procesaannemers (OPC+).

Invoering RAMS-management:

RAMS-management is een manier om bij het beheer en onderhoud van railinfra-systemen te sturen op RAMS-prestatie. Een RAMS-prestatie bestaat uit:

- *Reliability*. Betrouwbaarheid, uitgedrukt in het aantal storingen in een bepaalde periode;
- *Availability*. Beschikbaarheid, uitgedrukt in de tijdsduur waarop de spoorweginfrastructuur beschikbaar is afgezet tegen de totale tijdsduur;
- *Maintainability*. Onderhoudbaarheid, uitgedrukt in de benodigde hoeveelheid onderhoud in een bepaalde periode;
- *Safety*. Veiligheid, uitgedrukt in het aantal veiligheidsstoringen in een bepaalde periode.

Het is vanuit Life Cycle Management optiek efficiënter voor ProRail om vanaf het begin, bij de planontwikkeling van het spoor, te sturen op betrouwbaarheid, beschikbaarheid en onderhoudbaarheid van het spoor. Een andere reden om tot RAM(S)-management over te gaan is de ontevredenheid over de prestaties van het huidige spoor bij vervoerders en de overheid. Om die ontevredenheid in de toekomst te voorkomen wil ProRail meetbaar maken hoe lang de spoorweginfrastructuur kwalitatief goed blijft en wanneer en in welke mate preventief onderhoud en vervanging nodig zijn. Door middel van een goede systematiek kunnen alle eisen vertaald worden in meetbare eenheden. Dit vraagt niet alleen om vakmanschap, maar ook om wetenschap. Het werken volgens de systematiek van RAM(S)-management begint al bij de variantenstudie in de planstudiefase. De RAM(S)-prestatie moet een rol spelen bij de keuze tussen alternatieven. Zo moeten de eisen voor beschikbaarheid, betrouwbaarheid en onderhoudbaarheid in het concept tracébesluit terug te vinden zijn. Na indienststelling van een tracé, levert de RAM(S)-prestatie input op voor de instandhoudingconcepten van het nieuwe tracé. Om de prestaties van de gehele railinfrastructuur te kunnen managen, wordt ook het huidige spoor getoetst aan RAM(S)-eisen. Een belangrijke onderdeel van RAMS-management binnen dit proces is het definiëren van instandhoudingspecificaties in RAMS-termen.

Invoering van Life Cycle Management (LCM)

ProRail is verantwoordelijk voor de total cost of ownership en de beschikbaarheid voor een lange periode van de de railinfrastructuur. Bij vervangen maakt zij systeemkeuzen voor de oplossingen en systemen waarvoor de verantwoordelijkheid voor functioneren en beschikbaarheid niet "intergraal" op economische wijze bij leveranciers of aannemers kan worden overlegd. Bij de contractering van systemen worden integrale contracten nagestreefd waarbij gebruik wordt gemaakt van een functionele vraagspecificatie. Hiermee hebben marktpartijen en maximale oplossingsvrijheid voor het doen van creatieve aanbiedingen. Alternatieve contracteringsaanpakken en contracteringsvoorstellen worden beschreven in contracteringsplannen die per project specifiek worden opgesteld en worden bekrachtigd door de tenderboard.

Door Life Cycle Management (LCM) kan een bewuste afweging worden gemaakt tussen varianten om een project te realiseren. De investerings- en onderhoudskosten, de klanthinder tijdens de bouw én het gebruik van het object zijn onderdelen in deze afweging. LCM zorgt zo voor een optimalisering van de levensduurkosten, passend bij een bepaalde kwaliteitsdoelstelling. Het uiteindelijke doel is een optimale afweging te maken tussen (nog langer) onderhouden en vervangen. Nu wordt vaak langer onderhoud gepleegd dan vanuit bedrijfseconomisch oogpunt gewenst is, wat leidt tot verhoging van de kosten. De omschakeling naar de LCM-systematiek brengt op de korte termijn weliswaar extra investeringen met zich mee, maar leidt op lange termijn tot kostenbesparingen. Als ProRail (in het bijzonder Beheer en Instandhouding) de financiële ruimte krijgt om dit proces te managen, zullen de kosten op de langere termijn (ongeveer 20 jaar) lager uitvallen. ProRail streeft er dan ook naar LCM zoveel mogelijk toe te passen.

RAM(S)-management en de LCM-methode vullen elkaar goed aan. De LCM-methode ondersteunt RAM(S)-studies bij het maken van de afweging RAM(S)-prestaties versus kosten. Met de LCM-methode kunnen de aspecten *reliability*, *availability* en *maintainability* namelijk worden vertaald naar investeringskosten, onderhoudskosten en geplande en ongeplande verstoringen. Het aspect *safety* kan als extern aspect worden meegenomen in de LCM-afweging.

Invoering van instandhoudingconcepten

Er wordt gewerkt aan toestand- en gebruiksfhankelijk onderhoud door ontwikkeling en implementatie van werkwijzen die de relatie tussen de onderhoudsinspanning en de performance transparant maken. Door inzicht in die relatie moet het mogelijk zijn om gericht te sturen op de verhouding tussen kosten en performance. De belangrijkste werkwijze hierin is het werken middels risicoanalyses (mogelijke oorzaken en risico's van falen) en instandhoudings-/onderhoudsconcepten.

Een onderhoudsconcept (OHC) levert alle informatie die nodig is voor een optimaal onderhoudsmanagement en voor het effectief en efficiënt sturen van de Proces Contract Aannemers (PCA's). Het tot in de vereiste details ontwikkelen en implementeren van de OHC'en is een langdurig proces. Het gebruik van de OHC'en zal in de detaillering in sterke mate afhankelijk zijn van het vereiste niveau van informatie en de beschikbare basisinformatie. Het OHC dat uiteindelijk op een specifiek tracé wordt toegepast is het resultaat van de generieke inbreng van ProRail en de specifieke ervaring en kennis van de PCA. Een instandhoudingsconcept (IHC) omvat informatie over alle instandhoudingsactiviteiten (groot onderhoud, klein onderhoud, vernieuwing en modificatie). Hiermee wordt het voor ProRail mogelijk de optimale mix van activiteiten af te stemmen op de gewenste performance.

Een generiek IHC/OHC dient voor toepassing specifiek gemaakt te worden voor de lokale situatie. De lokale verschillen in gebruik en omstandigheden worden door de regio-organisatie onderkend. Dat gebeurt door eerst het generieke concept te kiezen dat het best past bij de gebruikssituatie en vervolgens dit aan te vullen met specifieke, lokale informatie. Te denken valt dan bijvoorbeeld aan specifiek gebruik, ligging of onderhoudservaring.

Zowel de IHC'en als de OHC'en worden vooralsnog opgesteld op het niveau van objecten. ProRail ontwikkelt deze zogenaamde bouwstenen voor spoorconstructies, wissels, geïsoleerd spoor, overwegen en bovenleiding. De ontwikkeling daarvan vraagt een grondige risicoanalyse op objectniveau, waarna de resultaten worden opgenomen in (nieuwe) voorschriften en regelgeving. Uiteindelijk kunnen concepten op objectniveau worden gemodelleerd tot Traject instandhoudings of onderhoudsconcepten (TIC of TOC). Daarmee kan het totale effect van activiteiten op trajectniveau worden afgewogen. De modellering van trajecten volgt op het beschikbaar komen van de concepten van objecten.

3.5 Uitbreiding van de spoorweginfrastructuur

Voor de activiteiten op het gebied van de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur staan de jaren 2005-2008 in het teken van de noodzaak in te spelen op grote veranderingen van buitenaf. Dit heeft vooral te maken met de geringere bestedingsruimte bij Verkeer & Waterstaat en de bijstelling van de visie vanuit Benutten & Bouwen met de gewijzigde prioriteitsvolgorde "instandhouden bestaande railinfrastructuur – beter benutten – aanleg van nieuwe railinfrastructuur".

ProRail bereidt zich voor op een tijdperk met op termijn veel minder grote projecten die tot uitvoering zullen komen. De overgebleven nieuwe projecten zijn kleiner en veel meer gericht op aanpassingen van bestaande railinfrastructuur en het beter benutten daarvan in plaats van het aanleggen van grote nieuwe infrastructurele werken. Hoewel het projectencentrum, dat grote nieuwe infrastructuur aanlegt, voor 2005 een goed werkvolume heeft, kan dit op de lange termijn voor deze afdeling grote gevolgen hebben. De introductie van de Beheerconcessie, naast de traditionele financiering middels het MIT, legt het accent meer bij beheer en onderhoud. Ten aanzien van de activiteiten die worden uitgevoerd door ProRail op het gebied van de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur kan een onderscheid worden gemaakt in een viertal activiteitenclusters:

Kleine infrastructurele projecten

Het grootste deel van de uitbreidingsactiviteiten vallen binnen de scope van de Beheerconcessie. Het betreft hier het voorbereiden en uitvoeren van projecten met betrekking tot de uitbreiding van spoorweginfrastructuur. Binnen het kader van de subsidieverlening vallen voornamelijk de zogenaamde 'kleine-infra' projecten. De financiering ervan geschiedt uit de zogenaamde 'leenfaciliteit', waarvan de financieringslasten deel uitmaken van de subsidieverlening, in ieder geval tot en met 2006. Financiering vanuit deze leenfaciliteit wordt ook wel aangeduid met de term Eigen Financiering (EF-financiering). ProRail gaat er vanuit dat deze regeling vanaf 2007 wordt vervangen door Overheidsfinanciering (OF-financiering; ook wel bekend als 'à fonds perdu' financiering). OF-financiering betekent dat de kosten voor een project middels aparte projectbeschikkingen worden gefinancierd (opgenomen in het MIT). ProRail bereidt een breed scala aan relatief kleine infrastructurele maatregelen voor en voert die uit. Die maatregelen zijn nodig om het totale vervoersproces, treindienst en reizigersstromen, soepel en veilig te laten verlopen. Veel maatregelen kunnen worden gezien als 'smeermiddel' ten opzichte van de relatief grote en/of gevoelige projecten, die zijn opgenomen in het MIT. Een groot aantal projecten kent een relatief korte doorlooptijd en ontstaat naar aanleiding van wensen van vervoerders zoals perronverlengingen en extra opstelcapaciteit. Een overzicht van de afzonderlijke projecten/werkprogramma's zoals opgenomen in het Productieplan 2004-2008 is als bijlage toegevoegd.

Grote aanlegprojecten

Een tweede belangrijke cluster wordt gevormd door de grote aanlegprojecten waarvan de financiering plaats vindt op basis van afzonderlijke project- en programmabeschikkingen. Deze activiteiten vallen buiten de subsidieverlening maar vloeien wel voort uit de Beheerconcessie. In de bijlagen is een overzicht opgenomen van deze projecten. Door de Overheid worden de grote spoorweginfrastructurele werken geprogrammeerd in het MIT. De Overheid wil de voorbereiding en uitvoering van deze werken laten uitvoeren door ProRail. Het gaat hierbij om zeer uiteenlopende projecten zoals capaciteitsvergrotingprojecten als spoorverdubbelingen en vrije kruisingen; maar ook projecten in verband met veiligheid- en milieuknelpunten zoals overwegprojecten en geluidsmaatregelen. Voor de voorbereiding en uitvoering van de projecten die de Overheid door ProRail wil laten managen wordt per project/programma een aparte subsidiebeschikking aangevraagd.

Werken voor derden

De derde cluster wordt gevormd door werken voor derden. Uit het Fonds Eenmalige bijdrage NS (FENS) wordt een groot scala van projecten gerealiseerd op het gebied van transfer (met name Beheerste Toegang) en logistiek (EPO-programma). Daarnaast zijn er werkzaamheden voor gemeentes of provincies. Indien deze een werk in of rond de spoorbaan wil realiseren schakelen zij daarvoor ProRail in, als eigenaar van de infrastructuur. Het gaat hierbij met name om tunnels (van veetunnel tot 4-baanssnelwegen), viaducten en geluidsschermen. Op jaarbasis genereert dit een kasstroom van rond de € 100 tot € 150 miljoen. Ten slotte is er sprake van projecten in opdracht van derden die niet, of in mindere mate, plaatshebben rond de spoorbaan. Dit betreft vooral bijdragen aan de zogenaamde Nieuwe Sleutelprojecten (HSL-stations) en sommige Light Rail projecten.

Greenfields

Vanuit de Beheerconcessie krijgt ProRail niet automatisch het projectmanagement opgedragen ten behoeve van de zogenaamde 'greenfield' projecten (projecten die vrij van de bestaande spoorweginfrastructuur worden gerealiseerd). Overigens is ProRail goed in staat om ook deze 'greenfields' uit te voeren. Het verkrijgen van opdracht hiertoe draagt onder andere bij aan het

(ten dienste van V&W) instandhouden van de kennis van zowel projectmatig werken als ruimtelijke orderingsprocedures en grondverwerving.

ProRail vertaalt het onderscheid tussen de verschillende typen nieuwbouwactiviteiten in een strikte administratieve scheiding tussen enerzijds activiteiten die in het kader van de beheersconcessie worden vergoed en anderzijds activiteiten die buiten de subsidieverlening om worden gefinancierd. Diensten die onderling worden uitgewisseld zullen op transparante wijze worden verrekend en geadmistreerd.

Contracteringsstrategieën ten aanzien van uitbreidingsinvesteringen

De bouw in Nederland is sterk in beweging, onder andere naar aanleiding van de parlementaire enquête commissie bouwnijverheid. Gezocht wordt naar nieuwe verhoudingen tussen opdrachtgever en opdrachtnemer, waarbij bedrijven meer kans krijgen initiatieven te nemen en hun inventiviteit toe te passen en waarbij zij niet alleen worden beoordeeld op prijs. In 2004 is bij Nieuwbouw een werkgroep gestart die de ideeën uit "Warm worden bij min 10" vertaalt naar deze nieuwe werkwijzen en contracten. Voorbeelden betreffen o.a. value engineering, directie uitvoering volgens het model Betuweroute etc. Doel hiervan is om efficiënter om te gaan met overheids gelden. Ook de bouwcontractvormen, die ProRail hanteert, veranderen. Tot op heden wordt voor het overgrote deel van de werken nog de RAW-systematiek en de bouwstenen systematiek toegepast. Een verschuiving naar Design & Construct contracten is gaande. Nieuwbouw wil deze verschuiving verder doorzetten. Dit heeft ook invloed op de ProRail organisatie omdat er in de toekomst mogelijk minder een beroep op ingenieursbureaus gedaan wordt. Een en ander impliceert dat de wijze waarop bouwcontracten tot stand komen anders zal worden ingericht. Met name indien er meer D&C contracten op de markt worden gebracht. Meer dan bij RAW contracten zal volgens "system engineering" moeten worden gewerkt waarbij bedrijven moeten aantonen op welke wijze zij invullingen geven aan functionele specificaties (bijv. RAMS) van ProRail. Ook de wijze van projectfinanciering zal de komende jaren aandacht vergen blijkens het belang dat de Rijksoverheid aan PPS constructies en "de-budgettering" hecht.

3.6 Voorbereidingen in beheer nemen megaprojecten

Op dit moment zijn er een tweetal grote megaprojecten in uitvoering welke in de komende jaren door ProRail in beheer zullen worden genomen. Voor de HSL-Zuid is ProRail door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagd het beheer op zich te nemen en voor te bereiden. Het beheer van de Betuweroute valt op dit moment ook onder de scope van de Beheerconcessie. Definitieve besluitvorming hierover is afhankelijk gesteld van de uitkomsten van de door Havenbedrijf Rotterdam en ProRail uit te voeren 'business case'. Op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt op dit moment een 'business case' opgesteld voor een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute. Om deze uitbreidingen van de spoorweginfrastructuur te zijner tijd op een ordentelijke wijze in gebruik te kunnen nemen is ProRail bezig met de voorbereidingen hiervoor.

Betuweroute

ProRail is opdrachtnemer en verantwoordelijk voor de voorbereidingen en de bouw van de Betuweroute en treedt op als aanbesteder. Binnen ProRail is de Projectorganisatie Betuweroute belast met de uitvoering. De huidige planning gaat uit van indienststelling van de Betuweroute per 1/1/ 2007. Op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail een 'business case' aan het opstellen voor een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute. De uitkomsten van deze businesscase zullen van invloed zijn op de vraag hoe de exploitatie van de Betuweroute daadwerkelijk vorm zal krijgen en welke rol ProRail daarin krijgt.

Het beheer en onderhoud van de Betuweroute vallen in principe onder de scope van de Beheerconcessie. Definitieve besluitvorming hierover zal plaatshebben voorafgaand aan de formele aanvaarding van de Beheerconcessie en worden gebaseerd op de uitkomst van de door Havenbedrijf Rotterdam en ProRail uit te voeren 'business case'. Dit mede in het kader van de mogelijk toekomstige vervreemding van de gebruiksrechten en de motie Hofstra cs. van 20 februari 2003 (22 589, nr. 214). Parallel aan de discussie rondom de 'business case' gaat ProRail zich inrichten om gereed te zijn om het beheer en de exploitatie uit te gaan voeren, hiertoe is het programma TransMissie Betuweroute gestart.

De beheer- en instandhoudingskosten van de Betuweroute zijn opgenomen in voorliggend beheerplan. Deze kosten zijn verwerkt in de posten Beheer, KO, GO, BBV en Apparaat, maar in de (interne) administratie is de Betuweroute apart zichtbaar.

HSL-Zuid

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) is voornemens om ProRail aan te stellen als beheerder voor de HSL-Zuid in de zin van de nieuwe Spoorwegwet en/of richtlijn EU/2001/14. Vanaf 2006 krijgt ProRail daarmee een nieuwe taak: het beheer van de HSL-corridor vanaf Amsterdam tot aan de Belgische grens. Dit betreft zowel de bestaande infrastructuur, die onderdeel uitmaakt van het HSL-tracé, als ook de nieuw aan te leggen infrastructuur.

ProRail bereidt zich gedegen voor op deze nieuwe taak. Al bij het begin van het 'proefbedrijf' van de HSL-Zuid worden operationele beheertaken door ProRail uitgevoerd. De voorbereiding van de beheerfase is onder gebracht in het Programma Voorbereiding Beheer HSL-Zuid. In dit programma verrichten de diverse bedrijfssonderdelen van ProRail in samenhang alle noodzakelijke activiteiten om de organisatie klaar te stomen voor de beheerfase. Daarbij wordt ook de vraag beantwoord hoe het beheer binnen de ProRail structuur onder te brengen. Ook de al lopende activiteiten op het gebied van de HSL-Zuid binnen ProRail zullen in dit programma worden ondergebracht.

De Staat is twee contracten aangegaan, die zeer bepalend zijn voor de exploitatie van de HSL-Zuid en de rol van ProRail als beheerder.

Infraspeed is een consortium dat bestaat uit de Koninklijke BAM Groep, Fluor en Siemens en werd in 1999 opgericht. Daarnaast zijn er een aantal financiële partijen betrokken bij Infraspeed waaronder de Rabobank en de ING Bank.

Infraspeed heeft een contract met de Staat waarvoor zij de volledige bovenbouw van de "HSL-pijpen" (de hogesnelheidstrajecten Hoofddorp/Rotterdam-Noord en Rotterdam-Lombardijen/Belgische grens) ontwerpt, bouwt, in bedrijf stelt en (voor)financiert. Vervolgens is zij gedurende 25 jaar verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van de HSL-delen, waartoe zij de infrastructuur moet onderhouden. Infraspeed krijgt gedurende deze 25 jaar betaald voor haar inspanningen tijdens de bouw en gebruiksfase op basis van de geleverde beschikbaarheid. Hiertoe is een 'performance payment regime' in het contract opgenomen.

Met *High Speed Alliance* (HSA) is de Staat een 15 jarige vervoerscontract voor de HSL-corridor overeengekomen, welke later in een concessie zal worden omgezet. Daarin heeft HSA het recht (en de plicht) om met bepaalde frequentie vervoer op de corridor te exploiteren. Dit betreft het gehele HSL-tracé, zowel de bestaande als ook nieuwe infrastructuur. Naast de corridor Amsterdam-Rotterdam-Brussel gaat dit ook over de binnenlandse "HSL"-verbindingen met Den Haag en Breda.

De oplevering en ingebruikname van de HSL-Zuid gaat in twee delen: eerst het zuidelijke deel, een half jaar later het noordelijke deel. Op basis van de vigerende planning moet ProRail vanaf 1 april 2006 beheertaken uitvoeren om het Proefbedrijf van HSA te faciliteren. De beheerorganisatie moet volledig zijn ingericht en ingeregeld per 1 oktober 2006 als het commerciële bedrijf van HSA start. De hoogte van de gebruiksvergoeding voor de HSL-Zuid zal te zijner tijd worden opgenomen in de Netverklaring.

Belangrijk punt van aandacht is de vraag of en op welke wijze ProRail het contract van Infraspeed (gedeeltelijk of volledig) gaat overnemen. De kosten die gemoeid zijn met ProRail's voorbereiding van het beheer van de HSL-Zuid en haar bijdrage aan het integrale vervoersysteem moeten gedekt worden uit twee financieringsbronnen:

- Werkzaamheden die direct betrekking hebben op de bouw en oplevering van het vervoersysteem. Deze kosten hiervan worden direct bij Rijkswaterstaat in rekening gebracht op basis van deelovereenkomsten onder de regieovereenkomst.
- Werkzaamheden die betrekking hebben op het voorbereiden van de beheerfase binnen ProRail. Deze kosten worden door ProRail direct in rekening gebracht bij V&W/DGP.

3.7 Maatregelen om te komen tot voldoende, betrouwbare en veilige railinfrastructuur

Het borgen van de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de railinfrastructuur is een van de belangrijkste zorgplichten van ProRail. Professionele en doelmatige beheer- en instandhoudingsactiviteiten zijn dan ook een vereiste om garant te kunnen staan voor voldoende, betrouwbare en veilig berijdbare railinfrastructuur.

Bij het realiseren en beschikbaar stellen van spoorweginfrastructuur wordt een onderscheid gemaakt in een drietal duidelijk te onderscheiden werkpakketten: groot onderhoud; kleinschalig onderhoud en vernieuwingen.

Vernieuwingen worden uitgevoerd als een *object* aan het einde van de 'levensduur' is. Het vervangen van de objecten kan ingegeven worden door een economische afweging of door handhaving van de functionaliteit van de infrastructuur. Voorbeelden van vernieuwingen zijn het vervangen van complete wissels, spoor, overwegen, bruggen en beveiligingsinstallaties. De kernkwantiteiten ten aanzien van de bovenbouwvernieuwing in 2005 zijn samengevat in onderstaande tabel.

Tabel: Kernkwantiteiten bovenbouwvernieuwing (o.b.v. productieplan)

Bovenbouwvernieuwing	2004	2005
Spoor	89 km	52 km
Dwarsliggers	49 km	165 km
Ballast	6 km	61 km
Wissels	188 stuks	195 stuks
Overwegen	1.174 meter	1.848 meter

Kleinschalig onderhoud omvat al de werkzaamheden die nodig zijn om een afgesproken functionaliteit en kwaliteit te handhaven. Voorbeelden van dit soort werkzaamheden zijn: aandraaien bouten, vervangen componenten, functieherstel bij storingen, inspectie en schouw. Daarnaast is er ook projectmatig werk: vervangen overwegstellers, vervangen spoorstaven en wisseldelen. Kleinschalig onderhoud wordt in opdracht van ProRail uitgevoerd door procesaannemers, voornamelijk op basis van contracten met een looptijd van 5 jaar. Hierbij gaat het om kortcyclische (procesmatige) activiteiten gericht op functiehandhaving.

Tabel: Kosten klein onderhoud (prijspeil 2004 in € miljoen)

Klein onderhoud	Bedrag	Percentage
Projectmatig (kortcyclisch)	22	9%
Procesmatig variabele kosten	45	18%
Procesmatig vaste som	179	73%
Totaal	246	100%

Grootschalig onderhoud wordt uitgevoerd als *onderdelen* van een object een bepaalde bodemwaarde hebben bereikt. Door het vervangen of reviseren van die onderdelen wordt de kwaliteit van het gehele object weer op een hoger plan gebracht. De activiteiten worden met een zekere regelmaat uitgevoerd, met intervallen die groter zijn dan één jaar. De regie van deze projecten is in handen van ProRail. Voorbeelden van activiteiten ten behoeve van grootschalig onderhoud zijn: onderhoud van bruggen en tunnels en rijdraadvernieuwing

Tabel: Kosten grootschalig onderhoud (prijspeil 2004 in € miljoen)

Grootschalig onderhoud	Bedrag	Percentage
Spoor	32,0	29%
Wissel	2,6	2%
Baanlichaam	2,0	2%
Baanvoorzieningen	0,1	0%
Nutsvoorzieningen	1,9	2%
Vaste stalen bruggen	8,4	8%
Vaste niet metalen kunstwerken	5,4	5%
Beweegbare bruggen	2,2	2%
Onder- en schakelstations en relaishuizen	5,1	5%
Bovenleiding en draagconstructies	13,3	12%
Schakel en meldcentrum	0,0	0%
Tankvoorzieningen diesel	0,4	0%
Verkeersleidingsposten	0,5	0%
Communicatie-apparatuur	1,2	1%
Beveiligingsapparatuur trein	13,4	12%
Beveiligingsapparatuur werkplek	0,1	0%
Beveiligde overwegen	3,6	3%
Stationsgebouwen	1,7	2%
Stationsinfra	15,4	14%
Reizigersinformatie	0,8	1%
Overige activiteiten	1,0	1%
Totaal	111,1	100%

De activiteiten om TAO's te reduceren zitten 'versleuteld' in bijna al de bovengenoemde activiteiten. Onderstaande tabel geeft inzicht in het aantal TAO's dat in 2005 wordt gereduceerd en de kosten die hiermee gemoeid gaan. Het effect van deze maatregelen zal pas in 2006 merkbaar zijn. Als gevolg van gebruik en veroudering ontstaan er jaarlijks ook vele honderden 'nieuwe' TAO's. Het saldo is de jaarlijkse verandering in de prestatie-indicator TAO's.

Tabel: TAO reductie Productieplan 2005: aantallen en kosten (prijspeil 2004 in € miljoen)

Activiteiten	TAO reductie	Kosten
Bovenbouwvernieuwing	62	6.1
Beheer	5	0.3
Grootschalig onderhoud	364	14.8
Innovatie	292	14.7
Kleinschalig onderhoud	484	13.1
RCF	2	3.6
Overig	12	-
	1.220	52.5

In aanvulling op bovenstaande overzichten wordt in onderstaande tabel inzicht gegeven in de koppeling tussen de door ProRail geplande werkzaamheden en de gehanteerde prestatie-indicatoren.

Type activiteit	Infra element	TAO	FHT	Veiligheid
KO	Overwegen	√		√
	Spoor	√	√	
	Beveiligingsapparatuur trein	√	√	√
	Wissel	√	√	√
	Overige infra-elementen	√	√	
	RCF			
GO	Overwegen	√	√	√
	Spoor	√		
	Bovenleiding	√		
	Beveiligingsapparatuur trein	√	√	√
	Wissel	√	√	
	Overige infra-elementen	√		
	RCF			
BBV	Overwegen	√		
	Spoor	√		
	Bovenleiding			
	Wissel	√		

3.8 Maatregelen ten behoeve van de beschikbaarheid

Tijdens het uitvoeren van de treindienst is er sprake van onregelmatigheden. Deze onregelmatigheden worden veroorzaakt door het disfunctioneren van een of meer van de bouwstenen van het vervoerssysteem. Dit vervoerssysteem heeft een maat nodig waarin de gevolgen van een onregelmatigheid (voor de treindienst, voor de punctualiteit, voor de reizigers, voor de verladers) uitgedrukt worden. Met de Eenheid van Treinhinder kan worden vastgesteld welk productiemiddel welke hoeveelheid hinder veroorzaakt bij een verstoring en wat de invloed daarvan is op het treinsysteem. Op het moment dat er ook een sluitend monitoringssysteem is of, bij gebrek aan beter, een dispunctualiteitsmodel, kan ook de hoeveelheid hinder, uitgedrukt in de EVT, worden vertaald naar een bijdrage aan de dispunctualiteit. Met de EVT en met het dispunctualiteitsmodel kunnen partijen onderling afspraken maken over ieders bijdrage. Omdat partijen constateren dat niet elk baanvak hetzelfde is cq dezelfde eigenschappen heeft, is ook een baanvakwaarde ontwikkeld. Deze is opgenomen in de EVT.

In de concept toegangsovereenkomsten van NS en Railion van begin 2004 zijn afspraken gemaakt om gezamenlijk een nieuwe indicator te ontwikkelen voor beschikbaarheid en betrouwbaarheid, die meer aansluit bij punctualiteit en klanthinder. Deze nieuwe indicator moet ook gebruikt kunnen worden voor de ontwikkeling van een incentive systeem, zoals die verplicht is in de wet en regelgeving. Er worden thans binnen de spoorsector verschillende methoden, indicatoren en modellen ontwikkeld. Voor het meten van de ongeplande beschikbaarheid is de TAO's een te simpele maatstaf omdat het voor de treindienst veel uitmaakt op welk baanvak de onregelmatigheid plaatsvindt. Voor het meten van verstoringen ontwikkelt ProRail dan ook een betere maatstaf, waarin ook het effect en de duur van de verstoringen worden meegenomen. Uitgangspunt daarbij is de ervaren klanthinder ten gevolge van ongeplande onttrekkingen.

Treindienst Aantastende Onregelmatigheden

In het beheerplan 2005 versie d.d. 1 september was een prognose opgenomen voor 2004 van 7.900 TAO's. Deze richtwaarde was gebaseerd op ervaringen uit het verleden waarbij rekening gehouden is met seizoensinvloeden (een slechtere performance in de herfst). Met de herfst achter ons kan geconstateerd worden dat een herfstdip achterwege is gebleven. Bovendien hebben de maatregelen om TAO's derden te voorkomen eerder geresulteerd in tastbare resultaten dan verwacht, en heeft de verhoogde aandacht voor TAO-reductie in het kader van OPC+ geleid tot een betere performance. Een en ander leidt tot een aanzienlijke bijstelling van de prognose naar 7.400 TAO's. Voor de komende subsidieperiode resulteert dit, uitgaande van de lopende actieprogramma's, tot de volgende reeks. Onzekere factor blijft de invloed van de veroudering van de infrastructuur.

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Aantal TAO's	8.283	7.297	7.100	6.800	6.500	6.500

De instandhoudingactiviteiten hebben niet alleen betrekking op reguliere onderhoudswerkzaamheden maar dragen ook bij aan een reductie van de ongeplande verstoringen aan de treindienst. Samen met de vervoerders wordt een methodiek ontwikkeld gericht op de aanpak van die onregelmatigheden die de meeste hinder voor de treindienst veroorzaken. Onregelmatigheden die aan ProRail worden toegerekend en de treindienst aantasten (TAO's) zijn verdeeld in 4 categorieën: techniek, derden, weer en processen. ProRail neemt maatregelen om het aantal TAO's in de verschillende categorieën te verminderen. Per categorie is er een toplist van TAO veroorzakers gemaakt.

Aantal TAO's	Realisatie 2003	Percentages
Techniek (bv. wisselstoring)	3.341	40%
Derden (bv. zelfdoding, brandl)	3.533	43%
Weer (bv. regen, wind, bliksem)	390	5%
Processen (bv. uitloop treinvrije perioden)	945	11%
Overige veroorzakers	74	1%
Totaal aantal TAO's	8.283	100%

Techniek

Om het aantal TAO's veroorzaakt door technisch falen te reduceren wordt een breed scala aan activiteiten uitgevoerd. Enkele voorbeelden van activiteiten zijn:

- het ombouwen en monitoren van wissels;
- het robuuster maken van kabelverbindingen voor detectiesystemen;
- het meten en herinstellen van stroomloop voor detectiesystemen;
- het meten en herinstellen van secties geïsoleerd spoor;
- het maken van kwaliteits- en veiligheidsinspectie/rapportage wissels en overwegen door procesaannemers;
- het vernieuwen van de rijdraad;
- het onderhouden en ombouwen relaishuizen;
- het aandraaien van bouten en het vervangen van componenten.

Top 5 meeste TAO's Techniek	Realisatie 2003
Wissels	981
Beveiliging (detectie)	920
Beveiliging	459
Overwegen	200
Post 21	148

Top 4 meeste TAO's Derden	Realisatie 2003
Aanrijdingen personen	1.153
Vandalisme	1.001
Aanrijdingen dieren	225
Brand/Bommelding	241

Derden

Een groot deel van alle storingen in het treinverkeer wordt veroorzaakt door derden. Daaronder verstaan we: aanrijdingen, zelfdoding, spoorlopers en vandalisme. Bij spoorlopers speelt dat een machinist abrupt remt wanneer hij iemand op of vlakbij het spoor ziet, omdat hij niet weet of de persoon op het spoor de trein ziet aankomen. Tot de spoorloper weg is, moeten alle treinen in beide richtingen stapvoets rijden en dit zorgt voor vertragingen.

ProRail werkt er samen met NS, gemeentes en spoorwegpolitie aan om dit soort vertragingen terug te dringen. Voorbeelden hiervan zijn: voorlichting geven op scholen, laten plaatsen van hekken, faciliteren van alternatieve paden en het maken van afspraken met aannemers of gemeenten om de spooromgeving op te ruimen.

Processen

ProRail werkt aan een strakkere regie op samenwerking nieuwbouw- en onderhoudsaannemers. Tevens sturen we op output door middel van OutputProcesContracten.

Top 3 meeste TAO's Processen	Realisatie 2003
Ondeskundig gebruik	516
Uitloop TVP	204
Overige processen	174

Top 4 meeste TAO's Weer	Realisatie 2003
Bladval	176
Extreem hoge temperaturen	75
IJsafzetting	46
Bliksem	40

Weer

Bij aangekondigde extreme weersomstandigheden zorgt ProRail preventief dat storingsploegen door het hele land snel ter plaatse zijn. Mogelijke storingen worden zodoende sneller verholpen waardoor hinder voor de treindienst voorkomen of gereduceerd kan worden.

Functiehersteltijd

ProRail wil de infrastructuur op tijd herstellen. Daarvoor moeten de schakels binnen het herstelproces beter functioneren. Maatregelen richten zich vooral op het oplossen van onderzochte knelpunten:

- Het verbeteren van de prognosetijden voor functieherstel;
- Het verbeteren van de storingsregistratie;
- De uniformering van de wachtdienst voor beheer en instandhouding.

De focus voor de komende jaren ligt niet zozeer op verdere verbetering van de functiehersteltijd maar op verbetering van de afgegeven prognoses bij storingen. Het streven is om in 2008 80% van de prognoses betrouwbaar te laten zijn. Een betrouwbare prognose stelt de vervoerder in staat de treindienst eerder op te starten. De noodzaak en het mogelijk effect van deze verbetering is uitvoerig beschreven in de Snelstudie Snel Weer Rijden. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat het hele traject ongeveer 2 jaar in beslag gaat nemen.

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Gemiddelde FHT (min)	122	124	120	120	120	120

Gecombineerd leidt het aantal TAO's en de gemiddelde functiehersteltijd tot de volgende prestatie-indicator:

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
TAO's x Gemiddelde FHT (in uren)	16.842	15.081	14.200	13.600	13.000	13.000

Treinvrije perioden

ProRail wil de hoeveelheid klanthinder als gevolg van geplande werkzaamheden minimaliseren tegen maatschappelijk verantwoorde kosten. Geplande buitendienststellingen zijn echter voor een belangrijk deel afhankelijk van de noodzakelijke activiteiten voor het onderhoud van de spoorweginfrastructuur en van jaarlijkse fluctuaties van vernieuwings- en nieuwbouwprojecten. Bovendien bepaalt de locatie waar deze werkzaamheden worden verricht voor een groot deel de hoeveelheid klanthinder: een buitendienststelling van een uur op een druk bereden baanvak geeft per definitie meer hinder dan één op een rustiger baanvak. ProRail is verantwoordelijk voor het optimaliseren van de vraag naar infracapaciteit voor werkzaamheden. De aard van de werkzaamheden en de wijze waarop deze (moeten) worden aanbesteed geeft de behoefte om zo vroeg mogelijk voldoende zekerheid te hebben over de voor die werkzaamheden beschikbare capaciteit. Beschikbaarheid van gespecialiseerde aanneemcapaciteit en werktuigen maken dat enige flexibiliteit noodzakelijk is. Vanuit haar rol als capaciteitsmanager stelt ProRail daarom aan de hand van die capaciteitsvraag in een vroegtijdig stadium, in overleg met de vervoerders en de beheerder, kaders vast. De concrete capaciteitsvragen voor werkzaamheden worden hieraan getoetst.

Gezien de noodzaak om de vraag naar capaciteit voor werkzaamheden te minimaliseren wordt intern de indicator "benutting onderhoudsrooster" gehanteerd. In de productieplanning wordt steeds meer getracht om in een zo vroeg mogelijk stadium activiteiten te clusteren. Het vooraf combineren van werkzaamheden leidt tot minder benodigde buitendienststellingen en daardoor een hogere benuttingsgraad. Incidenteel, door onvoorziene omstandigheden, komt het voor dat TVP'en onbenut blijven. Het grootste deel van alle TVP'en wordt wel degelijk benut. ProRail probeert de TVP'en maximaal te benutten.

De verbetering van de beschikbaarheid van de infrastructuur kan daarom niet meer op basis van slechts het aantal TVP'en worden beoordeeld, rekening houdend met een juiste balans tussen werken aan het spoor en rijden over het spoor. ProRail Instandhoudingmanagement is verantwoordelijk voor het minimaliseren van de vraag naar capaciteit voor werkzaamheden. De aard van de werkzaamheden en de wijze waarop deze (moeten) worden aanbesteed geeft de behoefte om zo vroeg mogelijk voldoende zekerheid te hebben over de voor die werkzaamheden beschikbare capaciteit. Beschikbaarheid van gespecialiseerde aanneemcapaciteit en werktuigen maken dat enige flexibiliteit noodzakelijk is. Vanuit haar rol als capaciteitsmanager stelt ProRail daarom aan de hand van die capaciteitsvraag in een vroegtijdig stadium, in overleg met de vervoerders en de beheerder, kaders vast. De concrete capaciteitsvragen voor werkzaamheden worden hieraan getoetst.

ProRail is op meerdere fronten bezig om het aantal benodigde TVP'en te reduceren. Zo telt het aantal TVP'en dat een aannemer nodig denkt te hebben voor een werk mee als criterium bij

gunning van contracten. Dit prikkelt de aannemers om slimmere constructie- en bouwmethoden voor te stellen, die resulteren in minder TVP'en. Andere activiteiten om een reductie van het aantal TVP'en te verminderen zijn:

- de ontwikkeling en implementatie van onderhoudsarme systemen en installaties,
- de ontwikkeling van innovatieve werkmethoden,
- de ontwikkeling en implementatie van instandhoudingsconcepten,
- optimaal gebruik van het onderhoudsrooster en
- het combineren van clusteren van werkzaamheden.

ProRail streeft naar de volgende reeks:

Prestatie-indicator (in aantallen)	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
TVP's uitzonderlijk hinderrijk	15	11	23	15	15	15
TVP's hinderrijk	230	176	235	340	340	340
TVP's hinderarm	80	12	86	120	120	120
TVP's hindervrij	89.500	107.700	110.000	110.000	110.000	110.000

Analoog aan de indicator TAO * gemiddelde FHT zal ook aan de indicator TVP in 2005 de gemiddelde duur (in uren) worden gekoppeld.

3.9 Maatregelen ten behoeve van de transferfunctie

Het station is een complexe omgeving waarin veel partijen actief zijn, waaronder gemeente, politie, NS Stations, NS Reizigers en andere vervoerders. Het beheer van de transferruimte in de stationshal wordt voor ProRail waargenomen door NS Stations. Deze organisatie zorgt ook voor de commerciële exploitatie van de stations. ProRail en NS Stations hebben afspraken gemaakt over een betere sturing op de prestatie-indicatoren voor reinheid, staat van onderhoud (o.a. toegankelijkheidsvoorzieningen) en sociale veiligheid van transfervoorzieningen. Deze afspraken en prestatie-indicatoren zijn tot op een zeer gedetailleerd niveau gemaakt. De afspraken gelden nu alleen voor de transfervoorzieningen (omdat we alleen daar beheerder zijn) en niet voor de transferruimte in de stationshal.

Op dit moment is er geen duidelijkheid omtrent de zeggenschap in de transferruimte van het stationgebouw. Dit wordt mede veroorzaakt doordat de transferruimte niet als onderdeel van de Beheerconcessie is opgenomen. ProRail heeft geen juridische positie op basis waarvan zij kan optreden als de transferkwaliteit in de hal wordt aangetast. Wel is ProRail normensteller voor de te behalen kwaliteit.

Sociale veiligheid en reinheid

Meerdere partijen zijn verantwoordelijk voor sociale veiligheid: gemeenten, NS Stations, (als beheerder van stations), en ProRail, (als beheerder van transferruimten, perrons e.d.). Met het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (SVOV) wordt gewerkt aan het tot stand brengen van een aanvaardbaar niveau van sociale veiligheid voor reizigers en personeel. Belangrijke nieuwe maatregelen zijn de invoering van een elektronisch vervoerbewijs (Chipkaart OV) in combinatie met poortjes die de toegang van stations (zowel metro als trein) met een verhoogd risico kunnen beheersen. Daarmee kunnen lastige personen gemakkelijker worden buitengesloten. Ook wordt het cameratoezicht op treinstations verder uitgebreid met 3000-6000 camera's en de stations (inclusief fietsenstallingen) worden beter schoongehouden. Het Aanvalsplan SVOV is een eerste sectorale uitwerking van het Veiligheidsprogramma "Naar

een veiliger samenleving". Het aanvalsplan richt zich op een intensievere aanpak van het probleem door het meer, maar vooral slimmer inzetten van diverse maatregelen tegelijkertijd. Naast het aanvalsplan SVOV biedt het Nationaal Veiligheidsarrangement (NVA) een kapstok voor lokale afspraken. Het NVA is feitelijk een parapluovereenkomst. De lokale / regionale uitwerking kan plaatsvinden in concrete, gebiedsspecifieke veiligheidsarrangementen (voorbeelden hiervan zijn Rotterdam Centraal, Hoekse Lijn, Amsterdam Stationseiland).

Ten aanzien van de praktische invulling van het SVOV en het NVA lopen bij ProRail ondermeer de volgende acties in het kader van het vergroten van de sociale veiligheid:

- ProRail maakt de stations klaar voor ET/BTS. Op de hoekse lijn zijn reeds stations verbouwd en op een 2 tal stations staan ook al poortjes (echter nog niet operationeel in afwachting van ET).
- Leveren van een bijdrage/deelname aan de convenanten (zoals het inhuren van surveillance).
- Bouwkundige maatregelen (zoals aanpassing verlichting en maatregelen gericht op beleving).
- Uitbreiding nieuwe en beheer en onderhoud bestaande camerasystemen. Onder andere de aanschaf van mobiele camerasystemen.
- Afspraken met omgeving stations (oa gemeente) mbt integraal cameratoezicht.
- Objectivering output Reinheid en onderhoud van stations (dit heeft geleid tot een stijging van de objectieve cijfers).
- Reisinformatie (InfoPlus: aanbesteding gestart).

In de bijlagen zijn de prestatieafspraken met NS Stations voor Transfer weergegeven zoals opgenomen in de Beheerovereenkomst Stations. Gelet op de gezamenlijke verantwoordelijkheid die NS en ProRail hebben op de stations is de volgende taakverdeling afgesproken:

- ProRail draagt zorg voor de 'hardware': bouwkundige aanpassingen, verlichting, zichtlijnen, camera's etc.
- NS draagt zorg voor de 'software': bemensing op station, combinatie service en toezicht, uitlezen camera's etc.

Om de sociale veiligheid te vergroten wordt door ProRail voor de transferruimten een objectieve analysemethode ontwikkeld om te komen tot een set van maatregelen per station gericht op het verbeteren van de sociale veiligheid. Eind 2005 is een instrumentarium ontwikkeld, waarin eisen zijn opgenomen over bijvoorbeeld zichtrelaties, lichtintensiteiten, kleurstelling en dode hoeken. Tot dat moment wordt gerapporteerd op basis van de uitkomsten van het klanttevredenheidsonderzoek (KTO) van NS Stations

De sociale veiligheid 's avonds is een van de belangrijkste aandachtspunt. De sociale veiligheid overdag en 's avonds zijn echter sterk gerelateerd. Veel van de maatregelen die worden genomen om de sociale veiligheid 's avonds te verbeteren hebben ook effect op de sociale veiligheid overdag.

Naast het onderscheid overdag en avond wordt in de Beheerovereenkomst Stations 2004 ook specifieke aandacht geschonken aan de Sociale Veiligheid voor de vier grote stations; de 'Kathedralen' - Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

Vervoerders en ProRail willen dat stations een prettige en veilige uitstraling hebben voor hun klanten. In opdracht van ProRail voert NS Stations speciale programma's uit om de reinheid verder te verbeteren. Voor de hoofdprocessen Glasbewassing en Vuilafvoer zijn nog geen objectieve normenkaders ontwikkeld. De prestatieafspraken voor deze hoofdprocessen zijn om

deze reden inputgericht. In de bijlagen zijn de prestatieafspraken voor 2005 – 2008 met de dagelijks beheerder NS Stations voor Transfer, zoals opgenomen in de Beheerovereenkomst Stations, weergegeven. Dit betreft gedetailleerde objectieve afspraken per stationscategorie.

Voor de indicatoren 'reinheid' en 'sociale veiligheid' gelden de volgende reeksen met richt- en grenswaarden:

Prestatie-indicator (landelijke gem.)	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Reinheid station						
Richtwaarde	42% > 7	49% > 7	48% > 7	49% > 7	50% > 7	51% > 7
Grenswaarde			42% > 7			

Prestatie-indicator (landelijke gem.)	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Sociale veiligheid overdag						
Richtwaarde	80% > 7	84% > 7	84% > 7	84% > 7	84% > 7	84% > 7
Grenswaarde			76% > 7			

Prestatie-indicator (landelijke gem.)	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Sociale veiligheid 's avonds						
Richtwaarde	40% > 7	46% > 7	45% > 7	46% > 7	47% > 7	47% > 7
Grenswaarde			37% > 7			

Toegankelijkheid

Uitgangspunt inzake toegankelijkheid is dat alles valt of staat met een integrale benadering. Een toegankelijk openbaar vervoer komt vele reizigers ten goede. Maatregelen die in eerste instantie genomen lijken te worden voor rolstoelgebruikers in de vorm van gelijkvloerse instap, liften, automatische deuren, enz. vergemakkelijken het reizen van mensen met kinderwagens en bagage, ouderen, kortom alle andere reizigers die minder mobiel zijn. Een optimaal toegankelijke trein vormt een schakel in het vervoersproces; de stations en de stationsomgeving dienen ook aan toegankelijkheidseisen te voldoen en onderling op elkaar te zijn afgestemd. Een integrale visie op dit gebied geeft de verantwoordelijke partijen richting bij het ontwikkelen en prioriteren van plannen en maatregelen. ProRail en NS zullen er zodoende naar streven de plannen en prioriteiten maximaal te blijven afstemmen en willen werken aan een gezamenlijk stappenplan. Uiteraard in overleg met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. Vanuit ProRail wordt, op basis van het kwaliteitskader 'Basisstation', op meerdere fronten gewerkt aan het toegankelijker maken van de stations. Het beleidskader Basisstation is opgesteld door ProRail, DGP en NS samen en is geaccordeerd door de Tweede Kamer, tot V&W-beleid verheven en bekrachtigd door de directies van ProRail en NS.

Activiteiten ProRail inzake toegankelijkheidsvoorzieningen in de stations	
Geleidelijnen voor visueel gehandicapten.	Veel stations zijn inmiddels voorzien van geleidelijnen op de perrons en in de stationshal. Vanaf 2007 zijn alle 380 stations voorzien van geleidelijnen (perrons en stationshal)
Automatische deuren	Grotere stations zijn van automatische deuren voorzien. Als onderdeel van de planstudie zal geïnteriseerd worden welke stations deze voorziening nu ontberen.
Toiletten	De grotere stations hebben sanitaire voorzieningen. Als die aanwezig zijn voldoen deze aan de eisen voor gebruik door gehandicapten.
Zit- en wachtgelegenheid.	De meeste verwarmde wachtruimtes op de perrons zijn slechts toegankelijk met een normale deur die door rolstoelgebruikers niet of alleen met hulp is te openen. Er zijn momenteel nog geen alternatieven beschikbaar, dit zou meegenomen moeten worden in voorgestelde planstudie. De open en halfopenabri's zijn wel toegankelijk voor rolstoelgebruikers.
Liften	In 2002 is een liftenprogramma opgezet voor alle grotere stations (> 5000 in-/uitstappers) die momenteel nog niet goed toegankelijk zijn voor mensen met een handicap. Voor vier stations is het programma om liften te bouwen inmiddels gestart, dankzij een bijdrage uit het FENS-budget of door de gemeente. Het gaat hier om de stations Middelburg, Roosendaal, Zandvoort aan Zee en Almelo. In het liftenprogramma worden 16 stations in de komende jaren zeker voorzien van liften. Vanaf 2008 zijn 16 liften opgenomen in de plannen.

Naast de acties die ProRail als beheerder uitvoert wordt in een aantal gemeenschappelijke programma's van ProRail samen met vervoerders gewerkt aan het vinden van komen tot een optimum tussen voertuig en de railinfrastructuur.

Gemeenschappelijke programma's inzake toegankelijkheidsvoorzieningen	
Perronhoogte in relatie tot treinvloerhoogte	In 1990 is door ProRail, DGP en NS gezamenlijk besloten tot een vaste perronhoogte van 84 cm bs met een afkeurwaarde van 76 cm bs. Deze norm is opgenomen in het kwaliteitskader Basisstation. Voor de gelijkvloerse instap hanteert NSR de norm van 80 cm voor de vloerhoogte ten opzichte van bovenkant spoorstaaf (bs). Voor de aanschaf van nieuw stoptrein materieel is bovenstaande norm voor vloerhoogte gespecificeerd. De aanschaf van nieuwe intercity en sneltreinmaterieel vindt hoogst waarschijnlijk niet meer binnen de huidige concessie periode plaats. Het aanschaffen van treinen met deze speciale vloerhoogte is voor een vervoerder slechts nuttig en rendabel als ProRail de perronhoogte op het vastgestelde niveau brengt (en binnen de marges onderhoudt) en daarmee de huidige assistentieverlening op stations kan komen te vervallen. Een eerste inventarisatie van het landelijk aanpassen van perrons leidde tot een globale kostenraming van € 600 miljoen. Voorgestelde planstudie en gefaseerde trajectaanpak zullen leiden tot een in overleg met NS op te stellen prioritering van aan te passen stations en een nauwkeuriger kostenraming.

ET/BTS	Bij het ontwerp van de voorzieningen voor ET/BTS is rekening gehouden met de toegankelijkheid van de transfer voor rolstoelgebruikers, mensen met kinderwagens, enz.
Reisinformatie in de transfer	InfoPlus voorziet in een nieuwe reisinformatieketen, hierin zijn ook voorzieningen voor visueel gehandicapten (o.a. op basis van spraak) opgenomen. Begin 2005 wordt InfoPlus als proef uitgevoerd op de lijn Ermelo - Amersfoort en op de lijn Amersfoort – Naarden/Bussum. Daarbij wordt de gehele nieuwe treinreisinformatie-keten beproefd. De hulpmiddelen ten behoeve van visueel gehandicapten beproefd op station Ermelo en mogelijk ook op station Amersfoort. De proefperiode zal medio 2005 worden afgesloten met een evaluatie waarna het besluit kan worden genomen om het systeem landelijk te gaan toepassen. Binnen een tijdsbestek van circa één jaar zullen dan alle stations worden voorzien van de nieuwe reisinformatiesystemen.
Spleet tussen perron en trein	Om een nagenoeg gelijkvloerse instap mogelijk te maken moet de spleet tussen trein en perron beperkt blijven tot enkele centimeters. Ondanks dat hier al veel over gesproken is, is voor dit probleem vanuit de infrastructuur geen geschikte oplossing voorhanden.

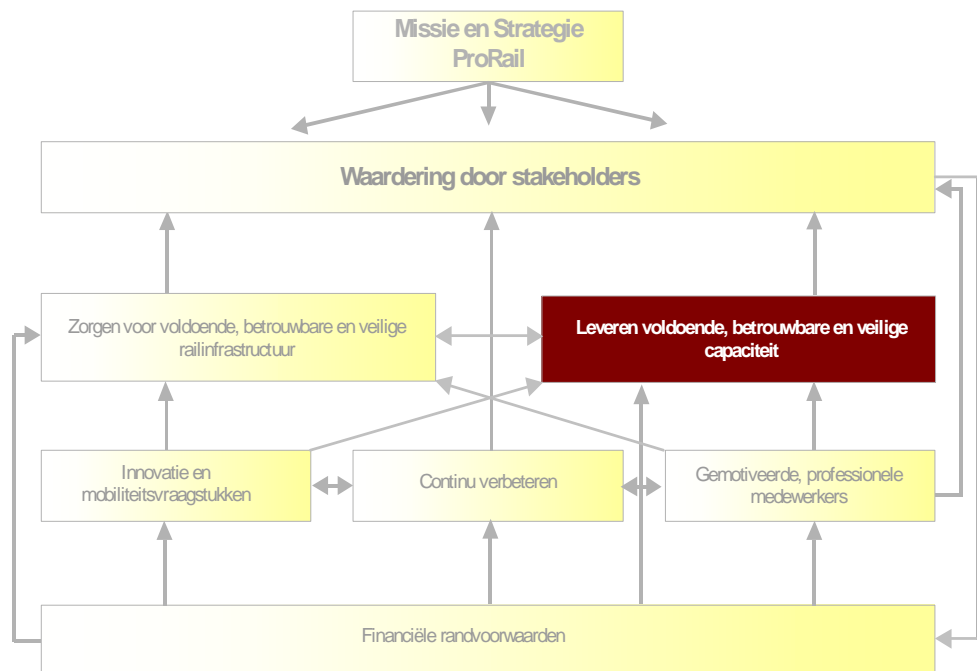
ProRail levert vóór 1 januari 2005 een inventarisatie van concrete activiteiten en projecten die in de komende jaren gepland staan in het kader van toegankelijkheid van stations. Gezien de aard en status van de activiteiten bestaat hierover reeds overeenstemming met NS. De planstudie zal voor de zomer van 2005 gereed zijn en zal een doorkijk bevatten voor de periode tot 2030. Alle bovenstaande acties dragen er zorg voor dat vanaf 2010 slechts 12% van de stations (perrons) niet gegarandeerd zelfstandig toegankelijk. Het betreft hier alleen de kleinere stations. In de resterende periode tot 2030 worden deze ook aangepast.

De indicator 'toegankelijkheid' is nog in ontwikkeling en zal per 2006 als informatie-item beschikbaar zijn. Wél wordt separaat gerapporteerd over de voortgang van het programma rond de toegankelijkheid van stations.

4 Leveren voldoende, betrouwbare en veilige capaciteit

Het realiseren van treinpaden en reisinformatie is een complex logistiek proces, waarbij de spoorwegondernemingen nauw betrokken zijn. Nauwe samenwerking tussen ProRail en spoorwegondernemingen is dan ook nodig om dit proces adequaat uit te voeren en verder te optimaliseren. Het realiseren van treinpad en reisinformatie is onderverdeeld in de volgende werkprocessen:

- het leveren van treinpaden;
- het afhandelen van storingen en calamiteiten;
- het geven van reisinformatie.



4.1 Maatregelen ten behoeve van benutting

Op te komen tot een optimale benutting van de railinfrastructuur is er zowel op korte als lange termijn behoefte aan inzicht in de beschikbare en gevraagde capaciteit. Een viertal werkzaamheden zijn hierin te onderscheiden:

- capaciteitsverdeling betreft de verdeling van de beschikbare infracapaciteit tussen vervoerders en beheerder (aanvragers);
- capaciteitsontwikkeling stelt de beschikbare functionaliteit van de infrastructuur vast, ten behoeve van het proces van capaciteitsverdeling;
- netwerkontwikkeling formuleert de gewenste toekomstige functionaliteit van het spoorstelsel;
- netwerkplanning formuleert plannen voor de ontwikkeling van treinproduct en spoorweginfrastructuur en werkt deze uit.

4.2 Capaciteitsverdeling

Het capaciteitsverdelingsproces kan niet zonder sturing, gezien de grote vraag naar infracapaciteit en het relatief kleine aanbod van railinfrastructuur, en de daaruit ontstane ambitie om tot een optimale benutting te komen. De sturing gebeurt door middel van:

- kaders (milieuplafonds, aantal buitendienststellingen)
- procedures/processen (bijvoorbeeld AMvB)
- normen voor planning en toetsing (bijvoorbeeld baanvakbelasting, opvolgtijden)
- stuurinstrumenten (gebruiksvergoeding, performance regime)

Het uiteindelijk resultaat van de capaciteitsverdeling is een integraal plan dat zoveel mogelijk aan de wensen van de vervoersaanvragers voldoet en dat zonder conflicten past binnen de beschikbare railinfracapaciteit en goed uitvoerbaar is (met hoge punctualiteit). Dit plan komt tevens tegemoet aan beleidsprioriteiten van de overheid en voldoet aan de wettelijke kaders, bijvoorbeeld op het gebied van milieu. De verdeling van de infracapaciteit tussen de verschillende infragebruikers vraagt een transparant proces, waarbij alle aanvragers op een eerlijke, niet discriminerende manier worden behandeld. Hiervoor zijn verdeelregels en afwegingsmechanismen nodig. Voorzover kaders, procedures, normen en afwegingsmechanismen ontbreken, wordt gewerkt aan de totstandkoming daarvan.

Binnen ProRail zijn de afdelingen die capaciteit verdelen en capaciteit vragen strikt gescheiden. Tussen deze afdelingen worden de producten vraag enerzijds en capaciteitskaders en -verdeling anderzijds schriftelijk vastgelegd en naar alle andere capaciteitsgebruikers gecommuniceerd. Methodieken, die worden gebruikt door de Capaciteitsmanager om te beoordelen of af te wegen, worden in overleg met alle gebruikers ontwikkeld en na vaststelling gecommuniceerd. Het totale proces van capaciteitsverdeling beheer/vervoer wordt in de Netverklaring gepubliceerd.

Met de invoering van de nieuwe Spoorwegwet wordt de NMa belast met het toezicht op de naleving van de bepalingen van de Spoorwegwet die betrekking hebben op de relatie tussen ProRail en vervoerders. Het betreft hier met name de capaciteitsverdeling, toegangs- en kaderovereenkomsten en de gebruiksvergoeding.

Een honorering van een klacht over een niet-transparante of discriminatoire behandeling door ProRail van een vervoerder door de NMa zou betekenen dat ProRail niet heeft voldaan aan de verplichting haar werkzaamheden op een transparante en niet-discriminerende wijze uit te voeren. Het aantal gevallen waarin NMa de 'beklager' in het gelijk stelt, is dus een indicator voor de kwaliteit van de capaciteitsverdeling van ProRail. ProRail streeft er naar om het aantal geslaagde beroepen beperkt te houden. Het streefpercentage wordt bepaald als meer zicht is

op de klachtenpraktijk. Er moet nog blijken hoeveel klachten er ingediend worden en welk percentage geslaagde beroepen redelijk is om van een goede kwaliteit te mogen spreken.

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	Prognose 2004	2005	2006	2007	2008
Geslaagde beroepen NMa			Max. 40%	Max. 30%	Max. 20%	Max. 20%

De capaciteitsverdeling door ProRail heeft zich in het verleden grotendeels beperkt tot het verdelen van de fysieke infracapaciteit op de vrije baan, alleen voor de zgn. fase van basisuurpatroon en jaardienst. ProRail werkt de komende jaren toe naar een zogenaamde Integraal CapaciteitsManagement (ICM), met capaciteitsverdeling:

- in alle planfasen zowel verdeling tussen treinen (vervoer-vervoer) als vervoer-beheer;
- op het gebied van zowel de fysieke infrastructuur als milieu;
- over alle Spoorweginfrastructuur (naast vrije baan ook emplacementen en knooppunten).

ProRail heeft de ambitie om in twee jaar deze transformatie naar integrale capaciteitsverdeling te maken. Met ingang van de dienstregeling 2008, waarin ook een herontwerp van de dienstregeling doorgevoerd wordt, moet dit gerealiseerd zijn. Integraal capaciteitsmanagement moet dan uiterlijk in het voorjaar van 2007 operationeel zijn. Dit betekent dat het project ICM versneld zal worden. Nadat in 2005 de studie en ontwikkelfase worden afgerond, vindt in 2006 de daadwerkelijke implementatie van ICM plaats. In 2005 levert ICM reeds de volgende producten:

Emplacementen	Vrije baan
<ul style="list-style-type: none"> • Lokale fysieke verdeling • Rekenmodule geluid voor emplacementen • Rekenmodule externe veiligheid (EV) voor emplacementen • Meet- en registratiesysteem 	<ul style="list-style-type: none"> • Fysieke verdeling • Proces verdeling milieu vrije baan • Ontwikkelen functioneel programma van eisen (FPVE) en bouwen rekenmodule geluid. • <i>Ontwikkelen (FPVE) en bouwen rekenmodule EV</i>

Het project ICM speelt tevens een belangrijke rol in de professionaliseringsslag in het capaciteitsmanagement. Het project ICM gaat deze slag in vullen met betrekking tot het verdelen van capaciteit. Dit betreft zowel fysieke als milieucapaciteit. Doelstelling is (naast optimaal gebruik) gebruik binnen de wet- en regelgeving en specifiek binnen de milieuwetgeving.

Naast het project ICM wordt binnen ProRail op de volgende speerpunten aandacht besteed aan het capaciteitsverdelingsproces.

- *Gebundelde aanvraag voor het goederenvervoer*
Door de aard van de goederenbusiness (kort cyclisch, concurrentie op het spoor) is bundeling van de goederenaanvragen tot een soort bouwstenencatalogus onvermijdelijk. Deze bundeling zal een formele status krijgen.
- *Informatieverstrekking vervoerders zonder aansluiting op VPT/Radar over de capaciteitsverdeling (vnl. bij buitendienststellingen)*
Met name de kleinere reizigers- en goederenvervoerders zien de huidige gebrekkige informatievoorziening over de capaciteitsverdeling tussen vervoer en beheer als een grote tekortkoming. Deze informatievoorziening wordt de komende jaren verbeterd.

- *Initiëren van de terugkoppeling van de uitvoering (sluiten van de kwaliteitscirkel)*
De vaststelling van de toetsingsnormen in de capaciteitsverdeling hoort een iteratief proces te zijn, samen met de uitvoeringsorganisaties en afdelingen binnen ProRail. Dat iteratief proces zal worden ingericht. Het monitoren van de benutting van aangevraagde capaciteit voor het beheer en voor de goederenvervoerders zal meer invloed krijgen op de capaciteitsverdeling.
- *Actieve (meer kritische) houding van Capaciteitsverdeling richting beheerder/aannemers*
De eenheid Capaciteitsverdeling zal de capaciteitskaders voor het beheer van de infrastructuur kritisch toetsen.

Samen met VL afspraken maken met vervoerders over het verbeteren van hun plannen

Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding geven nu geen kaders mee voor de uitvoeringsplannen van de vervoerders. Mede hierdoor blijven aangeleverde plannen (voornamelijk het door NSR aangeleverde dagplan en lokaalplan) kwalitatief onder de maat. Het ontwikkelen van de kaders is onderdeel van het project ICM.

Automatiseren/verbeteren van hulpmiddelen / PTI en KIS

Essentieel voor de uitvoering van de functie capaciteitsverdeling zijn de projecten Planning en Toewijzing Infrastructuur (PTI) en Keten Informatie Systeem (KIS). Beide projecten hebben als doel de ondersteuning van de verdelingsprocessen. Het project KIS heeft van de Raad van Toezicht de status "nee, tenzij" gekregen. Een besluit tot doorstart is daarmee nog niet genomen. Na definitieve afspraken met V&W over financiering wil ProRail het project PTI snel doorstarten en afronden. Het eventueel niet implementeren zal grote gevolgen hebben voor de wijze waarop Capaciteitsverdeling invulling kan geven aan haar rol. ProRail erkent dat de ontwikkeling van PTI in 2004 tijdelijk heeft stilgestaan. ProRail heeft PTI in oktober 2004 weer opgestart voor het gedeelte "Basisuren".

Planning en Toewijzing Infrastructuur (PTI)

PTI maakt het mogelijk om alle gebruik van de infrastructuur onafhankelijk te plannen en te verdelen. Zowel in tijd als in plaats. PTI bestrijkt daarmee de complete openbare Nederlandse railinfrastructuur. PTI bestaat uit drie deelsystemen die de uiteindelijke planning van de treindienst steeds dichter benaderen:

- Basisurensysteem: tot maximaal 1 jaar voor uitvoering. Hierin wordt voor het komende dienstregelingjaar het standaard uurpatroon weergegeven per baanvak.
- Basisdagensysteem: tot maximaal 9 maanden voor uitvoering. Hierin is voor elke dag van de week globaal aangegeven welke treinen uit de basisuren al dan niet zullen rijden.
- Specifieke dagensysteem: van zes maanden tot kort voor uitvoering. Hierin wordt op datum aangegeven wat het plan exact inhoudt. Buitendienststellingen voor het onderhoud en extra vervoer worden hierin in het systeem gebracht. ProRail Capaciteitsverdeling levert op een nog af te spreken termijn - in ieder geval zo kort mogelijk voor uitvoering - het integraal productieplan aan bij ProRail Verkeersleiding.

De capaciteitsverdelers van ProRail kunnen met behulp van een nieuwe PTI-tool toetsen of de plannen van de infragebruikers uitvoerbaar zijn. Ook komen er nieuwe tools om conflicterende situaties snel op te sporen en alternatieve dienstregelingen aan te dragen. Bovendien krijgt PTI een functionaliteit om de schaarse infracapaciteit expliciet toe of af te kunnen wijzen. De verdelingstools zijn in alle drie deelsystemen beschikbaar.

4.3 Capaciteitsontwikkeling

Ten behoeve van het proces van capaciteitsverdeling is het nodig om de beschikbare functionaliteit van de infrastructuur vast te stellen. Er kan hierbij een onderscheid worden gemaakt in:

- het vaststellen van de specificaties voor aanpassing van de infrafunctionaliteit ten behoeve van facilitering van het dienstregelingmodel voor de eerstkomende perioden.
- het opstellen van specificaties voor de milieucapaciteit van baanvakken en emplacementen, met name geluid en externe veiligheid
- het opstellen van inhoudelijke kaders/normen en plafonds voor de capaciteitsverdeling beheer/vervoer

De kaders, tezamen met de functionele beschrijving van de bestaande en gespecificeerde infrastructuur resulteren in gebruikswaarde informatie van de beschikbare infrastructuur. Capaciteitsontwikkeling draagt de gebruikswaarde informatie, kaders/normen en plafonds over aan Capaciteitsverdeling. In het verdelingsproces worden de aanvragen aan de kaders getoetst.

Beheer/Vervoer

Om in het hele proces van capaciteitskadering voor beheer de juiste afwegingen te kunnen maken, is branchebreed een project gestart om hiervoor methodieken te ontwikkelen. Hierbij moet worden gedacht aan een afwegingsmechanisme, definities, kengetallen en dergelijke. De kaders zijn bepalend voor het planningproces van Trein Vrije Periodes (TVP) ten behoeve van beheer en instandhouding en nieuwbouw. In het capaciteitsverdelingsproces worden de aanvragen voor buitendienststellingen aan deze kaders getoetst.

De kaders die door de capaciteitsmanager voor de beheerscapaciteitsvraag worden vastgesteld, hebben betrekking op:

- Keuzes in uitvoeringsvarianten voor incidentele onttrekkingen (veel grote klappers, weinig kleine of omgekeerd).
- Capaciteitskaders voor incidentele onttrekkingen (bijvoorbeeld enkelspoorrasters voor veel kleine buitendienststellingen, duur en timing grote buitendienststellingen).
- Plafond voor beheercapaciteit, alsmede spreiding van geplande onttrekkingen op tijd en locatie.
- Kader voor onderhoudsrooster: aantal uren en frequentie met spreiding over het etmaal.

In 2004 is de database in radar uitgebreid met een functie om de kaders openbaar toegankelijk te maken voor alle capaciteitsgebruikers. De functie wordt operationeel gemaakt, zodat in 2005 deze database volledig voor het verdelingsproces ingezet wordt.

Om tegemoet te komen aan de ARBO-regelgeving, wordt gewerkt aan een landelijk onderhoudsrooster met ook onderhoudsactiviteiten overdag. Het inplannen van onderhoud overdag is zeer complex. Mogelijk zijn voor het uitvoeren van onderhoudsactiviteiten aan het spoor vaker dubbelsporige buitendienststellingen benodigd in plaats van enkelsporige. Landelijke implementatie vraagt structureel extra menscapaciteit.

Functionaliteit infrastructuur

Functionele wijzigingen van permanente en tijdelijke aard worden beoordeeld door Capaciteitsontwikkeling in samenhang met de verkeersvraag. Aan de hand van procedures, afwegingsmechanisme (Multi Criteria Analyse (MCA) en nog te ontwikkelen tools), richtlijnen (wat is openbare infra, wat moet een bedrijf zelf aanleggen), levert dit in toenemende mate functionele specificaties voor Infra-management bij projecten van vernieuwing, veiligheid en sanering van het spoor.

Overbelastverklaringen, capaciteitsanalyses en capaciteitsvergrotingplannen

Functionele specificaties voor kleine uitbreidingen (nieuwbouw), alsmede prioritering binnen deze uitbreidingen, werden tot op heden met name geïnitieerd vanuit vragen door vervoerders. Met de inwerkingtreding van de nieuwe spoorwegwet, gaat de capaciteitsverdelers voor de infrastructuur waar de vervoersvraag groter is dan de beschikbare capaciteit, overbelastverklaringen opstellen. Capaciteitsontwikkeling gaat hiervoor capaciteitsanalyses maken en capaciteitsvergrotingplannen ontwikkelen. Afhankelijk van de complexiteit, wordt hierbij Spoorontwikkeling ingeschakeld. De verwachting is hierbij dat het budget voor kleine infrastructuurle werkzaamheden in toenemende mate zal worden aangewend om deze capaciteitsvergrotingplannen te realiseren.

Milieucapaciteit

Binnen ProRail worden de complementaire processen op het gebied van milieu beter aan elkaar gekoppeld, en wordt de communicatie naar externen gestroomlijnd. Dit behelst het reguliere werk om milieuruimte te verkrijgen, waaronder het verkrijgen van vergunningen (emplacements) en plafonds (vrije baan), en het beantwoorden van vragen vanuit o.a. gemeenten. Capaciteitsontwikkeling levert in toenemende mate input (prognoses, realisatiecijfers, procesbeschrijvingen). Aan de hand van deze input wordt met zowel lagere als centrale overheden overlegd om de milieuruimte vast te stellen.

Voor de ontwikkeling van met name methodieken voor de verdeling van die milieuruimte wordt gebruik gemaakt van het project ICM, zoals beschreven onder Capaciteitsverdeling. Het te behalen resultaat is dat voor zowel baanvakken als emplacements de te verwachten vervoer-/verkeersvraag maximaal kan worden gefaciliteerd. Een van de ontwikkelingen die voortvloeien uit het ICM project is de toepassing van geluidsplafonds. ProRail anticipeert hiermee op de (aanstaande) vervanging van de huidige systematiek op basis van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS). In 1995 is door de de evaluatiecommissie BGS reeds geconcludeerd dat het BGS slecht bruikbaar is voor de beheersing van de autonome ontwikkeling van het geluid op baanvakken.

Gebruikswaarde informatie

Op dit moment bestaat de informatie over de gebruikswaarde van de railinfrastructuur veelal uit een verzameling van losse elementen, die in het verleden zijn opgebouwd. Om volledig te kunnen voldoen aan de vraag van gebruikers naar informatie, moet er nog een en ander worden ontwikkeld. Een voorbeeld daarvan is de informatie over het profiel van vrije ruimte. Een voorbeeld is ook het inzicht in het primair gebruik van sporen op emplacements (doorgaand spoor, opstelspoor vervoerder, opstelspoor aannemer, e.d.). De gebruikswaarde informatie wordt vastgesteld door Capaciteitsontwikkeling en vormt de formele basis voor het verdelingsproces. De bedoeling is de infra atlas te gebruiken als formeel communicatiemiddel. Medio 2005 is de infra atlas ook door vervoerders te gebruiken.

4.4 Netwerkontwikkeling en Netwerkplanning

In het kader van de lange termijnvisie op de benodigde infrastructuurcapaciteit formuleert de capaciteitsmanager de gewenste toekomstige functionaliteit van het spoorstelsel. Dit betekent de invulling van de rol als partner in de spoorsector voor het oplossen van de mobiliteitsvraagstukken in de toekomst. Ontwikkelingen worden verkend met vervoerders en overheden, en op basis daarvan worden plannen opgesteld voor de ontwikkeling van treinproduct en spoorweginfrastructuur. Daarbij wordt rekening gehouden met ontwikkelingen die van invloed zijn op de ontwikkeling van het vervoer en verkeer per spoor. Dit betreft economische ontwikkelingen, ruimtelijke ordening, demografische veranderingen, beleid van

spoorvervoerbedrijven, wet- en regelgeving, concessies, vervoerbeleid V&W en decentrale overheden, regelgeving t.a.v. milieu en veiligheid, en technologische ontwikkelingen. De visie leidt tot concrete netwerkbrede benuttingconcepten en functionaliteitwijzigingen van de in beheer zijnde spoorweginfrastructuur. ProRail onderhoudt dan ook nauwe relaties met centrale en regionale overheden, om de wensen en doelstellingen van de overheden goed te kennen en zo nodig daarop in te spelen.

Het grootste deel van dit soort activiteiten behoort tot de wettelijke beheertaken. Ze komen voort uit de volgende bepalingen:

- In artikel 2, lid 3 van de Beheerconcessie staat dat tot de beheertaak (zorg voor de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur) behoort: "het voorbereiden en uitvoeren van de uitbreiding van spoorweginfrastructuur die een nauwe samenhang heeft met de bestaande spoorweginfrastructuur".
- In de Spoorwegwet wordt in artikel 58, lid 2 ad c aangegeven dat in de jaarlijks door ProRail uit te geven Netverklaring een prognose omtrent de ontwikkeling van de capaciteit moet worden opgenomen.
- Artikel 22 van de richtlijn 2001/14/EG geeft aan dat overbelastverklaringen ook kunnen worden toegepast voor infrastructuur die naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit te kampen zal hebben.

De bijdragen aan planstudies vanuit capaciteitsmanagement, dat wil zeggen het bewaken van de gewenste functionaliteit gedurende de planontwikkeling, behoort tot de wettelijke beheertaken, maar voor de financiering daarvan zijn twee mogelijkheden: uit de algemene beheersubsidie dan wel via separate subsidies. Activiteiten ten behoeve van het programma Ruimte voor de Fiets behoren weliswaar niet tot de wettelijke beheertaak, maar zouden volgens ProRail toch bekostigd kunnen worden uit de beheersubsidie, omdat de fietsenstallingen een nauwe relatie hebben met de zorg voor stations en transfer. Niet tot de wettelijke beheertaak behoren werkzaamheden op verzoek van derden, bijvoorbeeld regionale overheden. Het begeleiden en adviseren van derden zal geschieden op basis van aparte contractafspraken met hen.

Het voorbereiden van uitbreidingen op de spoorweginfrastructuur (nieuwe lijnen) behoort niet exclusief tot de beheertaak van ProRail. V&W kan de planvoorbereiding opdragen aan ProRail maar ook aan anderen. Wel zal ProRail moeten worden ingeschakeld voor de aantakking aan en de effecten op de bestaande de railinfrastructuur (Beheerconcessie, artikel 11). Hiervoor is een apart contract nodig. Hetzelfde geldt voor specifieke (beleids-)evaluaties, anders dan de jaarlijkse Monitoring Spoorvervoer. Indien deze aan ProRail worden opgedragen dan wel de medewerking van ProRail wordt gevraagd, dan is een apart contract nodig.

Voorbeeld projecten Netwerkontwikkeling en Netwerkplanning	
Spoorvisie	Bijdragen aan en uitdragen van de toekomstvisie van de spoorsector en het dienovereenkomstig beïnvloeden van (de uitwerkingen van) de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte en overige relevante beleidsnota's van hogere en lagere overheden en andere belanghebbende partijen.
Implementatie Benutten en Bouwen	De verdere uitwerking van Benutten & Bouwen naar projecten voor de korte en de lange termijn, het bewaken van doelstellingen en raakvlakken in uitwerking en realisatie met nadruk op Ontwerp 2007. In Ontwerp 2007 werkt de spoorsector samen aan een nieuwe dienstregelingopzet voor het jaar 2007.
Vorbereiding opstellen MIT	Het vertalen van de toekomstvisie van de spoorsector in behoeften voor infrastructuur en het bewerkstelligen van opname daarvan in relevante infrastructuurinvesteringsprogramma's, waaronder het MIT en het Herstelplan Spoor 2e en 3e fase. Concreet betekent dit dat ProRail overeenstemming probeert te bereiken met de vervoerders over lijstjes benodigde infrastructuur.
Innovatieve benuttingconcepten	Ontwikkelen van nieuwe benuttingconcepten, met name gericht op B&B, vervanging, vernieuwing en het anticiperen en bewaken van significantie in relatie tot toekomstvisie spoorsector.
Capaciteitsstudies	Verkenningen en variantenstudies (planstudies fase IIA) binnen het kader van het MIT en op eigen initiatief naar aanleiding van te verwachten overbelasting in het kader van spoorvisie en Benutten en Bouwen.
Stationsstudies	Prioritering op basis van rationele afweging van transferknooppunten en formuleren van oplossingsvarianten en anticiperen en bewaken van raakvlakken met toekomstvisie spoorsector.
Emplacementen	Ontwikkeling van kaders passend binnen de visie van de spoorsector en uitwerking daarvan in een strategische visie locatie en inrichting van emplacementen.
Gebruiksvergoeding	Initiëren van onderzoek naar de mogelijkheden en effecten van gebruiksvergoeding op beïnvloeding van de markt en de vraag naar treinpaden.
Decentralisatie	ProRail geeft adviezen m.b.t. de decentralisatie van het spoorvervoer en mogelijk ook van het onderhoud op nevenlijnen.

Voorbeelden van knelpunten op de spoorweginfrastructuur onder de aandacht van ProRail	
<i>Amsterdam Zuid/WTC en Zuidas</i>	<p>Door de ingebruikname van de Utrechtboog, de groei van het vervoer op as Almere – Amsterdam Zuid – Schiphol en de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen ter plaatse (Zuidas), neemt het aantal reizigers en treinen op station Amsterdam Zuid/WTC sterk toe. Op dit moment vindt planvorming plaats voor een korte termijnoplossing (2007) in de vorm van een tweede eilandperron. Op de langere termijn neemt de capaciteitsbehoefte verder toe, door de komst van de Noord-Zuidlijn, de verdergaande ruimtelijke ontwikkelingen, de ingebruikname van de Hanzelijn en de verwachte verplaatsing van het eindpunt van HSA-treinen van Amsterdam Centraal naar Zuid/WTC. Op oplossingen hiervoor wordt gestudeerd.</p>
<i>Breda</i>	<p>De spoor- en perroncapaciteit van station Breda is nu al erg krap. Daarom wordt momenteel tijdelijk gebruik gemaakt van het voormalige postperron. Dit kent echter zijn beperkingen: slechte fysieke bereikbaarheid voor reizigers en alleen te gebruiken door dubbeldekkers i.v.m. de perronhoogte. De Inspectie Verkeer en Waterstaat wil deze situatie slechts tijdelijk gedogen. Bovendien staat dit perron de ontwikkeling van het NSP (Nieuw Sleutel Project) letterlijk in de weg. Daar komt nog bij dat het aantal treinen te Breda toe zal nemen door de ingebruikname van de HSL-Zuid. De HSA-treinen zullen te Breda gaan keren.</p> <p>Realisatie van een derde perron met twee perronsporen aan de noordzijde zou dit capaciteitsknelpunt oplossen. Het lijkt er echter op dat hiervoor de middelen vooralsnog ontbreken. Daarom hebben ProRail en de vervoerders samen gekeken naar een interim oplossing: een eenzijdig gebruikt derde perron met één perronspoor in combinatie met een beperking van de treindienst. Nadere studie en overleg zijn nog gaande.</p>
<i>Arnhem</i>	<p>Ook in en om Arnhem is de situatie nu al krap als gevolg van de intensiteit van het treinverkeer en de vele kruisende treinbewegingen aldaar. De knooppuntpunctualiteit te Arnhem is een van de laagste van het land. Dit zal nog erger worden door de toename van het vervoer op Utrecht – Arnhem en de HST-Oost. Bovendien zijn er serieuze plannen om het regionale treinverkeer rond Arnhem/Nijmegen te verbeteren ("Regiorail KAN"). Diverse infra-oplossingen zijn uitgewerkt: vrije kruisingen aan de west- en oostzijde en een vierde perron. Gezien het gebrek aan overheidsmiddelen hiervoor, wordt gekeken naar mogelijke faseringen.</p>
<i>Regionet</i>	<p>De groei van met name het woon-werkverkeer in de Noordvleugel van de Randstad vraagt om verbetering van de stadsgewestelijke treindienst. In het kader van het Bereikbaarheid Offensief Randstad (BOR) is in nauw overleg met de betrokken overheden een pakket kleinschalige infra-maatregelen opgesteld (inhaalsporen, nieuwe stations, extra perrons, etc.) om hiervoor capaciteit te creëren. De verdere planvorming is gaande.</p>

4.5 Maatregelen ten behoeve van bijsturing

Leveren van treinpaden

ProRail draagt actief bij aan het verbeteren van de benutting van de infrastructurele capaciteit door onder andere herontwikkeling van het verkeersleidingsysteem en actieve betrokkenheid bij capaciteitsmanagement op het gebied van planacceptatie en plannormering.

Om de kwaliteit van het beschikbaar stellen van treinpaden te borgen hanteert ProRail de volgende doelstellingen:

- Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling terugdringen naar 1.000. Door een intensieve sturing en aandacht binnen Railverkeersleiding, maar ook door de relatief rustige situatie in de spoorsector, is ProRail in staat geweest de doelstelling positief bij te stellen. De broninformatie voor de KPI's is gebaseerd op logboeken. RVL werkt aan verbetering van het registratiesysteem onregelmatigheden. Uitkomsten van deze monitorstudie kunnen leiden tot een andere cijferreeks.
- Afspraken maken met spoorwegondernemingen over het verbeteren van door hen aangeleverde plannen.
- Invoeren van dynamisch verkeersmanagement.

Invoeren VPT-procesleiding 25/ 26

De treindienstleiding monitort de treindienst en plant en levert rijwegen door middel van het systeem Procesleiding. Dit systeem wordt verbeterd en voorzien van aanvullende functionaliteit middels achtereenvolgende versies. De uitrol van versie 25.2 loopt t/m het 1^e kwartaal 2005.

Procesleiding 26 bevat nieuwe en aangepaste functies met het oog op de volgende doelen:

- veilig en snel 'buiten dienst' en weer 'in dienst' nemen van infra. Hiermee wordt een hogere mate van veiligheid bereikt en duren buitendienststellingen minder lang.
- automatische melding indien een trein door een rood sein heen rijdt. De treindienstleider heeft daarmee de mogelijkheid om in te grijpen en kans op aanrijding te verkleinen.
- het eenvoudig instellen van routes bij een "lastgeving stoptonend sein".
- nauwkeurigere informatie over de positiebepaling van treinen. Een nieuw meetsysteem TROTS (Trein Observatie & Tracking Systeem), ter vervanging van het verouderde Trein-NummerVolg systeem (TNV), verhoogt de nauwkeurigheid. Procesleiding 26 gebruikt deze informatie bij de rijweginstelling. Ook andere systemen (verkeersleiding en Bediening paletten centraal bediende treinaanwijzers (BEPAC) ten behoeve van reisinformatie) gebruiken deze informatie.

Medio 2005 wordt een pilotversie beproefd. De planning is dat de landelijke implementatie - in principe - in augustus 2006 zal zijn voltooid. De planning van de invoering is nauw gerelateerd aan de oplevering van de mega- infraprojecten.

Verbeteren registratie onregelmatigheden (monitoring)

In het vervolg op de monitoringstudie worden twee sporen gevolgd. Het eerste spoor behelst de verbetering van het huidige proces voor de registratie van onregelmatigheden in de treindienst binnen een termijn van twaalf maanden. Het tweede spoor betreft een verkenning naar varianten op het monitoringmodel dat in de afgelopen monitoringstudie in concept is ontwikkeld.

In het kader van het eerste spoor zijn ideeën gegenereerd voor het verbeteren van de processen van registratie en fiattering. Het betreft hier verbeteringen op het vlak van

procesinrichting, werkwijze, definities en middelen. Deze mogelijkheden zijn vervolgens in twee opeenvolgende proefbedrijven beproefd. De bevindingen uit deze proeven worden gebruikt om het registratie- en fiatteringsproces nader te ontwikkelen en het bestaande registratiesysteem te herbouwen. In het tweede kwartaal van 2005 zullen de nieuw ingerichte processen worden ingevoerd.

In het kader van het tweede spoor is een onderzoek naar varianten van het monitoringmodel en de financiële onderbouwing hiervan uitgevoerd. De uitkomsten van dit onderzoek bieden vervoerders en ProRail nieuwe perspectieven en geven uitzicht op een geheel nieuw monitoringsysteem op middellange termijn. Vervoerders en ProRail prefereren een variant van een monitoringsysteem dat ongeveer 90% van alle voorkomende vertragingen en hun oorzaak vastlegt. Deze variant brengt aanzienlijk lagere investeringskosten en exploitatiekosten met zich mee dan het systeem volgens het oorspronkelijke monitoringmodel. In januari 2005 nemen ProRail en vervoerders een besluit over het toekomstige monitoringsysteem. Mochten de partijen akkoord gaan met het (investerings-) voorstel, dan zal de bouw van het nieuwe monitoringsysteem kort daarna aanvangen. De bouw van het monitoringsysteem vergt 19 maanden. Dit betekent dat het nieuwe monitoringsysteem in 2007 operationeel zal zijn.

Er zij op gewezen dat het verbeterde registratiesysteem onregelmatigheden (spoor 1) een wezenlijk andere focus heeft dan het toekomstige monitoringsysteem (spoor 2). Het registratiesysteem richt zich op het vastleggen van primaire vertragingen en hun oorzaak (onregelmatigheden). In het monitoringsysteem worden daarentegen alle vertragingen (primaire én secundaire vertragingen) en onregelmatigheden vastgelegd. Tevens worden alle secundaire vertragingen gekoppeld aan andere vertragingen en primaire vertragingen aan incidenten. Dat laat onverlet dat met de verbetering van het huidige registratiesysteem op korte termijn de weg geëffend wordt voor de invoering van een geheel nieuw monitoringsysteem op middellange termijn. Herinrichting van het registratieproces houdt onder meer in dat de registratie van vertragingen en onregelmatigheden volledig wordt belegd bij de treindienstleiding. Ook worden treindienstleiders op alle werkplekken voorzien van een eigen registratiesysteem voor de invoer van onregelmatigheden en vertragingen. Daarnaast worden de processen van fiattering en heranalyse ingericht volgens het monitoringmodel dat in de monitoringstudie is ontwikkeld. Kortom, met de verbetering van het huidige registratiesysteem onregelmatigheden worden reeds stappen gezet in de richting van een nieuw monitoringsysteem op termijn.

Afhandelen van verstoringen

Het doel van het afhandelen van verstoringen en calamiteiten is er voor te zorgen dat de reguliere treindienst zo snel mogelijk weer volgens de dienstregeling kan verlopen. Bij het afhandelen van verstoringen hanteert ProRail de doelstelling om verstoringen af te handelen volgens versperringsmaatregel (92%). Spoorwegondernemingen en ProRail handelen verstoringen af, conform vooraf afgesproken scenario's. Door gerichte evaluatie van verstoringen zorgen zij voor continue verbetering van deze scenario's. De prestatiedoelstellingen voor deze KPI tonen een gelijkblijvende lijn. De achterliggende gedachte hierbij is dat er situaties zich kunnen voordoen waar maatwerk nodig is. Door gerichte evaluatie wordt continu gewerkt aan verbetering van de maatregelen.

Herontwikkelen verkeersleidingsysteem

De verbeteractiviteiten op het gebied van verkeersleiding worden de komende jaren gedomineerd door de herontwikkeling van het verkeersleidingsysteem. Het huidige VKL-systeem is zowel in technisch als functioneel opzicht verouderd. Op basis van een definitiestudie is uitgezocht hoe de optimale ondersteuning van dit werkproces er uit moet zien.

Daarbij is ook gekeken hoe de ontwikkeling van een nieuw systeem kan plaatsvinden in relatie tot de andere ontwikkelingen in de omgeving zoals PTI, Integraal Capaciteitsmanagement, Europtirails en Dynamisch Verkeersmanagement. In 2005 zal dit vooral gaan om visie, specificatie en ontwerp. Na de ontwerpfase wordt het systeem over een periode van twee jaar in meerdere releases opgeleverd. Om gegevens uit het nieuwe verkeersleidingsysteem te kunnen bewaren en te bewerken ten behoeve van managementinformatie is een nieuwe vervoersgegevensbank, met nieuwe MIS-applicaties nodig. De huidige gegevensbank blijft tijdens de migratie wel functioneren. Hierdoor is de continuïteit in de levering van managementinformatie geborgd. Het totale programma heeft een doorlooptijd van 5 jaar.

Verbeteren orderacceptatie proces

Met name het goederenvervoer kent veel mutaties en heeft behoefte aan ruimte om 'last minute' orders te kunnen indienen. In 2004 zijn wijzigingen voorgesteld die het accepteren en afhandelen van orders moeten verbeteren. Deze zijn afgestemd met de (goederen)vervoerders en opgenomen in operationele werkafspraken. Op basis van een proefperiode van enkele maanden in het najaar van 2004, worden de wijzigingen in overleg met alle betrokkenen geëvalueerd, waarna besluitvorming volgt.

Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de vraag wat de definitie is van een 'last minute' order en tot welk moment deze nog ingediend kan worden. Met de capaciteitsmanager wordt afgestemd op het grensvlak capaciteitsverdeling (planacceptatie) en uitvoering. De uitvoeringsfase binnen de capaciteitsmanagementketen betreft de orderacceptatie in de fase van 36 uur voor aanvang van de treindienst én het bij infrascaarste herverdelen van infracapaciteit als gevolg van ontregelingen. De orderacceptatie is een taak van Capaciteitsmanagement. Wat dit betekent voor de verkeersleiding wordt in een apart traject uitgewerkt. Ook vormt de aanpassing en/of ontwikkeling van KPI's en de bijbehorende rapportage hierover een aandachtspunt bij de nieuwe afspraken.

Voor de komende jaren streeft ProRail naar de volgende reeks richt- en grenswaarden:

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Bijsturing conform afspraken						
Richtwaarde	85%	97%	92%	92%	92%	92%
Grenswaarde			92%			

Afhandelen van calamiteiten

Het doel van de calamiteitenafhandeling is calamiteiten zo effectief mogelijk op te lossen en de consequenties voor de treindienst zo beperkt mogelijk te houden. De spoorsector werkt voortdurend aan een slagvaardige calamiteitenorganisatie. Railverkeersleiding vervult in dit proces een trekkende rol. Bij de afhandeling van een calamiteit worden meerdere deelaspecten onderscheiden, waarvoor verschillende bedrijven in de spoorsector en de Overheid een eigen verantwoordelijkheid dragen.

Tijdige alarmering (< 10 min.) van betrokken partijen en effectieve coördinatie van calamiteiten, zodanig dat de infracapaciteit zo snel mogelijk weer beschikbaar is voor het rijden van treinen. Het informatie-item "*% Calamiteiten dat binnen de maatgevende scenario prognosetijd is afgehandeld*" geeft de effectiviteit aan van de calamiteitenafhandeling over alle betrokken partijen heen. Deze informatie en informatie uit de calamiteitendatabase gebruikt ProRail Verkeersleiding om bottlenecks zichtbaar te maken en partijen actief aan te spreken op de kwaliteit van hun bijdragen.

Het functioneren van de calamiteitenorganisatie staat of valt met de samenwerking tussen de betrokken partijen in de spoorsector en, indien nodig met de samenwerking met de Overheidshulpdiensten (OHD). Deze samenwerking is op een aantal punten voor verbetering vatbaar. Belangrijk is dat partijen vanuit dezelfde focus en doelgerichtheid calamiteiten afhandelen. Met name de overheidshulpdiensten (OHD) hebben te maken met een complex krachtenveld waarbinnen zij zich soms genoodzaakt zien andere prioriteiten te stellen. Verder zijn de taken binnen het openbaar bestuur sterk versnipperd, hetgeen het werken volgens eenduidige scenario's belemmert.

In 2005 gaat ProRail door met het bewerkstelligen van duidelijke, eenduidige werkafspraken (mede op basis van de Leidraad voorbereiding Trein Incident Bestrijding). Bovenstaande maakt het vooralsnog erg lastig om dit samen met de betrokken partijen te realiseren.

Het geven van reisinformatie

ProRail informeert voor spoorwegondernemingen – in het verlengde van haar kerntaken en op facilitaire basis - reizigers over de actuele situatie van de treindienst via de omroep en via de bediening van treinaanwijzers. Daarnaast informeert ProRail derden (OVR, teletekst, media) over de actuele situatie van de treindienst. ProRail streeft er naar om de informatiediensten te continueren. Onderstaande tabel toont de prestatiedoelstellingen voor de KPI 'tijdigheid en juistheid van de informatievoorziening aan reizigers'. Deze indicator is gebaseerd op het percentage van de gevallen dat de Centrale Trein Aanwijzing / Centrale Hal Aanwijzing (CTA / CTH) juist zijn ingesteld.

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Informatievoorziening conform afspraken						
Richtwaarde	85%	97%	98%	98%	98%	98%
Grenswaarde			95%			

Voor de informatievoorziening (omroep e.d.) heeft ProRail een contract afgesloten met de NS. De kwaliteit hiervan is dus mede afhankelijk van de hoeveelheid financiële middelen die NS hiervoor over heeft en altijd gekoppeld aan afspraken met de NS. Gezien de separate inkomstenstroom voor ProRail vormt de informatievoorziening als zodanig geen direct onderdeel van het Beheerplan.

ProRail werkt samen met de spoorwegondernemingen intensief aan de verbetering van de reisinformatie. Hiertoe is het programma InfoPlus opgestart. De focus van het programma is gericht op:

- Verbeteren van de basismiddelen voor het geven van goede reisinformatie
- Optimaliseren van processen binnen de keten van reisinformatie door de samenwerkende organisaties heen (NS en ProRail).

Binnen InfoPlus neemt ProRail deel aan projecten die ervoor gaan zorgen dat de proces- en systeembelemmeringen worden opgelost. ProRail acteert daarin vanuit de ambitie "ProRail is de 'preferred supplier' van spoorwegondernemingen voor actuele, betrouwbare, consistente en kwalitatief hoogwaardige informatie conform hun specificaties". Deze ambitie is richtinggevend voor de activiteiten van ProRail. De belangrijkste projecten in het kader van InfoPlus zijn:

- Informatie Productportfolio Stations: Ontwerp, bouw en implementatie van het proces en middelen voor de publicatie en presentatie van reisinformatie op de stations.

- Treinreisinformatiefabriek: Ontwerp, bouw en implementatie van een centraal reisinformatiesysteem met gestructureerde interfaces met de logistieke systemen en de publicatiesystemen.
- Regie: ontwerp en inrichting van de besturing voor het leveren van reisinformatie inclusief gedetailleerde prestatie-indicatoren en een meetsysteem. Tevens worden in dit project nieuwe afspraken vastgelegd voor de rollen van de partijen en de onderlinge relaties. Daarbij hoort mogelijk een andere contractvorm.
- Proces en Organisatie: Ontwerp en invulling van de randvoorwaarden op het gebied van proces en organisatie binnen ProRail.

Het totaal aan projecten wordt begin 2005 op kleine schaal in gebruik genomen, als “proof of concept” op basis waarvan mogelijke consequenties worden bepaald. Na evaluatie van de resultaten start in het 3^e kwartaal 2005 de landelijke uitrol van de bediensystemen en presentatiemiddelen. Een exacte doorlooptijd voor de uitrol is nog niet vastgesteld, maar deze zal ongeveer twee jaren bedragen.

Dynamisch verkeersmanagement

In het kader van Benutten en Bouwen is onderzoek gedaan naar een andere wijze van verkeersmanagement (het plannen en uitvoeren van railverkeer, het rijden van treinen). In het concept van dynamisch verkeersmanagement:

- wordt bewust gekozen voor betrouwbaarheid als inputparameter en is de waar te maken reissnelheid een resultante;
- groeit het verkeersplan organisch mee met de gebleken realisatie (terugkoppellus);
- moeten treinen op flessenhalzen (plekken waar de infracapaciteit schaars is) zoveel mogelijk doorstromen, om minimaal beslag te leggen op de schaarse capaciteit;
- worden infraconflicten deels in het plan en deels in de uitvoering opgelost (minder plannen, meer regelen).

De onderbouwing van het concept kent een theoretisch en een praktisch deel. In het theoretische deel wordt met behulp van een simulatiemodel een bewijs geleverd dat Dynamisch Verkeersmanagement “werkt”, dat wil zeggen.:

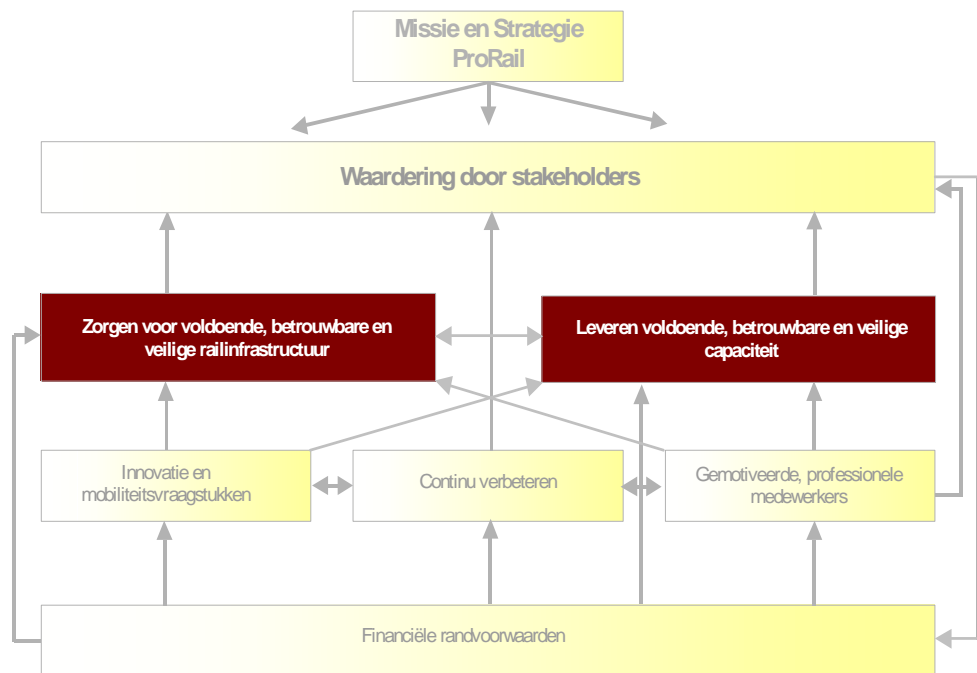
- Hogere betrouwbaarheid bij dezelfde reistijd
- Kortere gegarandeerde reistijd bij dezelfde betrouwbaarheid
- Meer treinen bij dezelfde railinfrastructuur (ofwel uitgespaarde railinfrastructuur)

In *praktijkproeven* worden de theoretische resultaten getoetst op haalbaarheid en uitvoerbaarheid. De praktijkproeven zijn tegelijkertijd een middel om het draagvlak te toetsen en verder uit te breiden. De opgedane kennis wordt ingebracht bij het oplossen van capaciteitsknelpunten. Het gaat om de volgende praktijkproeven:

- Schiphol 2007
- De trajecten Utrecht-Den Bosch en Den Bosch-Nijmegen
- De groene golf
- Situatie Afhankelijk Spoorgebruik Amersfoort.

5 Veiligheid en Milieu

ProRail streeft er naar om haar activiteiten zo uit te voeren, dat deze voldoen aan de geldende wet- en regelgeving voor veiligheid en milieu. Dit betreft zowel de activiteiten voor de zorg voor de railinfrastructuur als de activiteiten ten behoeve van het leveren van treinpaden aan vervoerders.



5.1 Doelstellingen ProRail Veiligheid en Milieu

De Beleidsvisie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op het terrein van veiligheid gaat uit van streven naar permanente verbetering van de veiligheid, waarbij tussendoelen en normen als mijlpalen gesteld kunnen worden. Voor het spoor is dit vertaald in doelstellingen die in twee kadernota's (respectievelijk uit 1999 en de recent naar de Tweede Kamer gezonden tweede kadernota "Veiligheid Op De Rails") zijn opgenomen. De doelstellingen van ProRail ten aanzien van veiligheid en milieu zijn hieruit afgeleid. Op de diverse projecten en programma's die hieruit voortvloeien wordt in dit hoofdstuk verder ingegaan. Doelstellingen hebben betrekking op:

1. Systeemveiligheid - Infrastructuur
2. Systeemveiligheid - Overwegen
3. Systeemveiligheid - Onbevoegd toegang e.d.
4. Arbeidsveiligheid
5. Externe veiligheid

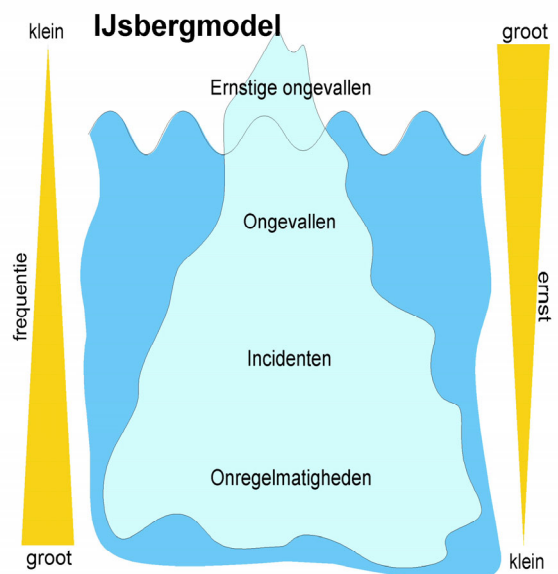
De primaire milieudoelstelling wordt gevormd door het naleven van de bepalingen in de milieuvergunningen en de diverse milieuwetten, aangevuld met de in het verleden gemaakte afspraken met Ministeries.

De door de overheid gestelde normen beperken zich in hoofdzaak tot het spreekwoordelijke "topje van de ijsberg". Omdat dit te weinig biedt om op te sturen heeft ProRail op de onderliggende niveaus aanvullende normen gesteld. Verbetering van veiligheid op deze onderliggende niveaus (bijv. bijna-aanrijdingen) zal leiden tot verbetering van de topdoelstellingen (bijv. fatale aanrijdingen).

Voor het jaar 2004 is voor de indicatoren waarvoor de overheid geen doelstellingen stelt, gekozen voor (tenminste) een 'stand still' ten opzichte van 2003. Jaarlijks worden, op basis van de resultaten van trendanalyses uit het Veiligheids managementsysteem en nieuwe inzichten, normen voor de komende periode vastgesteld in het Jaarplan Veiligheid. Deze jaarlijks vast te stellen doelstellingen vormen tussenstappen voor de lange termijn doelstellingen van de overheid. Door middel van het project Milieu Management Systeem zal in het komende jaar de wet- en regelgeving worden vertaald in (jaarlijkse) ProRail doelstellingen en stuurvariabelen.

De indicator op het gebied van Veiligheid en Milieu is de 'Veiligheidsindex' die is gebaseerd op externe, systeem- en arbeidsveiligheid. Per 2005 wordt deze veiligheidsindex opgenomen als informatie-item.

Ook ten aanzien van veiligheids- en milieumaatregelen wordt bij de keuze voor specifieke maatregelen een integrale afweging gemaakt waarbij nadrukkelijk ook afstemming met vervoerders plaatsvindt. Een en ander vindt trouwens plaats binnen het kader van lopende wettelijke procedures. Het beleid van ProRail inzake veiligheid en milieu is gericht is op het



voorkomen van incidenten, schade aan de gezondheid en negatieve effecten op het milieu, tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Daarbij zijn wettelijke kaders en beleidskaders van de rijksoverheid richtinggevend.

Veiligheid en Milieu en de zorg voor infrastructuur

De activiteiten van ProRail ten behoeve van de instandhouding van de railinfrastructuur en de nieuwbouw of verbouw van de railinfrastructuur moeten worden uitgevoerd binnen de geldende wet- en regelgeving op gebied van veiligheid en milieu. Hiervoor worden onder meer de volgende soorten maatregelen ingezet:

- voor de instandhouding moet worden gewerkt met het Normenkader Veilig Werken (NVW); dit heeft repercussies voor de werkprocessen en deels voor de momenten van de dag waarop gewerkt mag worden. Ook heeft dit gevolgen voor de treindienst. Een aantal activiteiten kan slechts worden uitgevoerd in volledige buitendienststellingen van het betrokken spoor;
- de zichtbaarheid van seinen is soms onvoldoende, wat kan leiden tot het rijden van treinen door zogenaamde stoptonende seinen. Maatregelen worden genomen om de zichtbaarheid te verbeteren, bijvoorbeeld door seinverplaatsing of door wegnemen van zichtbelemmerende begroeiing. Gezamenlijk met vervoerders wordt in het project STS onder meer gewerkt aan regelgeving voor treindienstleiders bij kritische kruisingen;
- er wordt een Safety Case-regime ontwikkeld waarmee veiligheid van ontwerp tot sloop wordt beheerst.

Veiligheid en Milieu en het aanbieden van treinpaden aan vervoerders

Tussen de geldende milieu- en veiligheidsregels en de steeds grotere vraag naar treinpaden door vervoerders bestaat een toenemende spanning. Hierdoor kan het vóórkomen dat, ook als de fysieke railinfrastructuur voldoende is om alle aangevraagde treinen te kunnen laten rijden, dit om redenen van milieu of veiligheid toch niet is toegestaan. ProRail wil de groei van het aantal treinen op het spoor zoveel mogelijk faciliteren, binnen de geldende wet- en regelgeving op het gebied van milieu en veiligheid. Hiervoor worden onder meer de volgende soorten maatregelen ingezet:

- aanpassingen aan de infrastructuur (bv. het plaatsen van geluidsschermen, hotbox-detectie in tunnels)
- (in overleg met vervoerders) aanpassingen van de processen op b.v. emplacements (reiniging, rangeren)
- opnemen van milieu- en veiligheidsaspecten in het proces van capaciteitsverdeling van railinfrastructuur.

Dit kan er in de toekomst toe leiden, dat treinen met relatief hoge geluidsbelasting worden geweerd ten gunste van treinen met lage geluidsbelasting

- het zoveel mogelijk, in overleg met regionale of lokale overheden, voorkómen van extra beperkingen voor de treindienst (tunnels, bebouwing over of aan het spoor op lijnen met vervoer van gevaarlijke stoffen). ProRail geeft aan (lagere) overheden aan welke milieuruimte nodig is (incl. externe veiligheid), om de vervoersvraag nu en in de toekomst te kunnen faciliteren. Voor de vrije baan worden plafonds met de Ministeries van V&W en VROM afgesproken. Aan de hand van deze plafonds en aan de hand van de toekomstprognoses geeft ProRail informatie aan gemeenten, die stedelijk willen ontwikkelen.

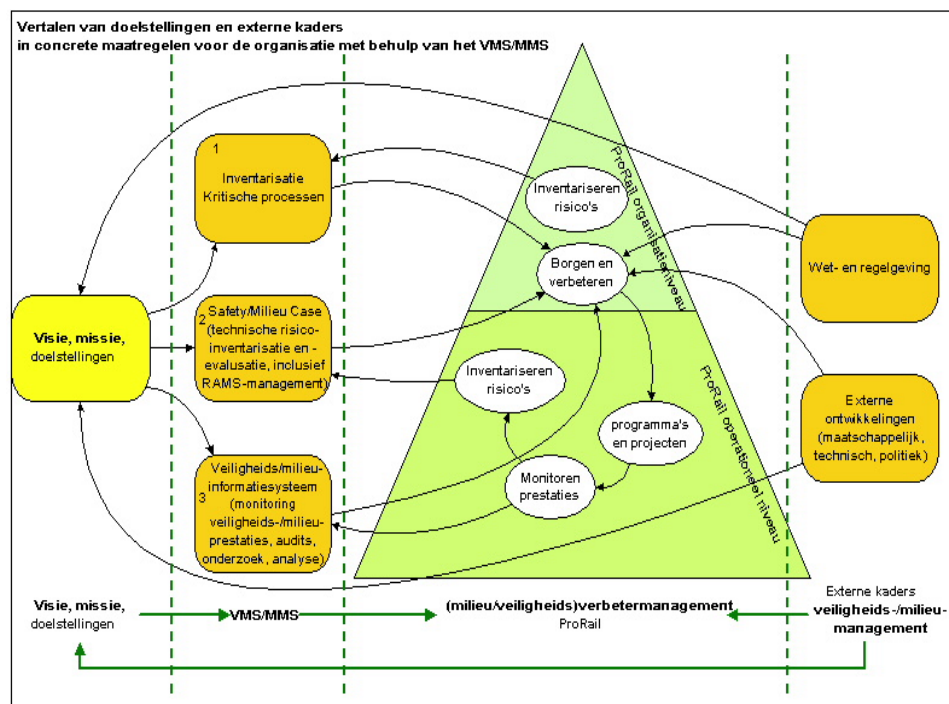
In de komende jaren zal door ProRail invulling gegeven worden aan de volgende speerpunten:

- ProRail breed inrichten en implementeren van Veiligheidsmanagementsysteem (VMS) en het Milieumanagementsysteem (MMS);
- implementeren van integraal capaciteitsmanagement om veiligheids- en milieukaders integraal in de verdelingsprocessen mee te nemen en het overschrijden van deze kaders te voorkomen;
- implementeren van het normenkader veilig werken en safety-case werkwijze in de beheer- en bouwprocessen.

5.2 VMS (Veiligheidsmanagementsysteem) / MMS (Milieumanagementsysteem)

Om haar doelstellingen te bereiken en het proces van continue verbetering vorm te geven hanteert ProRail een managementsysteem, gebaseerd op een planning- en controlcyclus welke op hoofdlijnen bestaat uit:

- het vertalen van maatschappelijke eisen, door de overheid geformuleerde normen, wet- en regelgeving en de veiligheidsvisie van ProRail in operationele doelstellingen;
- vertalen van doelstellingen in samenhangende programma's en projecten, samengevat in veiligheidsplannen (meerjarenplan, jaarplan veiligheid landelijk en regionaal);
- monitoren en analyseren van de veiligheidsprestaties op basis van maandrapportages en op basis van deze stuurinformatie gaande houden van een continu proces van verbetering;
- monitoren van de voortgang van projecten die bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid.



In het algemeen bieden VMS en MMS een transparante kijk op de sterke en zwakke plekken in de organisatie van het gewenste niveau. Bovenstaande figuur geeft weer hoe doelstellingen en externe kaders met behulp van VMS en MMS worden vertaald in concrete maatregelen voor de organisatie.

Veiligheidsmanagementsysteem (VMS)

In 2005 wordt voor de verdere ontwikkeling van het VMS gewerkt aan:

1. het in de separate onderdelen van ProRail bestaande veiligheidszorgsysteem koppelen aan het nu ontwikkelde VMS tot een ProRail-brede toepassing;
2. het toepassen van VMS in het kader van de ontwikkeling van de beheerorganisaties van HSL en de Betuweroute;
3. het borgen van de in 2004 beschreven kritieke processen in de ProRail organisatie, waaronder kritieke processen rond arbeidsveiligheid en externe veiligheid;
4. het verder uitwerken en borgen van de KPI's zodat aantoonbaar voldaan kan worden aan de doelstellingen uit de kadernota. Voor de doelgebieden systeem- arbeids- en externe veiligheid is een set van indicatoren ontwikkeld, teneinde gerichte maatregelen te kunnen treffen. Bij de opbouw van deze indicatoren is ondermeer een onderverdeling gemaakt naar letsel en/of schade, incidenten, audits en inspecties.

Om de samenhang van het veiligheidsbeleid binnen de spoorwegbranche als geheel te bevorderen past ProRail deze systematiek ook toe binnen samenwerkingsverbanden waar zij de leiding heeft. Tevens wendt zij haar invloed aan om het werken volgens deze benadering in de gehele spoorwegbranche aan te moedigen.

Veiligheidsinformatiesysteem (VIS)

Om te kunnen bepalen in hoeverre aan prestatie-eisen ten aanzien van veiligheid en risicobeheersing wordt voldaan en om afwegingen bij de keuze van maatregelen beter te kunnen onderbouwen wordt prioriteit gelegd bij verdere uitwerking van methodieken en verzameling van data voor risicoanalyse en –beoordeling; onder meer met behulp van het veiligheidsinformatiesysteem (VIS). In 2005 wordt verder gewerkt aan:

1. een uitbreiding en vernieuwing van het veiligheidsinformatiesysteem waarmee incidenten en gevolgen binnen de veiligheidsdoelgebieden nauwkeurig vastgelegd en geanalyseerd kunnen worden;
2. verbeteren van de hierboven genoemde VMS-maandrapportage, door middel van meer op maat gesneden informatie;
3. het verbeteren van de onderzoeken, analyses en rapportages bij incidenten, die bepalend zijn voor de kwaliteit van de gegevens in het VIS;
4. het synchroniseren van de gegevens tussen ProRail, IVW-DR en V&W. In het verleden is gebleken dat data op verschillende manieren is geïnterpreteerd en dat van verschillende bronnen is uitgegaan. Deze ongewenste situatie wordt in een gezamenlijk project aangepakt.

Doordat VIS een actueel en valide inzicht geeft in veiligheidsincidenten wordt ProRail op termijn in staat gesteld de juiste prioriteiten te stellen ten aanzien van de veiligheidsprojecten. Het opleveren van actuele en valide informatie aangaande het veiligheidsniveau stelt ProRail in staat tijdig en pro-actief bij te sturen, hetgeen bijdraagt aan het behalen van de doelstellingen.

Milieumanagementsysteem (MMS)

Aansluitend aan de opzet en de systematiek van het veiligheidsmanagementsysteem wordt in de periode tot 2007 door ProRail een milieumanagementsysteem ontwikkeld. Het milieumanagementsysteem geeft inzicht in de naleving van de milieuwetgeving, zowel op emplacementen (milieuvergunningen) als op de baanvakken. Het beschikbaar hebben van een transparant capaciteitsmanagementsysteem is daarbij onontbeerlijk. Daarmee moet het voor ProRail mogelijk zijn op elk moment te toetsen in hoeverre de processen op de railinfrastructuur plaatsvinden binnen de (milieucapaciteits)-grenzen van de milieuwetgeving /milieuvergunning.

Het milieumanagementsysteem wordt in een aantal activiteiten ontwikkeld:

1. opstellen beleidsdocument milieumanagement;
2. vaststellen planning- en controlcyclus en de verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden op het gebied van milieu (beleid, planning en control);
3. inventariseren van de kritieke processen (de managementbenadering van milieurisico's en de bijhorende beheersmaatregelen) en opstellen handboek;
4. opstellen van de "Milieu-case" (regionale risico's en beheersmaatregelen) met als pilot het emplacement Kijfhoek ;
5. prioriteren en borgen verbeterde kritieke processen in Rail(l)ink;
6. continu verbeteren van het MMS (beoordelen en waar nodig bijsturen).

In 2005 wordt de implementatie (stap 5 tot en met 6) van het managementsysteem voorbereid. De implementatie is voor 2006 voorzien. Door het ontwikkelen van het MMS zal in 2005 een aantal kritieke processen beschreven worden, waaruit een aantal doelstellingen komen die in KPI's vertaald zullen worden. Daarmee is de eerste stap gezet in het pro-actief sturen op milieudoelstellingen en het concreet maken van de ambitie van ProRail ten aanzien van milieu.

Milieu-informatiesysteem (MIS)

Het milieumanagementsysteem wordt gevoed door managementinformatie rond milieuprestaties. Het registreren, analyseren en rapporteren van deze data moet ondersteund worden met een informatiesysteem als VIS. In 2005 zal gestart worden met het formuleren van eisen die aan een dergelijk systeem gesteld kunnen worden. Daarbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van reeds bestaande onderzoeksrapporten en voorstellen op dit gebied.

Het MIS zal in de komende jaren een bijdrage leveren aan het volgen van de prestaties rond de KPI 's op het gebied van milieu. Het opleveren van actuele en valide informatie aangaande de kwaliteit van de beheerprocessen rond milieukritieke processen stelt ProRail in staat tijdig en pro-actief bij te sturen, hetgeen bijdraagt aan het behalen van de doelstellingen.

5.3 Normenkader Veilig Werken (NVW)

Per 1 januari 2005 zijn de basiselementen geïmplementeerd van het Normenkader Veilig Werken voor mensen en organisaties die werken bij en in opdracht van ProRail (NVW).

In 2005 zal de implementatie van het Normenkader Veilig Werken afgerond worden. Zo zullen onder meer op basis van de resultaten van audits en inspecties, waar nodig, zaken worden bijgesteld en/of aanvullende acties worden geïnitieerd.

Een van de onderdelen van de invoering van het NVW wordt gevormd door de invoering van een integraal onderhoudsrooster. In dit rooster wordt in principe voor iedere werkzone (dat wil zeggen: ieder deel van de infra) eenmaal per twee weken een buitendienststelling van 2,5 uur georganiseerd, waarvan tenminste 1 uur overdag. Bovendien wordt iedere 4 weken een buitendienststelling van 5,5 uur gepland. Daar waar dat zonder hinder voor de treindienst kan, gebeurt dat overdag, maar vaak zal dat in de nacht zijn. Hiermee worden vrijwel alle kortcyclische procesmatige onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd in het hoogst denkbare veiligheidsniveau.

Na jaren van discussie en onderhandeling is in het voorjaar van 2004 met vervoerders overeenstemming bereikt om een dergelijk rooster in te gaan voeren. Inmiddels zijn de voorbereidingen hiervoor in volle gang. In het eerste kwartaal van 2005 zal, als pilot, een integraal onderhoudsrooster worden toegepast op het traject Utrecht-Enschede. Na evaluatie hiervan zal het rooster landelijk uitgerold worden. Daarnaast wordt tevens gewerkt aan een proef met een innovatieve schouwmethode, die er op is gericht dat in de toekomst het schouwen geen hinder meer voor de treindienst oplevert.

Bij het nemen van veiligheidsmaatregelen voor het werken aan de infrastructuur (inclusief schouwen) hanteert het NVW de arbeidshygiënische strategie (AHS). Uitgangspunt van de AHS is dat bij de borging van arbeidsveiligheid van personeel, gevaren bij de bron worden aangepakt of worden beperkt (bronbestrijding). In de railinfrastructuuromgeving betekent dit in beginsel buitendienststelling van werk- en nevensporen of afscherming van nevensporen.

Wanneer deze veiligheidsmaatregelen "redelijkerwijs" niet van een onderneming gevergd kunnen worden, mogen andere maatregelen toegepast worden. Binnen de afwegingen in het kader van het "redelijkerwijs"-principe mogen economische, operationele en technische aspecten meegenomen worden. Voor ProRail speelt met name het dilemma tussen enerzijds de veiligheid van het personeel en anderzijds de beschikbaarheid van de railinfrastructuur. Weging van deze aspecten kan er dus toe leiden dat voor bepaalde werkzaamheden niet voor buitendienststelling of afscherming gekozen wordt.

Oplossingen kunnen ook worden gezocht in procesinnovaties. In de loop van 2004 zijn door ProRail een aantal initiatieven genomen:

- In het project 'effectieve schouw' wordt gekeken naar een gedifferentieerde schouwfrequentie voor wissels, gerelateerd aan frequentie, soort van berijding en belasting. Verwacht wordt dat medio 2005 dit ingevoerd gaat worden.
- In de pilot 'videoschouw voor wissels' op emplacement Zwolle of 'camerabewaking' de fysieke schouw van wissels (geheel of gedeeltelijk) kan vervangen.
- In de pilot 'meetplatform in reizigerstreinen' wordt gekeken of het mogelijk is de fysieke schouw op de vrije baan en doorgaande sporen (geheel of gedeeltelijk) te vervangen door metingen vanuit de trein. Deze pilot zal starten in 2005.

5.4 Safety Cases

ProRail ontwikkelt op dit moment het gebruik van de Safety Case. De Safety Case is een op maat gesneden beheerssysteem voor veiligheid. De Safety Case wordt opgebouwd uit risicoanalyses (bijvoorbeeld een kwantitatieve risico-analyse (QRA)) en veiligheidstudies (bijvoorbeeld ontvluchtscenario's, brandveiligheid). Deze zijn gebaseerd op algemeen geldende of specifiek geformuleerde filosofieën, ofwel een set van uitgangspunten. Met het instrument Safety Case maakt ProRail de beheersbaarheid van risico's aantoonbaar. Dat wil zeggen dat risico's zijn teruggebracht tot een acceptabel niveau, waarbij de onderbouwing van het redelijkerwijsprincipe daarin de maat voor acceptatie aangeeft. Nieuwe inzichten zullen middels de Safety Case worden beoordeeld op hun merites.

Eind 2004 heeft ProRail het raamwerk van de toepassing van de Safety Case klaar, en zal dit raamwerk in de periode 2005-2008 in de organisatie implementeren en verder ontwikkelen. Voor de grootschalige infrastructurele projecten is dan overigens al ruimschoots een begin gemaakt met het samenstellen van de Safety Case. Voor overige delen van de infrastructuur zal in beginsel een Safety Case worden samengesteld als sprake zal zijn van grootschalige nieuwbouw of uitbreiding van de infrastructuur (doorgaans samengaand met grootschalige civieltechnische werken). In 2005 wordt gewerkt aan:

1. beschrijven van het proces om te komen tot een Safety Case,
2. ontwikkeling en implementatie van methoden en richtlijnen (Safety Case regime),
3. afstemmen van Safety Case processen en inhoud met stakeholders binnen en buiten ProRail,
4. het implementeren van een Safety Case regime bij lopende projecten en nieuw op te starten realisatie- en ontwikkelingsprojecten en
5. het opstellen van specifieke Safety Cases voor spoortunnels.

Door pro-actief nieuwe infrastructuur en nieuwe systemen aan Safety Cases te onderwerpen zal de kans op incidenten sterk afnemen.

5.5 Projecten op specifieke veiligheidsthema's

In 2005 wordt een aantal projecten uitgevoerd die gericht is op het realiseren van specifieke veiligheidsdoelstellingen.

Stoptonend Sein (STS)

ProRail wil de stijgende trend in het aantal passages stoptonend sein (STS) ombuigen in neerwaartse richting. Voor 2005 wil ProRail op een lager aantal STS-gevallen uitkomen dan in het jaar 2003. Voorts richt ProRail zich op het samenstellen van een maatregelenpakket met als ambities:

- reductie van het totale risico van de STS-gevallen met 75%. Risico is hierbij gedefinieerd als Kans x Effect, peiljaar 2003. Hiervan maakt deel uit een nadere analyse van de zogeheten 100+-punten (dit zijn situaties in het netwerk, waar een trein die door STS rijdt in botsing kan komen met een trein die sneller dan 100 km/h rijdt), op kans, effect, risico en de mate waarin ze door het voorgestelde maatregelenpakket worden afgedekt;
- reductie van het jaarlijks aantal STS gevallen met 50%. Peiljaar 2003;
- een kosten-baten analyse, waarin ook becijferd wordt wat de opbrengsten (in de zin van vermindering van schade aan materieel en infrastructuur, minder treindienstnuder e.d.) voor de diverse partijen zijn.

Wat betreft de uitvoering van de maatregelen en daarmee het realiseren van de bovenstaande ambities, richten wij ons op een termijn van 5 jaar; dat wil zeggen dat per direct gestart is met wat ook direct uitgevoerd kan worden en dat de targets in de volle breedte in 2009 bereikt worden. Bij het uitvoeren van maatregelen zullen maatregelen die de grootste bijdrage aan risico-reductie leveren zoveel mogelijk als eerste worden opgepakt. In de bijlage is het voorstel voor de spoorbranche-brede aanpak van het Probleem Rijden door StopTonend Sein opgenomen. Dit plan van aanpak bevat de volgende deelgebieden:

- Risico-analyse: kwantificering van een model met alle mogelijke oorzaken en gevolgen, waardoor een risk-based aanpak mogelijk wordt.
- Emplacements-analyse: structureel in kaart brengen en aanpakken van STS-knelpunten op emplacements.
- Inventarisatie, verkenning en vergelijking van technische oplossingen, waaronder de ATB Code 147 maatregel.
- Inventarisatie en aanpakken van mogelijke situaties in de bediening van rijwegen om de zogenaamde enkelvoudige seinstep zoveel mogelijk te voorkomen.
- Ontwikkelen van een programma gericht op machinisten.

Tunnelveiligheid

Door de politieke aandacht voor tunnelveiligheid is er op dit moment een aantal lopende projecten en initiatieven buiten ProRail. Omdat deze initiatieven wel impact hebben op ProRail is het noodzakelijk dat ProRail deze ontwikkelingen volgt en waar nodig tracht bij te sturen. Het betreft de volgende ontwikkelingen:

1. kaderwet tunnelveiligheid
2. COB (Centrum voor Ondergrondsbouwen)
3. TSI Tunnelveiligheid

Verbetering Overwegen

Ook in 2005 zal het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) onverminderd doorlopen. Dit programma loopt door tot 2015.

Derden storingen

In 2004 heeft in Regio Zuid een pilot-project plaatsgevonden om de verstoringen veroorzaakt door "derden" te verminderen. De in de regio gevolgde aanpak wordt vanaf eind 2004 landelijk uitgerold. Naast een TAO-reductie brengt dit tevens vermindering van risico voor passanten en personen die zich onbevoegd toegang verschaffen, en is het programma gericht op het verminderen van (hinder en risico door) vandalisme.

Suicide

Met betrekking tot suïcidepreventie heeft ProRail samen met de Ivonne van de Ven Stichting en NS een onderzoek gestart om zelfdoding op het spoor tegen te gaan. Op locaties waar relatief veel zelfdoding plaatsvindt, worden de komende twee jaar specifieke maatregelen genomen. Een inventarisatie van geschikte maatregelen vindt begin 2005 plaats. De resultaten van het onderzoek moeten inzicht geven in welke maatregelen effectief zijn om zelfdoding op het spoor terug te dringen.

5.6 Specifieke milieuprojecten: Geluidhinder

Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen

ProRail verwacht dat de lijnorganisatie in 2005 kan beginnen met de uitvoering van maatregelen die erop gericht zijn de geluidssituatie rond emplacementen te laten voldoen aan de milieunormen.

Innovatieprogramma geluid

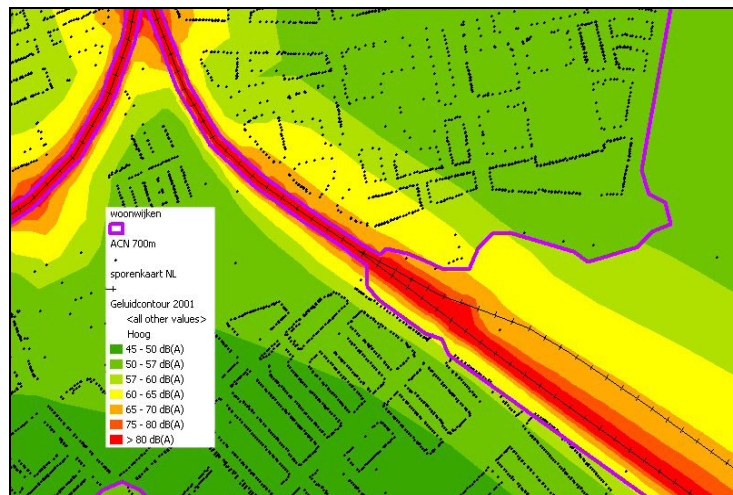
In 2005 vindt de uitvoering van het Innovatieprogramma geluid (IPG) plaats. Eén van de producten die in het kader van het Innovatieprogramma Geluid worden ontwikkeld is de raildemper. Raildempers kunnen het treingeluid met 3 dB reduceren. ProRail overweegt de raildemper in een aantal projecten, waaronder het project SLOE, toe te passen teneinde de omvang van de te plaatsen geluidsschermen te beperken.

Geluidbelastingkaarten en actieplannen

In 2005 wordt de ontwikkeling van RINGS (geluid applicatie voor het uitvoeren van geluidsstudies) en het aankopen van databestanden voortgezet. Dit stelt ProRail in staat om in 2006 de geluidbelasting van woningen langs het spoor te inventariseren conform Europese regelgeving. Hieronder is een voorbeeld weergegeven van een geluidbelastingkaart voor spoorwegen. De rood gekleurde gebieden geven aan dat de geluidbelasting er hoog is, naarmate de afstand tot het spoor groter wordt neemt ook het geluidsniveau af; de gebieden met een lage geluidbelasting staan op de kaart aangeduid als (donker)groene gebieden.

EU-richtlijn omgevingslawaaï

ProRail zal conform het verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uiterlijk 15 oktober aanstaande voldoen aan het verzoek om inzicht te geven in de trajecten waar in 2006 meer dan 60.000 treinen per jaar rijden. Op dit moment wordt hier de laatste hand aan gelegd.



Akoestisch spoorboekje en bronnenlijst

In 2005 worden, net als de voorgaande jaren, de brongegevens beheerd in het “akoestisch spoorboekje” (baanvakken) en de bronnenlijst (emplacements). Deze informatie wordt ingezet bij het maken van geluidbelastingkaarten en het doen van geluidsonderzoek ten behoeve van nieuwbouw, integraal capaciteitsmanagement (ICM) en de aanvraag van milieuvergunningen op emplacements. Naast het Akoestische Spoorboekje wordt binnen ProRail ook RINGS gehanteerd. Het betreft twee systemen die een verschillend doel dienen. Er zijn jaarlijks rapportages nodig die voor de gehele spoorweginfrastructuur op basis van geluidemissies laten zien dat het geluid binnen de wettelijke normen (straks gpp's) blijft; ééns in de 5 jaar is, voor een zeer beperkt deel van de spoorweginfrastructuur, op basis van geluidimmissies rapportages nodig op grond van de EU-richtlijn. Beide systemen maken uiteraard wel gebruik van dezelfde brongegevens en zijn 'gesynchroniseerd'.

Overige milieu-projecten

Energiebesparing

- Energiebesparingsplannen in het kader van de Meerjarenafspraken Energie-efficiency (MJA): in 2005 stelt ProRail energiebesparingsplannen op voor een groot aantal stations. Maatregelen betreffen onder andere de verlichting van transferruimten, de verwarming van wachtruimten en de wisselverwarming. Doel is om in 2007 te komen tot een landdekkend systeem van energiebeheer en energie monitoring bij ProRail.

Natuur en landschap

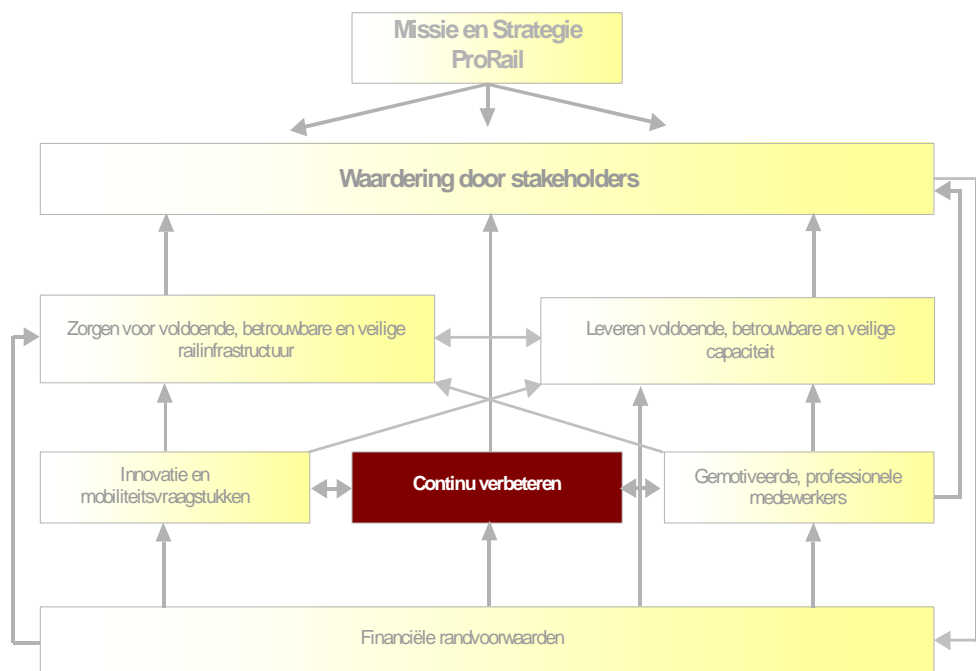
- Ontsnippering van natuurgebieden: in 2005 wordt het programmeren van de maatregelen voor het opheffen van knelpunten in de Ecologische Hoofdstructuur voortgezet, evenals de inrichting van de uitvoeringsorganisatie. Doel is te komen tot een netwerk van natuurgebieden die onderling verbonden zijn door ecologische verbindingzones.
- Ontwikkeling gedragscode bermbeheer bij klein onderhoud
- Chemische onkruidbestrijding. Verkenning alternatieve methoden.

Milieuvergunningen op emplacements

- Belangrijk voor de afhandeling van het treinproces op emplacements zijn de milieuvergunningen. ProRail werkt in 2005 verder aan de uniformering van de aanvragen en de implementatie van het vergunningen-beheersysteem.

6 Continue verbeteren - Migratie naar Outputsturing

In de periode tot 2008 zal ProRail een migratie richting outputsturing ondernemen. Aan deze overgang naar outputsturing wordt ook de professionalisering van de primaire processen gekoppeld. Het beoogde resultaat is het leveren van optimale prestaties tegen zo laag mogelijk kosten.



6.1 De context van outputsturing

ProRail is verantwoordelijk voor de prestaties van de railinfrastructuur. Dit houdt in dat ProRail de maatschappelijke plicht heeft om het spoor optimaal te exploiteren tegen zo laag mogelijke kosten. Hiertoe dient ProRail zelfstandig bedrijfseconomische beslissingen te kunnen nemen met betrekking tot bijvoorbeeld de keuze tussen onderhoud en vervangen van (delen van) het spoor, onafhankelijk van het kasritme van de overheid.

Conform de nieuwe Spoorwegwet gaat de relatie tussen ProRail en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat veranderen. Waar tot op heden ProRail subsidie ontving om een programma van activiteiten uit te kunnen voeren, zullen in de toekomst afspraken worden gemaakt over een vergoeding voor te leveren prestaties, zoals beschikbaarheid van het spoor. Deze expliciete link tussen geld en prestaties ligt geheel in lijn met de VBTB-filosofie zoals die binnen de Ministeries geïmplementeerd is. Omdat duidelijk is dat een dergelijke omslag naar besturing op basis van prestaties (outputsturing) niet per direct mogelijk is, voorziet de Beheerconcessie in een overgangperiode. Deze periode bedraagt 3 jaar, per 2008 moet de outputsturing van start gaan. In de komende jaren wordt outputsturing binnen ProRail ingericht.

Waar in dit document gesproken wordt over “outputsturing” wordt *externe* outputsturing bedoeld: het sturen – en financieren – door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op basis van de prestaties van ProRail. Uiteraard stuurt ProRail ook *intern* meer en meer op output.

Wat houdt outputsturing in?

Om (externe) outputsturing (en -financiering) binnen ProRail in te kunnen richten is het allereerst noodzakelijk de producten en prestaties (= de output) te definiëren waarop ProRail conform de Beheerconcessie afgerekend wordt. Deze producten / prestaties worden tegen een vergoeding aan afnemers, namelijk de vervoerders en de concessieverlener, geleverd. Deze vergoeding moet worden gebaseerd op een transparant bekostigingsmodel waarin de relaties tussen activiteiten, kosten en producten / prestaties helder zijn. Dit model wordt momenteel ontwikkeld in het project ‘financieringssystematiek’ en moet worden afgerond voordat outputsturing toegepast kan worden. Van de afgesproken output en het bekostigingsmodel kan de financieringsbehoefte worden afgeleid. De op deze manier bepaalde financieringsbehoefte garandeert echter nog niet dat de prestaties *gedurende de gehele Beheerconcessie* tegen zo laag mogelijke kosten worden geleverd. Daarom worden - parallel aan het inrichten van outputsturing - de primaire processen van ProRail geprofessionaliseerd, waarbij de professionalisering binnen Infra-Management van groot belang is. Deze moet er namelijk toe leiden dat op basis van integrale kosten het bedrijfseconomisch optimum wordt gezocht, bijvoorbeeld rond het vraagstuk van onderhoud versus vervanging van (delen van) het spoor.

Eisen aan outputsturing

Met de invoering van outputsturing komt ProRail op grotere afstand van de Minister te staan. Om haar ministeriële verantwoordelijkheid met betrekking tot rechtmatigheid en doelmatigheid toch te kunnen borgen, zal ProRail haar werk- en beslisprocessen zo in moeten richten dat geborgd is dat iedere Euro aantoonbaar optimaal ingezet wordt. De Minister heeft daartoe vier eisen gesteld aan de invoering van outputsturing:

1. Transparantie tussen activiteiten, kosten en prestaties (financieringssystematiek);
2. Helderheid omtrent lange termijn effecten (Life Cycle Management / Asset Management);
3. Interactie tussen prestaties van de vervoerder en van de beheerder in beeld;
4. Systemen en werkwijzen aanwezig om met outputsturing om te gaan.

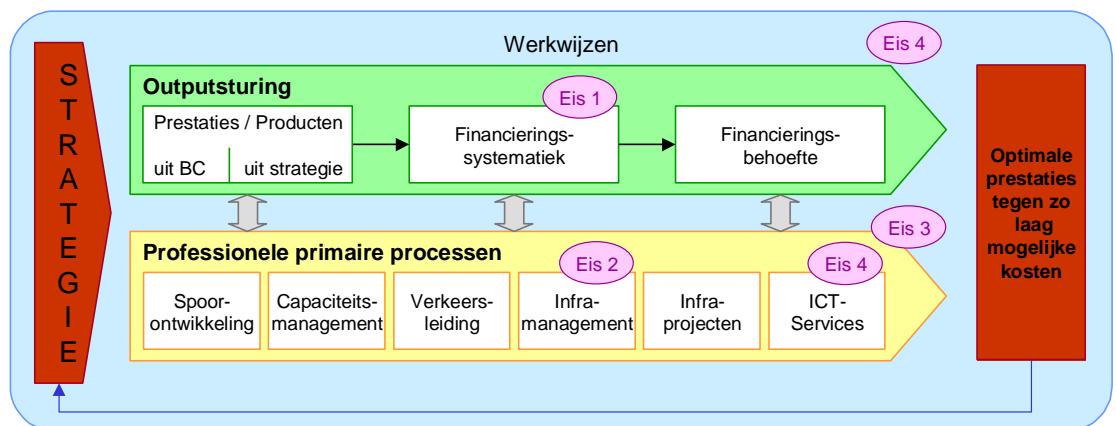
Middels deze eisen wordt outputsturing ‘an sich’ gekoppeld aan het professionaliseren van de ProRail-organisatie.

6.2 Migratie naar outputsturing

ProRail heeft het programma ‘outputsturing’ opgestart, waarbinnen ook de lopende initiatieven op dit gebied worden ondergebracht. Het programmaplan hiertoe is inmiddels goedgekeurd door de Raad van Bestuur en door de Directieraad. Hierin zijn alle activiteiten om te komen tot outputsturing benoemd en belegd, inclusief tussentijdse mijlpalen en verantwoordelijkheden. Momenteel wordt een programmamanager gezocht om per 1 januari hiermee aan de slag te gaan. Het programma ‘outputsturing’ zal kwartaalmatig worden gevolgd als onderdeel van de reguliere kwartaalrapportages. Een overzicht van het programma is weergegeven in onderstaande figuur. Het uitgangspunt is de strategie van ProRail die aangeeft welk doel ProRail zich op de langere termijn stelt en daarmee richting en focus geeft aan de totale organisatie.

In het programma ‘outputsturing’ zijn de door de Minister gestelde eisen geborgd, zoals ook tot uitdrukking is gebracht in de figuur. De eerste eis heeft betrekking op de financieringsystematiek, de tweede eis op asset management. De derde eis betreft de professionalisering van de primaire processen. De vierde eis heeft zowel betrekking op de werkwijzen als op de systemen. Een geslaagde invoering van outputsturing, gekoppeld aan geprofessionaliseerde primaire processen en adequate werkwijzen leidt uiteindelijk tot het leveren van optimale prestaties tegen zo laag mogelijke kosten.

Figuur 6.1 Overzicht programma ‘outputsturing’

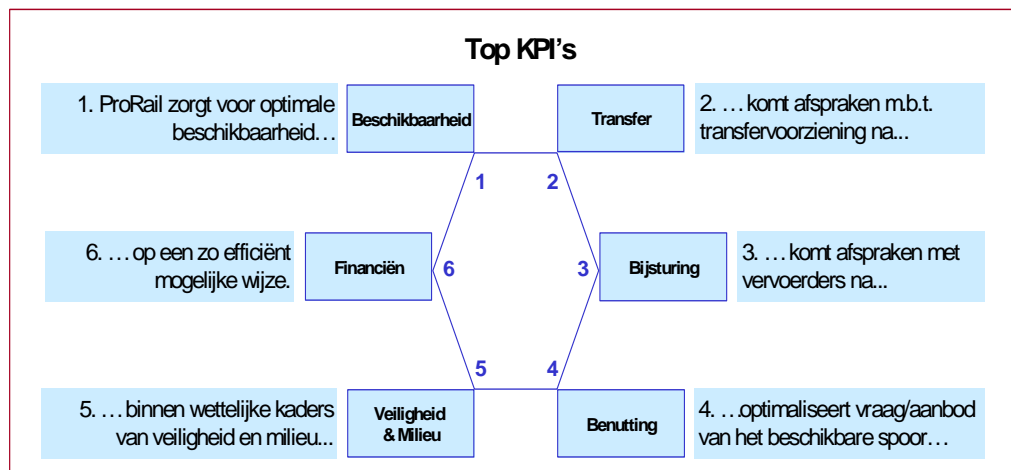


De prestaties / producten van ProRail vloeien rechtstreeks voort uit de in de Beheerconcessie genoemde kernprestaties:

1. de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur;
2. de reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transervoorzieningen;
3. de kwaliteit van de bijsturing en de informatievoorziening;
4. de kwaliteit van de capaciteitsverdeling;
5. deze prestaties moeten worden geleverd binnen grenzen van veiligheid en milieu...;
6. ... tegen optimale kosten.

Deze kernprestaties zijn vertaald in zes top KPI's die de kernprestaties van ProRail meetbaar weergeven:

Figuur 6.2 Top kern prestatie indicatoren ProRail



De koppeling tussen kosten, activiteiten en genoemde prestaties wordt uitgewerkt in het project 'financieringssysteem'. De financieringssysteem vormt daarmee de basis voor de vereisten zoals gesteld in artikel 7, vierde lid van de richtlijn 91/440/EEG. Op basis van de financieringssysteem is ProRail straks in staat om te waarborgen dat gebruik en ontwikkeling van de infrastructuur optimaal en efficiënt is.

Een ander belangrijk onderdeel van de migratie naar outputsturing, en ook een vereiste vanuit de Beheerconcessie, is het vergroten van inzicht in de interactie tussen prestaties van de vervoerder en van de beheerder. Op diverse terreinen wordt tussen ProRail en vervoerders gewerkt aan het vergroten van inzicht in elkaars bedrijfsprocessen. Enkele voorbeelden zijn de ontwikkeling van het dispunctualiteitsmodel, het ontwikkelen van een nieuwe eenheid voor klanthinder en de ontwikkeling van baanvakwaarden.

Financieringssysteem (zie bijlage T)

In 2003 is een begin gemaakt met de ontwikkeling van een outputgerichte financieringssysteem. Hierbij lag in eerste instantie de nadruk op het verhelderen van de relatie tussen activiteiten en *kosten* op het gebied van beheer en instandhouding. Waar mogelijk is een kwalitatieve indicatie gegeven van de aan deze kosten gerelateerde prestatie. Dit heeft vorig jaar geleid tot een betere onderbouwing van de Subsidieaanvraag Kapitaallasten en Onderhoud 2004.

In het afgelopen jaar is de financieringssysteem verder ontwikkeld. Dit heeft geleid tot verdere verheldering van een groter deel van de kosten van beheer & instandhouding en capaciteitsmanagement. Zo is het nu mogelijk om alle bij de activiteiten voor kleinschalig onderhoud behorende kosten te alloceren aan infra-clusters (vorig jaar was dat nog maar 15%), zijn de beheerkosten verder opgesplitst en verhelderd en is voor transfer de relatie tussen kosten – activiteiten – prestatie gereed. Voor de verkeersleidingactiviteiten beschikt ProRail al enkele jaren over een financieringssysteem. Bij de verdere ontwikkeling van de financieringssysteem vindt aansluiting plaats van deze systeem op de voor de andere bedrijfsonderdelen ontwikkelde systeem.

In 2004 is een verdere stap gezet in het inzichtelijk maken van de relatie tussen de activiteiten en de *prestatie* van de infrastructuur (output). Hierbij wordt rekening gehouden met onder andere de ouderdom en intensiteit van gebruik van de infrastructuur en de mogelijk vereiste variatie in het instelniveau per baanvak. Een aantal binnen ProRail lopende projecten zullen

belangrijke input geven aan de invulling van deze relatie en daarom heeft het project 'financieringssystematiek' hierbij aansluiting gezocht. Het gaat hier met name om de projecten OPC+, Life Cycle Management (LCM), Tracé Onderhoud- en Instandhoudingconcepten en het vervangingsplan. De eerste resultaten worden eind 2004 / begin 2005 verwacht.

Nadat de relatie tussen prestatie en kosten helder is, kan de correlatie – wat is het effect van veranderingen in prestatie-eisen op de benodigde financiering – worden vastgesteld. Deze zal met name door het monitoren van de ProRail-activiteiten en het effect op de prestatie in de komende jaren moeten worden bepaald. De financieringssystematiek zal uiteindelijk leiden tot een instrument dat de voor een bepaalde prestatie benodigde financiering inzichtelijk maakt en zal daardoor beleidskeuzes binnen het overleg tussen V&W en ProRail ondersteunen. Verwacht mag worden dat het instrument eind 2007 operationeel is.

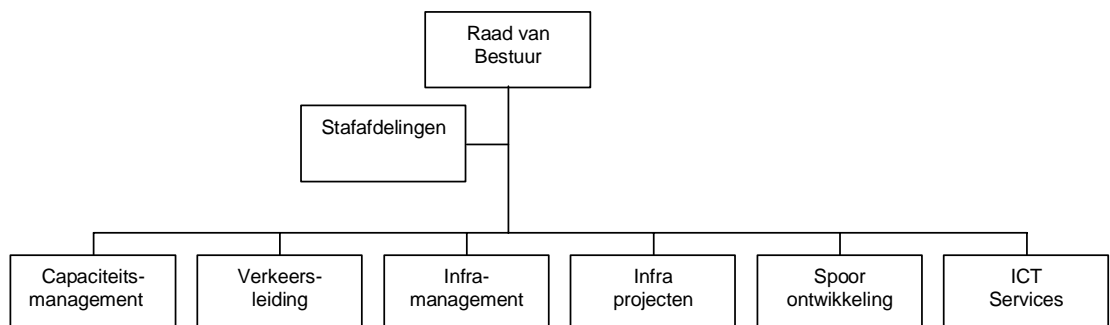
Een (cruciale) randvoorwaarde voor invoering van de in ontwikkeling zijnde financieringssystematiek betreft invulling van de vergoeding voor de zogenaamde vervangingsinvesteringen, ofwel de dekking van de afschrijvingskosten. Met deze vergoeding wordt de problematiek rond achterstand in vervangingen en de daarmee gepaard gaande veroudering, te hoge onderhoudskosten en slechter wordende prestaties opgelost. Als deze vergoeding niet adequaat wordt ingevuld, kan ProRail geen afspraken maken op basis van vooraf gedefinieerde prestaties, daar deze dan op langere termijn niet adequaat te managen zijn (zie ook scenario 'ProRail: structureel vervangen' in hoofdstuk 7). In de ontwikkeling naar outputsturing gaat ProRail ervan uit dat deze randvoorwaarde wordt ingevuld.

6.3 Organisatiestructuur en besturing

In de nieuwe Spoorwegwet geeft de overheid aan dat het beheer (onderhoud, verkeersleiding en capaciteitsverdeling) van de Nederlandse spoorweginfrastructuur in handen moet zijn van een inframanager die zorgdraagt voor de kwaliteit en beschikbaarheid van die infrastructuur. Op dit moment bestaat ProRail juridisch gezien echter uit drie verschillende taakorganisaties (Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding als dochters van Railinfratrust). De juridische fusie van de drie taakorganisaties tot ProRail is inmiddels in gang gezet en krijgt naar verwachting zijn beslag per 2005. Tevens is een nieuwe hoofdstructuur uitgedacht waarin de hoofdprocessen scherper op elkaar zijn afgestemd en organisatorisch zó zijn belegd dat intern heldere sturing mogelijk is (zie figuur 6.3). De volgende speerpunten liggen aan de basis van de nieuwe hoofdstructuur:

- de wens en noodzaak om meer resultaatgericht te gaan werken,
- met een focus op de klant,
- vanuit een ketengedachte en
- kosteneffectiever dan in de huidige situatie.

Figuur 6.3 Nieuwe hoofdstructuur ProRail



De hoofdstructuur wordt uitgewerkt in drie stappen van grof naar fijn. De eerste stap was het ontwerpen van de nieuwe hoofdstructuur en besturing van ProRail. Er komen zes bedrijfseenheden en acht corporate staven. Een driehoofdige Raad van Bestuur is verantwoordelijk voor de strategie en de integrale besturing van de processen van ProRail en voor het versterken van het imago en de relaties met onze belangrijkste stakeholders. De nieuwe Directieraad wordt het platform voor alle majeure tactische vraagstukken van de bedrijfseenheden en ProRail als geheel. Over deze eerste stap is in augustus het ondernemersbesluit genomen, na positief advies van de COR, zij het met een aantal aandachtspunten. De tweede stap is het toedelen van het hele personeel van ProRail naar de nieuwe bedrijfseenheden of staven op het niveau van hele of halve afdelingen, op basis van de logica en het gedachtegoed achter de inrichting van de nieuwe organisatie. Ook hierover is een positief advies ontvangen van de COR.

In de derde stap gaan de directeuren van de bedrijfseenheden en de managers of directeuren van de staven aan de slag met de precieze inrichting van hun eigen eenheid. Hier komt ook de slag naar een verstandige inrichting van de bedrijfsprocessen en de aansluiting op de andere bedrijfseenheden. Ook efficiencymaatregelen en effectiviteitsdoelstellingen krijgen hier hun beslag. Vanwege de verschillen in complexiteit en dynamiek van de bedrijfseenheden en staven kunnen hier tempoverschillen optreden. Grosso modo is het jaar 2005 hiervoor uitgetrokken. Het gehele traject gebeurt in nauw overleg met de COR en met vakbonden.

De professionalisering van de primaire processen zal plaatsvinden binnen de nieuwe bedrijfseenheden. Zoals gezegd is de betreffende directeur verantwoordelijk voor deze professionalisering binnen zijn/haar bedrijfseenheid en zal de voortgang hiervan worden gevolgd en gerapporteerd binnen het programma 'outputsturing'. Ook zal het onderwerp 'risicomanagement' uitgewerkt worden binnen elk van de bedrijfseenheden.

6.4 Werkwijzen

Het toewerken naar outputsturing en het professionaliseren van de primaire processen is mede afhankelijk van mensen die de goede dingen kunnen (en willen) doen. Daartoe zijn twee trajecten opgezet:

1. het versterken van de resultaatgerichtheid van mensen als individu en van de organisatie als geheel. Eén van de middelen hiervoor is resultaatgericht beoordelen (RGB). Resultaatgericht beoordelen houdt in het beoordelen van mensen op basis van enerzijds overeengekomen resultaatafspraken en anderzijds de gerichte ontwikkeling van competenties. Ook worden beoogde resultaten meer zichtbaar gemaakt, evenals de voortgang richting deze beoogde resultaten.
2. de ontwikkeling naar een High Performance / Professional Organisation (HPO). Het HPO-concept is vertaald naar vijf principes aan de hand waarvan ProRail opereert. Deze principes zijn:
 - gevoel voor de operationele processen;
 - respect voor expertise;
 - aandacht voor complexiteit en belangen;
 - alert op potentiële fouten en verstoringen en
 - veerkracht en herstelvermogen.

In een High Performance Organisation ligt de focus op het *voorkómen* van verstoringen in de operationele processen. Een High Performance Organisation leert van de gemaakte fouten maar ook van de bijna-fouten. Door evaluatie en systematische opvolging volgens de HPO-methodiek van bijvoorbeeld de uitloop van werkzaamheden of grote onregelmatigheden, pakt ProRail oorzaken van problemen structureel op. Voorbeelden van recente evaluaties zijn:

- *Uitloop werkzaamheden Hemboog*
In mei 2003 is het beveiligingssysteem voor het traject Haarlem-Zaandam als onderdeel van het Hemboog project vervangen door een nieuw beveiligingssysteem. Na indienststelling viel dit systeem gedurende een periode van drie weken regelmatig uit als gevolg van defecte apparatuur met hinder voor het treinverkeer als gevolg.
- *Uitloop van spoorvernieuwing aan de Moerdijkbrug*
Evaluatie van de werkzaamheden en oorzaken van de onverwachte uitloop van de buitendienststelling bij de spoorvernieuwing van de Moerdijkbrug.
- *Totstandkomen van buitendienststelling bij Barendrecht*
De buitendienststelling bij Barendrecht voor de Betuweroute is zeer moeizaam totstandgekomen. De Betuweroute heeft per jaar ongeveer tweeduizend buitendienststellingen waarvan er ongeveer dertig hinder voor het treinverkeer veroorzaken. Vooral deze hinderrijke buitendienststellingen komen moeizaam tot stand. Voor de werkzaamheden aan de Betuweroute moeten nog vele buitendienststellingen plaatsvinden. De buitendienststelling bij Barendrecht is representatief voor overige situaties en we gebruiken deze daarom als leermoment.
- *Implementatie van het ProRail brede Business Planningsproces*
In 2004 is het ProRail-brede business planningsproces voor het eerst doorgevoerd. In dit eerste jaar zijn veel stappen gezet en is veel bereikt. Toch is het proces niet altijd soepel verlopen. Bij de controllers en directie leeft de wens om hiervan te leren en de business planningscyclus voor het komende jaar te verbeteren.

De HPO-evaluaties beginnen hun bijdrage te leveren aan de verbetering van de performance van ProRail. Zo zijn als gevolg van de HPO-evaluaties risicoteams ingesteld die een grondige risicoanalyse uitvoeren van geplande buitendienststellingen. In het project voor de wisselvervanging aan de zuidzijde van het drukke station Utrecht zijn de resultaten uit de evaluatie van de Hemboog met succes gebruikt. Met minimale overlast voor de treinreiziger is dit project uitgevoerd en zijn de wissels binnen de afgesproken tijd vervangen. Het uitdragen van de aspecten die goed zijn gegaan bij dit project werkt stimulerend voor de betrokkenen en biedt een leerervaring voor de organisatie. In de werkprocessen worden de evaluaties en het vervolgens gebruikmaken van de leerpunten beter geborgd.

Integriteit

Naast de twee genoemde trajecten die direct samenhangen met de migratie richting outputsturing is ProRail zich nadrukkelijk bewust van haar maatschappelijke positie. Integriteit van handelen is dan ook een belangrijk aandachtspunt.

Op basis van het onderzoek 'Aanbesteden NS/ Railinfrabeheer 1995-2000' van de Algemene Rekenkamer heeft ProRail een Verbeteringsprogramma Integriteit opgesteld om het integriteitbeleid te expliciteren. Het doel van dit programma is het naleven en stimuleren van een transparante en zichtbaar integere organisatie, naast het in gang zetten van een continue monitorings – en verbeteringsproces, mede op basis van risicoanalyse. Belangrijke uitgangspunten zijn: integriteit als kwaliteitsaspect van de bedrijfsvoering, evenwicht tussen risico's en maatregelen, naleving, stimuleren waar mogelijk, een cultuur die zich kenmerkt door openheid, vertrouwen, wederzijds begrip en respect; met andere woorden: geen 'blame' cultuur.

Ter voorbereiding van de implementatiefase is een gedragscode en een Algemene Verklaring opgesteld. Op basis van de gedragscode zijn en worden relevante procedures aangepast, om deze ermee in lijn te brengen. Zo is bijvoorbeeld integer handelen onderdeel van de opgestelde competentieprofielen voor leidinggevendenden. Na de implementatiefase is het de taak van het management van ProRail het bewustwordingsproces te handhaven en te verbeteren via een naleving- en stimuleringsstrategie.

Daarnaast is er een extern integriteitprogramma gestart met de belangrijkste stakeholders van ProRail, als onderdeel en vooruit lopend op de implementatie van het ProRail-brede Programma Integriteit. Doel van het project is het versterken van het wederzijds vertrouwen tussen medewerkers van ProRail enerzijds en ingenieursbureaus en aannemers anderzijds door het vaststellen van gemeenschappelijke kernwaarden en spelregels en het stimuleren van de naleving daarvan. Zo is inmiddels met zeven grote ingenieursbureaus een aantal toetsstenen afgesproken over de wijze waarop wij zaken met elkaar willen doen. Eenzelfde traject met spooraannemers zit nog in de beginfase.

6.5 Risicomanagement

Het beheersbaar houden van risico's in de bedrijfsvoering is een integraal onderdeel van de corporate governance van een organisatie. ProRail heeft recentelijk besloten tot de invoering van de principes van corporate governance zoals deze door de Commissie Tabaksblat in december 2003 zijn opgesteld. In het bijzonder gaat de aandacht uit naar:

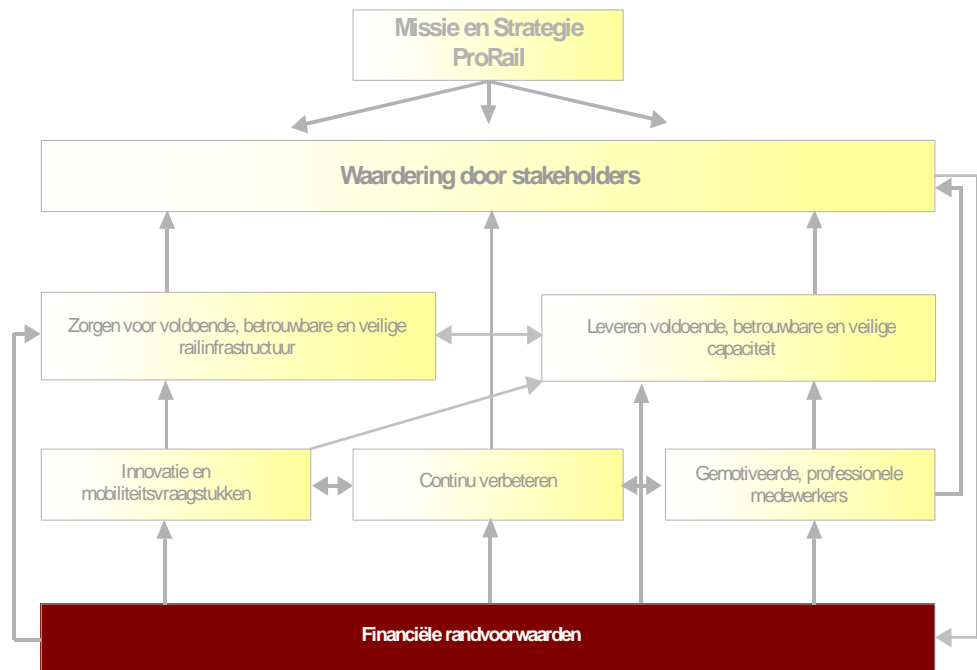
- het waarborgen van de realisatie van de doelstellingen van ProRail;
- de strategie en de risico's verbonden aan de ondernemingsactiviteiten;
- de opzet en de werking van de interne risicobeheersings- en controlesystemen;
- het (financiële) verslaggevingproces;
- de naleving van de wet- en regelgeving.

Op dit moment worden aspecten van de corporate governance al uitgevoerd. Vooral kwaliteitssystemen met een systeem van interne auditing zijn op diverse plekken in de organisatie ingevoerd, zowel binnen de staande organisatie als binnen investeringsprojecten. Als voorbeelden kunnen Capaciteitsmanagement en de Projectorganisatie Betuweroute worden genoemd. Daarnaast wordt ook op vele plekken risicomanagement toegepast of ontwikkeld, bijvoorbeeld bij Veiligheid & Milieu en in de relatie van Verkeersleiding met NS Reizigers. Omdat de Raad van Bestuur van ProRail van mening is dat genoemde systemen systematisch en organisatiebreed dienen te worden toegepast is het programma 'corporate governance' in het leven geroepen. In dat kader wordt op het niveau van ProRail begin 2005 een organisatiebrede risicoanalyse uitgevoerd. Daarnaast worden activiteiten binnen de bedrijfseenheden ontplooid. Dat gaat op de volgende wijze:

1. Eerst worden beheerskaders opgesteld die door de Raad van Bestuur worden geaccordeerd waaraan de interne beheersing van de bedrijfseenheden moet voldoen.
2. Vervolgens wordt door de bedrijfseenheid getoetst in welke mate deze 'in control' is volgens de methode van de 'control self assessment'.
3. De uitkomst van de toetsing is een analyse van sterke en zwakke punten van de interne beheersing. Vervolgens wordt input gegeven voor het plan van aanpak voor het vervolg: wat gaan we doen en wat niet, en vooral wat gaan we éérs doen. De afweging van het uit te voeren programma wordt ingegeven door een interne risicoanalyse met beheersmaatregelen die genomen kunnen worden.

7 Financiële randvoorwaarden - Inkomsten en bestedingen

ProRail is er verantwoordelijk voor om de activiteiten voortvloeiend uit de Spoorwegwet / Beheerconcessie optimaal te vervullen. De hiervoor benodigde activiteiten en daaruit voortvloeiend de financiële middelen worden verwerkt in scenario 'ProRail: structureel vervangen'. Conform de Beheerconcessie moet er echter aansluiting zijn met de in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen middelen. Deze aansluitende begroting is uitgewerkt in Scenario 'Rijksbegroting' en vormt de basis van dit hoofdstuk. Aan het eind van het hoofdstuk wordt dan het scenario 'ProRail: structureel vervangen' uitgewerkt.



Focus voor dit beheerplan

Scenario 'Rijksbegroting'

Conform de Beheerconcessie moet er aansluiting zijn met de in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen middelen. De sluitende begroting binnen de kaders is uitgewerkt in Scenario 'Rijksbegroting'. Dit scenario is deels gebaseerd op het eerder binnen Beheer en Instandhouding gebruikte scenario 'Niet verder wegglijden'. Dit scenario richt zich op het handhaven van de prestatie van de spoorweginfrastructuur op de korte termijn.

Het beheerplan is gebaseerd op Scenario 'Rijksbegroting' dat aansluit bij de beschikbare middelen. In dit hoofdstuk wordt toelichting gegeven op de inkomsten en de uitgaven die ProRail voorziet.

7.1 Inkomsten ProRail

ProRail verkrijgt de voor haar activiteiten benodigde financiële middelen langs verschillende wegen. Tabel 7.1 geeft hiervan een overzicht, opgesteld op kasbasis.

Tabel 7.1 Inkomsten ProRail 2005-2008 / Scenario 'Rijksbegroting'

	2004	2005	2006	2007	2008
Beheerconcessie					
Subsidie Kapitaallasten en Onderhoud*	857	823	927	883	859
Jaarcontract Railverkeersleiding*	76	83	80	80	82
Jaarcontract Railned*	14	16	19	19	19
Netto gebruiksvergoeding	119	163	179	195	198
Subtotaal Beheerconcessie	1.066	1.085	1.210	1.183	1.163
Geactiveerde productie eigen bedrijf	63	61	59	56	54
Derden werken / overige opbrengsten	24	25	29	29	29
Inkomsten via PoBR			10	20	
Totaal	1.153	1.171	1.303	1.283	1.241
Herstelplan Spoor (evaluatie 01/06/06)	0	0	123	140	138

* dit onderscheid verdwijnt na de fusie en de implementatie van de Spoorwegwet.

Subsidie Kapitaallasten en Onderhoud

In de Rijksbegroting voor 2005 trekt de overheid voor de periode 2005-2008 € 3.492 miljoen uit ten behoeve van beheer en onderhoud van het spoor. Bij vaststelling van deze rijksbijdrage heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich destijds gebaseerd op het scenario 'niet verder wegglijden' van Railinfrabeheer en is rekening gehouden met de inkomsten van ProRail uit de gebruiksvergoeding. Er is een tweetal kostenposten waarover ProRail nog in gesprek is met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat omtrent de wijze van financiering. Het betreft de ontwikkeling van de te betalen pensioenpremies (oplopend van € 1,7 miljoen in 2005 tot € 3,5 miljoen in 2008) en de extra opgelegde ZBO-taakstelling (oplopend van € 1,4 miljoen in 2005 tot € 7,7 miljoen in 2008).

De leenfaciliteit voor de financiering van kleinere nieuwbouw projecten ad € 57 miljoen per jaar, en de rentekosten die hieruit voortvloeien zijn slechts verwerkt tot en met 2006. Het is nog onduidelijk of en hoe deze dekking daarna gecontinueerd wordt. ProRail gaat ervan uit dat de leenfaciliteit voor kleine infra-uitbreidingen wordt vervangen door een verhoging van de concessievergoeding.

Jaarcontract Railverkeersleiding

ProRail is uitgegaan van een voortzetting van de huidige situatie. De opgenomen inkomsten volgen uit een extrapolatie van het huidige systeem van bekostiging (vergoeding per treinbeweging). De mate van verkeersgroei heeft hier dus direct consequenties voor de inkomsten van ProRail. Aan inkomsten mag op basis van het - tussen Railverkeersleiding en V&W - t/m 2004 gehanteerde bekostigingsmodel bij 25,2 miljoen treinbewegingen € 76,5 miljoen opbrengst worden verwacht.

Tabel 7.2 Bekostigingsmodel ProRail/Railverkeersleiding 2005-2008 / Scenario 'Rijksbegroting'

Opbouw financiën Verkeersleiding	Kosten (in miljoen € prijspeil 2004)	
Prognose aantal treinbewegingen 2005	25,2 miljoen	
Tarief per treinbeweging	€ 1,59	*
Bijdrage ten behoeve van treindienstleiding	€ 40,1 miljoen	
Overige taken	€ 28,5 miljoen	+
	€ 68,6 miljoen	
Budgetfactor	85,57%	*
	€ 58,7 miljoen	
Indexatie naar prijspeil 2004	1,303237	*
Totaal bedrag	€ 76,5 miljoen	

Voorts is aangenomen dat de kosten voor de bediening van de Niet Centraal Bediende Gebieden ad € 5 miljoen per jaar in 2005 vanuit de Rijksbegroting worden gefinancierd en vanaf 2006 via de gebruiksvergoeding (opgenomen onder overige opbrengsten, evenals de inkomsten uit het omroepcontract, zogenaamde 'neutrale vergoedingen'). Ook is verondersteld dat de kosten met betrekking tot de bediening van de HSL/BR met ingang van 2006 ad € 1 miljoen oplopend tot € 3 miljoen in 2008 en de te betalen pensioenpremies ad € 1,5 miljoen in 2005 oplopend tot € 2,8 miljoen in 2008 uit de rijksbegroting worden gefinancierd.

Jaarcontract Railned

Ook de middelen voor Railned worden niet specifiek toegewezen in de Rijksbegroting. ProRail gaat uit van een continuering van het huidige contractvolume, inclusief een voortzetting van de bekostiging van de activiteiten ten behoeve van de Havenspoorlijn¹. De middelen voor Railned zijn gebaseerd op het bekostigingsmodel dat uitgaat van de formule: Budget = uren x tarief + kosten uitbesteding. Eveneens is aangenomen dat de beheerkosten voor nieuwe systemen als KIS en PTI ad € 1,9 miljoen in 2005 oplopend tot € 4,5 miljoen in 2008 vanuit de Rijksbegroting worden gefinancierd, evenals de te betalen pensioenpremies ad € 0,3 miljoen in 2005 oplopend tot € 0,7 miljoen in 2008. ProRail ontwikkelt in 2005 door aan het systeem PTI (Planning en Toedeling Infrastructuur). Thans is reeds een beschikking afgegeven ten behoeve van een deel van PTI (Basisuren).

¹ Deze kosten worden nu nog gedragen door DGG van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Tabel 7.3 Inkomsten ProRail / Rained 2005 (in miljoen €, prijspeil 2004)

Taken	Netto Kosten 2005 (in € miljoen)
Capaciteitsverdeling; verdelen van capaciteit over de aanvragen, plus overbelastverklaringen	3,4
Capaciteitsontwikkeling; stelt de beschikbare functionaliteit van de railinfrastructuur vast ten behoeve van het proces van capaciteitsverdeling	2,2
Capaciteits- en benuttingsstudies ² , waarvan: <ul style="list-style-type: none"> • 0,5 voor bijdragen aan MIT-planstudies • 0,1 voor bijdragen aan Ruimte voor de Fiets 	6,1
Innovatiestudies	1,6
Leiding en staf	2,7
Totaal budget Capaciteitsmanagement	16

Planstudies Nieuwbouw

Planstudies die door ProRail worden uitgewerkt worden nu gedekt op basis van de AK systematiek. Op dit moment werken ProRail en V&W gezamenlijk aan een voorstel om deze systematiek aan te passen.

Netto Gebruiksvergoeding

De gebruiksvergoeding voor het jaar 2005 is conform de huidige procedure bepaald door de Minister, waarbij tevens rekening is gehouden met de door de regionale vervoerders te betalen gebruiksvergoeding waardoor het totale bedrag ad € 163 miljoen aansluit bij de nieuwe systematiek.

Vanaf 2006 wordt de nieuwe systematiek gehanteerd. In 2006 wordt daarbij eerst nog een ingroeikorting toegepast. In de cijfers is dit verwerkt door het bedrag van 2005 en 2007 te middelen. Met V&W vindt overleg plaats over de precieze invulling van de ingroeikorting. Vanaf 2007 geldt de nieuwe methodiek onverkort. De tarieven daarvan worden thans ge-update. Opgenomen zijn de opbrengsten van de gebruiksvergoeding met als basis de oorspronkelijke geïndexeerde tarieven. In onderstaande tabel zijn op de tweede regel de bedragen die in de Rijksbegroting staan, gepresenteerd.

Tabel 7.4 Inkomsten uit te ontvangen gebruiksvergoeding (in miljoen €, prijspeil 2004)

Basis	2004	2005	2006	2007	2008
Huidige systematiek	119	150			
Rijksbegroting			169	200	200
Nieuwe systematiek		163	179	195	198

In de nieuw in te voeren systematiek voor de gebruiksvergoeding stelt ProRail (conform de Spoorwegwet) jaarlijks de tarieven vast voor de producten/diensten die worden geleverd aan de vervoerders. Vanaf het jaar 2006 zijn onder de gebruiksvergoeding opgenomen de ontvangsten uit categorie 1 (het minimumtoegangspakket) en categorie 2 (toegang tot en gebruik van voorzieningen, zoals stations en installaties t.b.v. elektrische tractie). De extra ontvangsten als gevolg van de neutrale factoren (kosten die thans al wel door de vervoerder worden betaald, maar die nog niet in de kosten van ProRail zijn verwerkt) zijn niet meegenomen. Het betreft hier met name (maar niet uitsluitend) het omroep contract, de

² Niet meegeteld zijn separate contracten met V&W (zoals nieuwe lijnen, specifieke evaluaties) en met derden (o.a. regionale overheden).

vergoeding verkeersleiding Niet Centraal Bediende Gebieden (NCBG) en de vergoeding voor Tennet. De eerste twee zijn nu opgenomen onder de overige opbrengsten (NCBG vanaf 2006), de laatste is niet separaat zichtbaar gemaakt.

Geactiveerde productie eigen bedrijf

De kosten die gemoeid zijn met investeringsprojecten worden in rekening gebracht op de projecten via het doorbelasten van uren. In de gehanteerde tarieven is een vergoeding voor overheadkosten inbegrepen. De financiering voor de nieuwbouwprojecten valt niet onder de subsidieverlening. Per project wordt afzonderlijk beschikt. Om de transparantie in de inkomsten te borgen en inzicht te geven in de verhouding tussen inkomsten en kosten van de staande nieuwbouw organisatie is hier wel de geactiveerde productie als inkomstenbron opgenomen. De vergoeding wordt nu bepaald met de zogenaamde AK systematiek, waarbij ProRail een vergoeding krijgt in de vorm van een percentage van de realisatiekosten. Op dit moment werken het Ministerie en ProRail gezamenlijk aan een voorstel om deze systematiek aan te passen.

Derden werken / Overige opbrengsten

Onder 'Overige Opbrengsten' zijn onder meer de volgende zaken opgenomen:

- Vergoeding verkeersleiding niet centraal bediende gebieden (vanaf 2006)
- Inkomsten uit hoofde van het omroepcontract
- Vergoeding instandhouding werken van derden (lokale en regionale overheden)
- Vergoeding beheer sector brede ICT systemen

Inkomsten via projectorganisatie Betuweroute

Een deel van de beheerkosten van de Betuweroute worden gefinancierd via de projectorganisatie Betuweroute (PoBr).

Vorbereiding beheer HSL-Zuid

Ter voorbereiding op het in beheer kunnen nemen van de HSL-Zuid worden nu diverse voorbereidende activiteiten ontwikkeld. De financiering van deze activiteiten zit niet in dit Beheerplan. Hiervoor wordt separaat een subsidie / financiering aangevraagd. Het gaat hierbij om € 2 miljoen in 2004, € 5 miljoen in 2005 en € 4 miljoen in 2006.

Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)

Het betreft de te ontvangen vergoeding voor het uit te voeren programma geluidsreductie op de emplacementen teneinde te kunnen voldoen aan de in de milieuevangelingen gestelde eisen. Door V&W is hiervoor een bedrag van € 111 miljoen extra beschikbaar gesteld (zie tabel 7.5 voor de periode 2004 - 2008). De programmakosten zijn nu nog opgenomen in het Infracfondsgedeelte van de Begroting 2005 onder 'Realisatie railwegen personenvervoer, IF 01.02.02 Geluid: emplacementen en innovatieve ontwikkelingen.' maar zullen conform afspraak (uw kenmerk DGP/SPO/U.04.01551) overgeboekt worden naar het begrotingsartikel 'Beheer en onderhoud: Realisatie'. Dit beheerplan sluit aan bij de begroting, en daarom zijn de activiteiten hierin niet opgenomen. Deze worden wel ter hand genomen, maar vallen onder Nieuwbouw Projecten (ARP).

ProRail ondersteunt de zienswijze van het Ministerie dat deze activiteiten binnen de scope van Beheer en Onderhoud vallen, en hoopt dat de financiering zo snel mogelijk via deze weg kan worden geregeld, zodat geen separate beschikking hoeft worden aangevraagd.

Tabel 7.5 Inkomsten beschikbaar gesteld UPGE (in miljoen €, prijspeil 2004)

	2004	2005	2006	2007	2008
UPGE		8,1	14,2	28,3	24,3

Herstelplan spoor

Naast boven genoemde inkomsten heeft de spoorsector € 2,4 miljard gevraagd voor de uitvoering van de activiteiten zoals opgenomen in het 'Herstelplan Spoor'³. De Rijksoverheid stelt hiertoe ruim € 1,9 miljard beschikbaar tot en met 2012. De 1e fase van dit Herstelplan Spoor ad € 853 miljoen is reeds in de subsidie Kapitaallasten en Onderhoud opgenomen. Voor de 2e fase is er € 1.075 miljoen opgenomen: € 734 miljoen in de periode 2006 – 2010, de rest in 2011 en 2012. De middelen die in het kader van de tweede fase Herstelplan Spoor zijn gereserveerd, zullen worden aangewend conform het gedachtegoed van het korte termijn plan Benutten en Bouwen. In de loop van 2005 zal ProRail hiertoe een gedetailleerde planning opstellen. Hierbij moet worden opgemerkt dat toekenning van deze middelen afhankelijk is van de evaluatie op de effecten van de 1e fase herstelplan spoor. Deze evaluatie zal in 2006 plaats vinden. Bij een positieve uitkomst zullen de middelen die voor 2006 worden toegekend echter niet meer in 2006 kunnen worden ingezet door de lange termijn die nodig is om werkzaamheden aan het spoor in te plannen. Er zal dan met het Ministerie van V&W bekeken worden hoe deze middelen ten behoeve van de instandhouding van het spoor ingezet kunnen worden.

Aansluiting inkomsten Beheerplan op Rijksbegroting

Dit Beheerplan is opgesteld met de beheerconcessie in het achterhoofd. Dit document voldoet zowel aan de eisen zoals gesteld in de beheerconcessie als aan de vereisten gesteld aan de subsidieaanvraag. Naast de aanvraag voor subsidie voor de activiteiten die voortvloeien uit de beheerconcessie worden middels dit 'beheerplan' tevens de middelen aangevraagd voor de activiteiten die ProRail uitvoert in opdracht van het Ministerie van V&W welke betrekking hebben op beheertaken die buiten de beheerconcessie vallen. Indien ProRail op 1 januari aanstaande nog geen juridische entiteit is die als beheerder in de zin van de spoorwegwet kan optreden kan dit beheerplan tevens worden gelezen als de bundeling van de subsidieaanvraag Kapitaal en onderhoudslasten en de jaarovereenkomsten Railverkeersleiding en Railned. In de onderstaande tabel (tabel 7.6) is daartoe een koppeling gelegd tussen de huidige – lees oude – en de toekomstige situatie qua financiering en verantwoording in de Rijksbegroting.

Tabel 7.6 Aansluiting inkomsten op Rijksbegroting (in miljoen €, prijspeil 2004)

	Begrotings- artikel	Bedrag (in € miljoen)
Beheerconcessie-activiteiten		
Activiteiten inzake het verdelen van capaciteit	01.02.01	4,6
Activiteiten inzake het verrichten van plan en verkenningsstudies	01.02.02	11,4
Activiteiten inzake de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur	01.02.03	714
Activiteiten inzake het leiden van verkeer	01.02.05	83
Rente en aflossing leenfaciliteit versnelde aanleg	01.02.06	109
Niet-Beheerconcessie-activiteiten		
Niet-concessie activiteiten op verzoek van V&W	01.02	PM
TOTAAL		922 + PM
Leenfaciliteit		75 25 (herfinanciering)

³ Hier wordt gerefereerd aan de benodigde middelen om het 'startpakket Benutten en Bouwen' uit te voeren. Dit startpakket is uitgewerkt in het Herstelplan Spoor.

7.2 Uitgaven ProRail

De exploitatiebegroting van ProRail is gebaseerd op Scenario 'Rijksbegroting' en sluit daarmee aan bij de beschikbare middelen voor Beheer en onderhoud railwegen zoals die zijn opgenomen in de Rijksbegroting 2005 en de vigerende bekostigingsmodellen van Railned en Railverkeersleiding. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de werkzaamheden, voorzien van een financiële onderbouwing, op basis waarvan ProRail in de eerstvolgende subsidieperiode zal voldoen aan haar zorgplicht

Tabel 7.7 Uitgaven ProRail bij Scenario 'Rijksbegroting' (in miljoen €, prijspeil 2004)

Scenario II	2004	2005	2006	2007	2008
Verkenningen & Innovatie	9	8	8	9	9
Beheer	82	87	94	95	92
Kleinschalig Onderhoud	244	233	220	215	215
Kleinschalig Onderhoud – efficiency	-	14	32	40	40
Grootschalig Onderhoud	113	111	111	112	113
Transfer	56	61	63	64	67
Bovenbouwvernieuwing	216	224	212	221	265
Efficiencytaakstelling	19-	25-	25-	25-	25-
Veiligheid:ATB aanpassingen	-	-	13	13	14
Mutanten a.g.v. uitbreiding (MIT)	-	2	7	10	12
Subtotaal Uitbesteed Werk	701	715	735	754	802
NSR	4	4	4	4	4
Apparaatskosten	191	201	200	203	208
Buitengewone kosten	-	3	3	3	3
Generieke taakstelling	7-	4-	7-	8-	10-
Netto kapitaallasten	198	202	210	215	218
NBP geactiveerde productie	63	61	59	56	54
TOTALE BEDRIJFSKOSTEN	1.151	1.180	1.204	1.226	1.279
Bandbreedte		9-			-38
TOTALE BEDRIJFSKOSTEN	1.151	1.171	1.204	1.226	1.241

Beheer

De kosten voor beheer corresponderen overwegend met de speerpuntennota (voorjaar 2002) en de daarop gebaseerde subsidieaanvragen. Deze reeks vertoonde een sterke stijging van kosten beheer, die met name veroorzaakt werden door invoering dynamische reisinformatie en verdere ontwikkeling van VPT-systemen. Er zijn vier mutanten op deze reeks:

- Nieuwe inzichten m.b.t. dynamische reisinformatie (InfoPlus) hebben tot een neerwaarts bijgestelde uitgavenprognose geleid (oplopend tot een bijstelling met € 12 miljoen in 2008);
- GSM-R: marktontwikkelingen en door NSR gemaakte keuzes maken het voor ProRail onmogelijk om de opgelegde marktopbrengsten te realiseren (€ 1 miljoen in 2005; oplopend tot € 5,2 miljoen in 2008). Ook hebben uitkomsten van het mediation traject met Mobirail gevolgen voor de kosten (€ 0,8 miljoen per jaar). Op het gebied van tunnelcommunicatie worden (in de speerpuntennota niet voorziene) kosten verwacht ad. € 1 miljoen per jaar;
- Beheerkosten als gevolg van het in beheer nemen van de Betuweroute (€ 2,1 miljoen per jaar)
- Rolling Contact Fatigue (€ 0,8 miljoen per jaar).

Kleinschalig onderhoud

De begrote kosten Kleinschalig onderhoud vertonen een trendbreuk. Ten opzichte van 2004 dalen de kosten voor 2005 met € 11 miljoen en de kosten voor 2006 met € 24 miljoen. Dit vindt zijn oorsprong in de afspraken die zijn gemaakt met de procescontract aannemers (efficiencytaakstelling van € 14 miljoen voor 2005, € 32 miljoen voor 2006, € 40 miljoen voor 2007 en verder). De kosten voor het onderhoud van de Betuweroute stijgen van € 7,4 miljoen in 2004 naar € 16,0 miljoen in 2008.

Kleinschalig onderhoud efficiency

Met de procescontract aannemers is voor de jaren 2005 en 2006 afgesproken dat de behaalde efficiency op de procescontracten als financiering wordt gebruikt voor additionele activiteiten, gericht op de overeengekomen TAO-reductie. Voor de jaren na 2006 is reeds € 40 miljoen ingeboekt, hier zijn nog geen nadere afspraken gemaakt. ProRail zal in overleg met het Ministerie hier nadere invulling aan geven.

Grootschalig onderhoud

De kosten Grootschalig onderhoud dalen licht t.o.v. 2004. Dit wordt met name veroorzaakt doordat het budget voor 2004 een incidentele component voor reductie TAO's bevat welke vanaf 2005 niet meer terugkomt.

Transfer

De post transfer stations loopt op van € 56 miljoen in 2004 naar € 67 miljoen in 2008. Dit is het gevolg van het in beheer nemen van de Sleutelprojecten en verdere kwaliteitsverbeteringen aan stations.

Bovenbouwvernieuwing

De reeks voor bovenbouwvernieuwing is gebaseerd op het LCM+ Bovenbouwplan. In het kader van het Meerjaren Financieel Plan/ Vervangingsplan zal deze reeks voor bovenbouwvernieuwing worden herzien in 2005. Hierbij zal ook rekening gehouden worden met de uitvoerbaarheid van het programma, zowel voor wat betreft de benodigde buitendienststellingen (hinder vervoerders) als voor wat betreft de uitvoeringscapaciteit in de markt.

Veiligheid; ATB aanpassingen

Door V&W wordt in de periode 2006-2008 € 40 miljoen beschikbaar gesteld om de 400 meest risicovolle locaties op het gebied van StopTonend Sein passages aan te pakken.

Mutanten a.g.v. uitbreiding infrastructuur

Vanuit het MIT wordt nieuwe infra gerealiseerd. Geïnteriseerd is welk effect dit heeft op de beheer- en instandhoudingskosten. De geprojecteerde reeks is excl. mutanten in stationsinfra; deze kosten zijn reeds onder 'transfer' gerubriceerd.

NS Reizigers

Als reizigers vertraging oplopen, kunnen zij onder voorwaarden hun geld van de NS terug krijgen. ProRail draagt bij aan de kosten van deze regeling.

Netto Apparaatskosten

Hieronder vallen alle personele lasten en aanverwante zaken (zoals huisvesting, automatisering en advisering) De netto apparaatskosten zullen na de fusie en de daarmee

gepaard gaande inrichting van de ProRail administratie opnieuw gerubriceerd worden op basis van naar productie gerelateerde kosten en overige kosten.

De belangrijkste mutanten in de periode 2004-2008 zijn:

- Extra kosten als gevolg van oplopen pensioenpremies van € 2 miljoen in 2004 naar € 7 miljoen in 2008;
- Extra taken bij Railed, Railverkeersleiding en Beheer & Instandhouding ad € 10 miljoen
- Aflopende transformatiekosten

Buitengewone kosten

Onder deze post zijn de reeds te begroten kosten voor nieuwe activiteiten die volgen uit de nieuwe spoorwegwet opgenomen. Het gaat dan onder meer om de statistiekverplichtingen.

Generieke taakstelling

Binnen de Rijksoverheid is thans sprake van diverse taakstellende efficiencyverbeteringen. Voor ProRail is dit na overleg met V&W vertaald in een generieke taakstelling, weergegeven in de onderstaande reeks welke doorloopt tot en met 2009 en cumuleert tot € 96 miljoen.

Tabel 7.8 Efficiency en effectiviteitsverbeteringen (in miljoen €, prijspeil 2004)

(€ miljoen)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Cum
Overeengekomen generieke efficiency taakstelling	28	2	7	8	11	12	14	14	96
Reeds gekort in Rijksbegroting	0	0	0	4	4	4	4	4	21
Resterende generieke taakstelling	28	2	7	4	7	8	10	10	75

Een deel van de generieke taakstelling (ZBO efficiencytaakstelling ad. € 4,2 miljoen per jaar) is vanaf 2005 reeds in mindering gebracht op de beschikbare middelen voor Kapitaallasten en Onderhoud. Het resterende deel heeft een tijdelijk karakter en eindigt ultimo 2009. Deze taakstelling is additioneel ten opzichte van de structurele efficiencyverbetering die vanaf 2001 in de subsidieaanvragen Kapitaallasten en Onderhoud Infrastructuur is opgenomen (een oplopende reeks van € 15 miljoen in 2003 via € 19 miljoen in 2004 tot € 25 miljoen per jaar vanaf 2005).

Netto kapitaallasten

Onder deze noemer worden de afschrijvingskosten en de interestlasten gerekend.

Tabel 7.9 Netto kapitaallasten (in miljoen €, prijspeil 2004)

Netto kapitaallasten	2004	2005	2006	2007	2008
Rentelasten	108	109	113	117	122
Netto afschrijvingskosten	90	93	97	98	96
TOTAAL	198	202	210	215	218

De rentekosten nemen jaarlijks toe door met name de nieuw aan te trekken leningen voor de financiering van de "uitbreidingsinvesteringen Eigen Financiering". Het betreft kleine infra aanpassingen ad. € 57 miljoen en "ruimte voor de fiets" ad. € 18 miljoen, totaal € 75 miljoen. Deze leenfaciliteit loopt af in 2007. De opgenomen netto afschrijvingen betreffen afschrijvingen op met 'Eigen Financiering (EF)' gestichte objecten, tegen Historische Uitgave Prijzen (HUP). De vervanging van à fonds perdu gefinancierde projecten en van de reeds buiten afschrijving geraakte activa zal leiden tot een forse stijging van de netto afschrijvingslasten. Deze stijging is niet in bovenstaande reeks opgenomen. In het Meerjaren Financieel Plan/ Vervangingsplan zal dit nader worden uitgewerkt. In tabel 7.10 is een overzicht opgenomen van het leningenpakket van ProRail

Tabel 7.10 Leningenpakket (in miljoen €, prijspeil 2004)

Omvang leningen per ultimo jaar	2004	2005	2006	2007	2008
Onderhandse leningen	290	265	240	240	139
Staatsleningen	1818	1918	2018	2018	2118
TOTAAL	2108	2183	2257	2257	2257

Geactiveerde productie eigen bedrijf

In onderstaande tabel een beeld van de verwachte investeringsuitgaven, met de daarmee corresponderende geactiveerde productie eigen bedrijf.

Tabel 7.11: Ontwikkeling investeringen

Planjaar	2004	2005	2006	2007	2008
Totaal investeringen	1.154	1.074	1.440	1.198	1.067
Geactiveerde productie ProRail	63	61	59	56	54

Bandbreedte

In overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is afgesproken dat in de begroting van de kosten een bandbreedte van maximaal 5% kan worden toegepast om deze sluitend te maken met de inkomsten zoals deze zijn opgenomen in de Rijksbegroting. Dit betekent in concreto dat de kosten in de begroting 5% hoger mogen zijn dan de inkomsten waarbij het streven is in het betreffende jaar alsnog binnen de kaders van de Rijksbegroting uit te komen. Een dergelijke begrotingsafwijking lijkt reëel omdat alleen al mee (of tegenvallende) aanbestedingen voor grote afwijkingen kunnen zorgen gedurende het jaar en deze vooraf niet volledig / exact kunnen worden ingeschat. Dit laat onverlet dat ProRail nadrukkelijk stuurt op een aan het einde van het jaar sluitende kosten- en inkomsten begroting.

Niet verwerkte (mogelijke) mutanten

ProRail wordt de komende jaren geconfronteerd met een aantal extra kosten die nog niet goed in te schatten zijn en derhalve niet zijn verwerkt in de kostenprognoses maar voor de goede orde hier wel genoemd worden:

- In 2004 is een start gemaakt met werken volgens het 'Normen Kader Veilig Werken'. Dat kan vorm krijgen doordat meer werk plaatsvindt in trein vrije perioden of door maatregelen op de werkplek. In het eerste geval betekent het een duidelijke daling van de beschikbaarheid van treinpaden voor vervoerders – een zeer ongewenste ontwikkeling -, in het laatste een kostenverhoging. Omdat nog niet duidelijk is welke kant het op gaat, is de post vooralsnog PM (niet) opgenomen.
- De eisen met betrekking tot arbo-veiligheid, op grond van het Besluit Spoorverkeer, gaan mogelijk verder dan 'Nieuw kader veilig werken'. Zodra de Ministeriele regeling bekend is, zullen de consequenties worden doorgerekend.

- De vergoeding aan Tennet (€ 28 miljoen in 2005) voor het beschikbaar stellen van transportcapaciteit voor elektriciteit wordt nu rechtstreeks betaald door de vervoerders. Straks loopt dit via de beheerder en wordt de beheerder weer gecompenseerd via de gebruiksvergoeding. Omdat de gebruiksvergoeding echter volgens de oude systematiek wordt uitgevoerd is er nog onduidelijkheid omtrent de vergoeding.
- In 2005 zal ook een aanvang worden gemaakt met de volgende fase van het PTI-project. De kosten hiervan worden vooralsnog geraamd op circa € 8 miljoen. Het is nog niet duidelijk hoe dit project in de tijd gerealiseerd zal worden. Met de realisatie van deze fase wordt het voor ProRail mogelijk om de capaciteitsverdelingen uit te voeren conform de nieuwe Spoorwegwet.
- In de voorliggende cijfers zijn nog geen uitgaven opgenomen ten behoeve van de monitoring-studie. Deze uitgaven worden geraamd op € 5 miljoen, verspreid over 2005 en 2006. Begin 2005 zal ProRail een uitgewerkt plan van aanpak presenteren dat is afgestemd met de sector.

Daarnaast worden bij de invoering van de nieuwe Spoorwegwet extra taken en verantwoordelijkheden bij ProRail gelegd welke nog niet zijn meegenomen in de kosten. Het gaat hierbij om de volgende zaken:

- Notified Bodies ('nobos'): Bij oplevering van nieuwbouw projecten en mogelijk ook na uitvoering van ingrijpende onderhoudswerkzaamheden, dient een Notified Body de spoorweginfrastructuur vrij te geven voor veilig gebruik. ProRail zal de hiermee verband houdende kosten in 2004 inzichtelijk maken.
- ProRail gaat volgens de Beheerconcessie een register bijhouden waarin per infra-element naast de bedrijfseconomische informatie ook de onderhoudshistorie en de storingen worden bijgehouden. Een dergelijk register heeft waarschijnlijk een grotere mate van detail nodig dan wat er nu beschikbaar is. In 2004/2005 zal het plan voor het opzetten van dit register opgesteld worden.

In onderstaande tabel worden de besproken inkomsten en uitgaven en het daaruit voortvloeiend resultaat gerecapituleerd.

Tabel 7.12 Resultaat (in miljoen €, prijspeil 2004)

	2004	2005	2006	2007	2008
Inkomsten (tabel 7.1)	-1.156	-1.171	-1.303	-1.283	-1.241
Uitgaven (tabel 7.7)	1.151	1.180	1.204	1.226	1.279
Resultaat, overschot (-) of tekort (+)	-5	9	-99	-57	38
Herstelplan Spoor fase 2	0	0	123	140	138

Het tekort van € 9 miljoen valt binnen de bandbreedte zoals eerder in dit hoofdstuk gedefinieerd. In overleg met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat zal gezorgd worden voor een sluitende begroting 2005. Onderzocht zal worden in hoeverre het gunstige aanbestedingsresultaat van 2004 hiertoe kan worden aangewend dan wel een kasschuif tussen de jaren kan worden ingezet om alsnog de ingeplande werken voor 2005 uit te voeren. Voor de jaren vanaf 2007 is voor een beperkt deel invulling gegeven aan de middelen van de 2^e fase van het herstelplan spoor. Zoals eerder aangegeven zal ProRail in de loop van 2005 een gedetailleerde planning opleveren voor deze inkomsten.

7.3 Niet-concessie activiteiten

Er zijn een aantal activiteiten die ProRail wel uitvoert in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat maar welke geen onderdeel vormen van de scope van de beheerconcessie. Voor het beheer van tankplaten en fietsenstallingen geldt dat beide voorzieningen niet in het KB Hoofdspoorweginfrastructuur zijn opgenomen. Voor de SUNIJ-lijn geldt dat op basis van afspraken tussen het Ministerie en de Bestuursregio Utrecht de kosten voor vervanging voor rekening komen van het Ministerie.

Tabel 7.13 geeft een overzicht van de totale kosten voor de niet-concessie activiteiten. De kosten van de eerste vier activiteiten zijn al in de gepresenteerde uitgaven opgenomen. De kosten voor de SUNIJ-lijn zijn echter nog niet opgenomen.

Tabel 7.13 Uitgaven t.b.v. niet-concessie activiteiten (in miljoen €, prijspeil 2004)

	2005	2006	2007	2008
Studies Capaciteitsmanagement	0,69	p.m.	p.m.	p.m.
Tankplaten	0,62	0,59	0,23	0,44
Fietsenstallingen	1,61	1,61	1,61	1,61
Transferruimtes	1,90	1,90	1,90	1,90
SUNIJ lijn	3,53	0,87	0,38	2,47
	8,35	4,97	4,12	6,42

Studies Capaciteitsmanagement

In het kader van de lange termijnvisie op de benodigde infrastructuurcapaciteit worden op verzoek van V&W, maar ook van derden, studies verricht 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 buiten de activiteiten die ProRail in het kader van de Beheerconcessie voor de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur.

Tankplaten

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

ProRail is belast met het beheren van tankplaten inclusief de onderhoudscontracten. Deze beheertaak valt buiten de beheerconcessie en wordt hier daarom apart behandeld. Het betreft het groot onderhoud aan tankinstallaties op emplacementen, het vervangen van olie-afscheider en pompen en het verwijderen, saneren of renoveren van kleine tankinstallaties onder- en bovengronds.

Fietsenstallingen

NS Stations verzorgt het dagelijks beheer van de rijwielstallingen (oud en nieuw, rekken en kluizen, bewaakt en onbewaakt incl. de geautomatiseerde stallingen. De bewaakte stallingen worden door de beheerder schoongehouden, daarvoor verzorgen wij alleen het onderhoud aan het casco en aan een eventueel aanwezig camerasysteem. De totale jaarlijkse kosten voor deze beheeractiviteiten bedragen ca. € 1.750.000 (prijspeil 2004). ProRail betaalt hiervan 92% en NS Stations 8%. Het beheer bestaat uit:

- Technisch onderhoud bestaat o.a. uit: wettelijke keuringen van elektrische installaties, vervanging van lampen, herstel van bestrating en het storingsherstel (ruitbreuk e.d.).
- Schoonmaak bestaat o.a. uit: glaswas, reinigen goten, reinigen frames en klemmen, reinigen hemelwaterafvoer en straatkolken, verwijderen zwerfvuil, verwijderen graffiti en gladheidbestrijding.

De genoemde uitgaven zijn al opgenomen in tabel 7.7 onder 'Transfer'.

Transferruimtes

NS Stations verzorgt het dagelijks beheer van de stationshallen. Het beheer bestaat uit technisch onderhoud, veiligheid en schoonmaak. Technisch onderhoud bestaat o.a. 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 (deze kosten zijn ingeschat). Veiligheid bestaat uit een deel surveillance en sluitrondes, camerabewaking en BHV (deze kosten worden per object (gehele station) geregistreerd en niet per ruimtesoort (kosten zijn ingeschat). Schoonmaak bestaat vooral uit het reinigen van de vloer en glaswas, daarnaast kan het verwijderen van graffiti van toepassing zijn (kosten voor vuilafvoer zijn ingeschat).

De totale jaarlijkse kosten voor deze beheeractiviteiten bedragen ca. € 1.900.000 (prijspeil 2004) ten laste van ProRail (met de volgende onderverdeling Technisch onderhoud en storingen € 500.000, Veiligheid € 100.000 en Schoonmaak € 1.300.000). De genoemde bedragen zijn al opgenomen in tabel 7.7 onder 'Transfer'.

SUNIJ (Sneltramlijn Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein)

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

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

Gelet op het bovenstaande zal ProRail ten behoeve van de uitgaven verbonden aan het groot onderhoud en de vernieuwing van de SUNIJ-lijn een separaat verzoek tot subsidie / financiering indienen.

7.4 Scenario 'ProRail: Structureel vervangen'

De doelstelling van ProRail is de afgesproken prestaties te leveren tegen minimale kosten. Concreet moet een afweging gemaakt kunnen worden tussen vernieuwing en onderhoud op basis van integrale kosten, onafhankelijk van het (korte termijn) kasritme van de Rijksoverheid. Hiervoor is een vergoeding benodigd voor de zogenaamde vervangingsinvesteringen, ofwel een dekking voor de afschrijvingskosten van ProRail. Met deze vergoeding wordt veroudering - en daarmee gepaard gaande (te) hoge onderhoudskosten en slechter wordende prestaties - in de toekomst voorkomen. In een business case blijkt dat tijdig vervangen uiteindelijk goedkoper is dan (te) lang onderhouden.

Zoals bij aanvang van dit hoofdstuk aangegeven zijn de vermelde cijferreeksen gebaseerd op Scenario 'Rijksbegroting', dat aansluit bij de beschikbare middelen. Scenario 'ProRail, structureel vervangen' is het scenario waarin ProRail de zorgtaken op langere termijn verantwoord uit kan voeren. In deze paragraaf wordt dit scenario uitgewerkt. De belangrijkste verschillen tussen de scenario's zijn de vervangingsinvesteringen en de post onvoorzien aan de kosten kant. Daarnaast is de mogelijke efficiency uit de OPC contracten vanaf 2007 ingeboekt en is de generieke taakstelling gecontinueerd.

Op de korte termijn lijkt financiering hiervan nog niet geregeld, maar dit scenario sluit wel aan bij de middelen die in de Nota Mobiliteit voor het spoor voorzien zijn. ProRail onderzoekt op dit moment, samen met het Ministerie, mogelijke oplossingen om voor de kortere termijn het financiële gat te dichten. Merk op dat beide scenario's dit jaar nog los van elkaar tot stand zijn gekomen. Vanaf volgend jaar zal (de opvolger van) scenario 'Rijksbegroting' afgeleid worden van ProRail's lange termijn scenario.

Aannames Meerjaren prognose scenario 'ProRail: Structureel vervangen'

De uitgangspunten die zijn gehanteerd bij de opbouw van de meerjaren prognose zijn de volgende.

- Het basisniveau van onderhoud is gebaseerd op de overeenkomst in de spoorsector van het najaar 2003 welke leidt tot een punctualiteitverbetering tot 87% en voor ProRail is uitgewerkt in de 'Sporambitie 2007'.
- De vergoeding voor de vervangingsinvesteringen of afschrijvingskosten is in deze prognose verwerkt met een ingroei-scenario. De basis hiervoor vormt het vervangingsplan 2004, wat gebaseerd is op technische levensduur en waarin nog geen Life Cycle Management effecten of een corridor benadering zijn verwerkt. Deze slagen zijn gepland voor 2005, zodat ze voor de mid term review beschikbaar zijn (2006).
- De vervoersprognose gaat uit van een groei van 14 miljard reizigers kilometers nu, tot 17 miljard in 2020, en een groei van het goederenvervoer van 32 miljoen ton nu tot 40 miljoen ton in 2010 en 55 miljoen ton in 2020. Dit sluit aan bij de huidige prognose uit de Nota Mobiliteit 2004 maar is beduidend lager dan de prognose die ten grondslag lag aan het programma Benutten en Bouwen welke uitging van een groei tot 25 miljard reizigers kilometers in 2020. Voor wat betreft het goederen vervoer echter hebben we aanwijzingen dat de groei ook (aanzienlijk) hoger kan liggen (48 miljoen ton in 2010, 80 miljoen ton in 2020). Dit wordt nader uitgewerkt en indien van toepassing in het volgende beheerplan verwerkt. In tabel 7.15 zijn vanaf 2009 de additionele beheerkosten ten gevolge van deze groei zichtbaar gemaakt.
- Alle nieuwe infrastructuur die nu in het MIT is opgenomen, is verwerkt in de onderhoudskosten, exclusief de Zuiderzeelijn en het nieuwe deel van de HSL (Infraspeed), Inmiddels is wel de principeafpraak gemaakt dat ProRail het contract over zal nemen, maar er wordt nog gesproken over de condities waaronder. Daarom hebben we het nog niet opgenomen in onze planning.

- Efficiency is verwerkt tot 75 miljoen per jaar, bestaande uit 25 miljoen per jaar in de bovenbouwvernieuwing, 10 miljoen op apparaatskosten en 40 miljoen op klein onderhoud op basis van de OPC+ contracten. Dit zijn bestaande efficiency afspraken. In de Nota Mobiliteit wordt een niveau van 150 miljoen per jaar aan efficiency ingeboekt vanaf 2011. Deze zijn nog niet verwerkt in de meerjaren prognose. Booz Allen Hamilton, de auditor van de financiële meerjaren prognose, ziet echter wel mogelijkheden om dit in te vullen (lange termijn contracten, LCM effecten, corridor benadering en verdere professionalisering, zie ook het rapport van BAH waarin duidelijke aanbevelingen hieromtrent zijn opgenomen).
- Er is een risico / onvoorzien marge verwerkt van 3,5%.
- De leenfaciliteit voor de financiering van kleinere nieuwbouw projecten ad 60 miljoen per jaar, dan wel de rentekosten die hieruit voortvloeien is slechts verwerkt tot en met 2006. Het is daarna nog onduidelijk of en hoe deze dekking gecontinueerd wordt.

In tabel 7.14 zijn de cijfers van dit scenario voor de periode 2005 – 2008 opgenomen.

Tabel 7.14 Scenario 'ProRail: structureel vervangen' (in € miljoen prijspeil 2004)

Scenario I incl BR excl HSL-Z	2004	2005	2006	2007	2008
<i>Verkenningen & Innovatie</i>	9	8	8	9	9
<i>Beheer</i>	82	87	94	95	92
<i>Kleinschalig Onderhoud</i>	244	233	220	215	215
<i>Kleinschalig Onderhoud – efficiency</i>	0	14	32	40	40
<i>Grootschalig Onderhoud</i>	113	111	111	112	113
<i>NSR</i>	4	4	4	4	4
Operatie spoor	451	457	469	475	474
Operatie station	57	61	63	64	67
Bruto apparaatskosten	255	261	259	259	262
<i>Waarvan te activeren apparaatskosten</i>	63	61	59	56	54
Buitengewone kosten	0	3	3	3	3
Interestlasten	108	108	113	117	122
Exploitatieuitgaven voor vervangingsinv.	871	891	907	917	928
Vervangingsinvesteringen incl. transfer	303	451	535	560	677
Onderhoud nieuwe infra	1	2	7	10	12
Effect intensiteit excl. HSA	0	0	0	0	0
Efficiency en effectiviteit netto	-26	-29	-32	-73	-75
Risico opslag 3,5 % /onvoorzien	40	46	50	49	54
Totaal uitgaven incl risico opslag 3,5 %	1.188	1.361	1.467	1.463	1.596
Netto Gebruiksvergoeding excl. risico	-119	-163	-179	-195	-198
Beheerconcessie/Beschikkingen/jaarcontracten/	-947	-922	-1025	-983	-961
Geactiveerde productie	-63	-61	-59	-56	-54
Derden werken / Overige opbrengsten	-24	-25	-29	-29	-29
Projectgroep BR	0	0	-10	-20	0
MIT transfer	0	-54	-110	-225	-255
Totaal ontvangsten	-1.153	-1.225	-1.412	-1.508	-1.497
Tekort (+) / Overschot (-)		136	55	-45	99
Tekort/Overschot cumulatief		136	191	146	245

Raming 2009 – 2014

In de beheerconcessie wordt gesteld dat de beheerder een financiële planning voor 10 jaar zal opnemen in het beheerplan. Hiervoor hanteert ProRail de cijfers van scenario 'ProRail: structureel vervangen'. In tabel 7.15 zijn deze opgenomen voor de periode 2009 – 2010. Vanaf 2011 sluiten deze cijfers (binnen de bandbreedte) aan bij Nota Mobiliteit. Hierbij is uitgegaan van een gelijkmatig kasritme van € 1340 miljoen per jaar, waarvan € 123 miljoen wordt gebruikt voor het Infrasppeed contract en € 30 miljoen voor projecten uit de 2^e fase herstelplan spoor. Er resteert dan € 1187 miljoen aan middelen die de kosten voor de 'reguliere' activiteiten moeten dekken. Voor de verdere aansluiting verwijzen wij naar de separate rapportage over de meerjarige financiële planning.

Tabel 7.15 uitgaven Scenario 'ProRail: structureel vervangen' (in miljoen € prijspeil 2004)

Scenario I incl BR excl HSL-Z	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Verkenningen & Innovatie</i>	9	9	9	9	9	9
<i>Beheer</i>	92	92	92	92	92	92
<i>Kleinschalig Onderhoud</i>	215	215	215	215	215	215
<i>Kleinschalig Onderhoud – efficiency</i>	40	40	40	40	40	40
<i>Grootschalig Onderhoud</i>	113	113	113	113	113	113
<i>NSR</i>	4	4	4	4	4	4
Operatie spoor	473	473	473	473	473	473
Operatie station	67	67	67	67	67	67
Bruto apparaatskosten	262	260	260	260	260	260
<i>Waarvan te activeren apparaatskosten</i>	54	54	54	54	54	54
Buitengewone kosten	3	3	3	3	3	3
Interestlasten	126	127	128	117	117	117
Exploitatieuitgaven voor vervangingsinv.	932	930	931	920	921	921
Vervangingsinvesteringen incl transfer	615	628	587	618	615	580
Onderhoud nieuwe infra	18	24	25	39	41	44
Effect intensiteit excl HSA	4	5	8	11	16	17
Efficiency en effectiviteit netto	-75	-75	-75	-75	-75	-75
Risico opslag 3,5 % /onvoorzien	42	53	52	53	53	52
Totaal uitgaven incl risico opslag 3,5 %	1.544	1.565	1.528	1.566	1.571	1.539
Netto Gebruiksverg bst 5 excl risico	-200	-202	-205	-207	-209	-212
Beheerconcessie/Beschikkingen/jaarcontract en/NoMo	-892	-893	-1187	-1187	-1187	-1187
Geactiveerde productie	-54	-54	-54	-54	-54	-54
Derden werken / overige opbrengsten	-29	-29	-29	-29	-29	-29
Projectgroep BR	0	0	0	0	0	0
MIT transfer	-202	-151	-112	-90	-60	-37
Totaal ontvangsten	-1.376	-1.329	-1.586	-1.566	-1.539	-1.519
Tekort (+) / Overschot (-)	168	236	-58	-0	32	20
Tekort/Overschot cumulatief	413	649	591	591	623	643

Synopsis BAH rapport

In dit beheerplan treedt ProRail voor het eerst naar buiten met een financiële prognose voor 10 jaar. Om deze af te kunnen geven, is er feitelijk een prognose gemaakt tot en met 2020, het laatste jaar uit de Nota Mobiliteit. Deze cijfers zullen een belangrijk aftelpunt zijn voor begrotingen in de komende jaren en bij de discussie rond de Nota Mobiliteit. Op verzoek van het Ministerie van V&W is deze prognose daarom geaudit door Booz Allen Hamilton (BAH), een gerenommeerd internationaal adviesbureau met veel expertise in de wereld van het spoor. Hoewel de definitieve rapportage van BAH nog niet beschikbaar is zullen de belangrijkste conclusies als volgt luiden:

- De raming van ProRail zit in de range die BAH voor een dergelijke operatie zou verwachten, zij het wel aan de bovenkant. Als ProRail de in de Nota Mobiliteit verwerkte impliciete efficiency doelstellingen invult, valt de raming ongeveer in het midden de door BAH gehanteerde range.
- Sommige posten vindt BAH hoog ingeschat (onderhoud, bovenbouwvernieuwing, apparaatskosten), terwijl anderen waarschijnlijk te laag zijn opgenomen (vervanging beveiliging, effecten arbo-regelgeving)
- ProRail zal de ingezette weg van professionalisering van haar activiteiten met kracht moeten voortzetten om haar ambities waar te kunnen maken.

Indicatoren

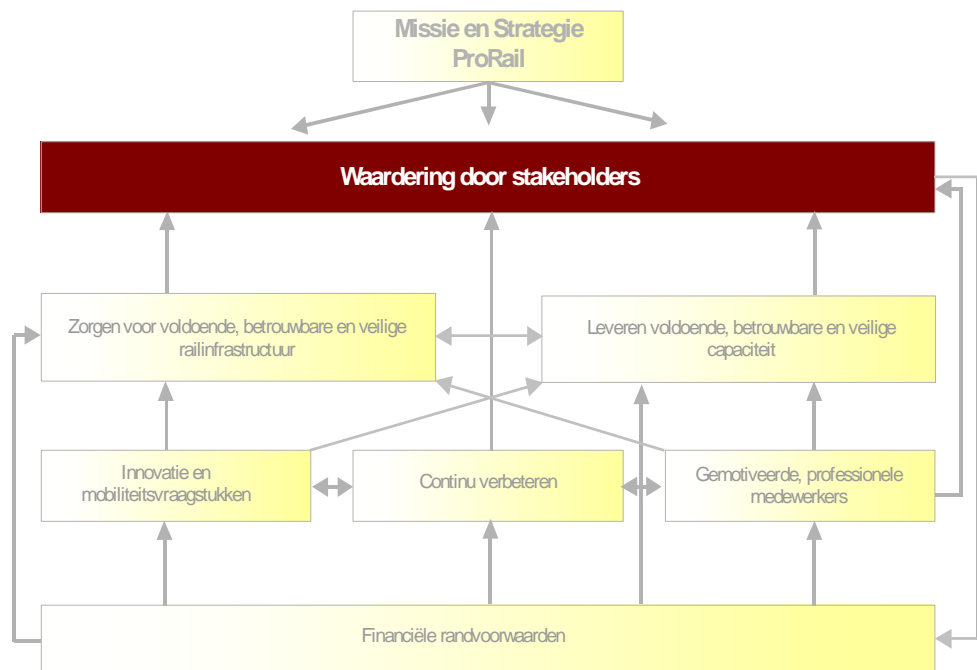
ProRail richt zich de komende jaren op de volgende financiële indicatoren:

- Overhead;
- Kosten per treinkilometer.

Met deze indicatoren wordt in 2005 'proefgedraaid'; vanaf 2006 kan voor deze indicatoren een richtwaarde en grenswaarden worden opgenomen in het beheerplan. Op deze indicatoren wordt – ter informatie – al wel gerapporteerd in 2005.

8 Zienswijze gerechtigden

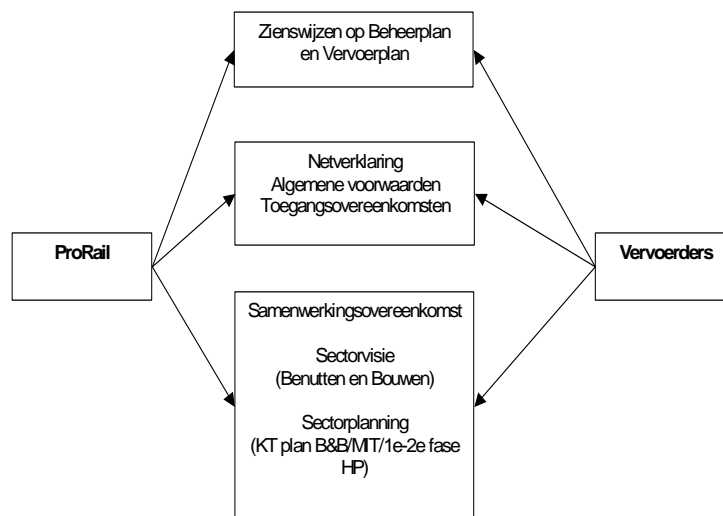
Een adequate invulling van de zorgplicht valt of staat voor een belangrijk deel met de mate waarin de activiteiten van ProRail tegemoet komen aan de belangen van spoorwegondernemingen. Belangrijk onderdeel van de verdere professionalisering van ProRail is dan ook het verkrijgen van beter inzicht in de relatie tussen (financiële) middelen (input)



Een adequate invulling van de zorgplicht valt of staat voor een belangrijk deel met de mate waarin de activiteiten van ProRail tegemoet komen aan de belangen van spoorwegondernemingen. Belangrijk onderdeel van de verdere professionalisering van ProRail is dan ook het verkrijgen van beter inzicht in de relatie tussen (financiële) middelen (input) - activiteiten (throughput) - prestaties (output) en effecten voor het spoorstelsel (outcome). De wederzijdse erkenning van elkaars belangen is ondermeer vorm gegeven in het sectorregieteam Samensporen. Dit sectorregieteam is ondermeer betrokken bij:

- de besteding van de financiële middelen uit het eerste en tweede fase herstelplan spoor en het MIT.
- ontwerp van een dienstregeling voor 2007. In dit ontwerpproces wordt geprobeerd de uitgangspunten van Benutten en Bouwen toe te passen op een dienstregeling die zowel klantattractief, als maakbaar en betaalbaar is. Het gaat er om diverse belangen zó met elkaar in lijn te brengen dat de sector als geheel er beter van wordt.
- het opstellen van een onderhoudsrooster waarin zowel NS, Railion als ProRail zoveel mogelijk ruimte krijgen en waarbij de klant het voordeel heeft van een betere betrouwbaarheid en een minimum aan overlast door de noodzakelijke werkzaamheden.

Naast het Samensporen initiatief vindt op diverse fronten afstemming plaats met de spoorwegondernemingen. Onderstaande schema geeft inzicht in enkele van de belangrijkste afstemmingsvlakken.



Om een goede aansluiting te borgen tussen de wijze waarop ProRail invulling geeft aan haar zorgplicht en de prestaties van de gerechtigden is in de Beheerconcessie overeengekomen dat hierover overleg wordt gevoerd tussen partijen. Delen uit het Beheerplan ProRail worden voorgelegd. Alvorens instemming te vragen van de minister op dit Beheerplan is aan ProRail de verplichting opgelegd om overleg te voeren met alle aanvragers van capaciteit (gerechtigden) Dit overleg heeft betrekking op:

- een beschrijving van de maatregelen die ProRail in 2005 zal nemen ingevolge veiligheids- en milieuregelgeving en het daarop gebaseerde overheidsbeleid (Artikel 5 lid 1c);
- de nadere prestatie-indicatoren die ProRail in 2005 zal hanteren (Artikel 6 lid 1 en 2);
- de richt- of grenswaarde die ProRail zal hanteren per nadere prestatie-indicator (Artikel 6 lid 2);

- het meetsysteem dat ProRail zal hanteren ter bepaling van de gerealiseerde niveaus (Artikel 6 lid 2);
- een beschrijving van de maatregelen die ProRail neemt om de richtwaarden te bereiken (Artikel 21 lid 1c).

Gegeven de vertragingen in de besluitvorming omtrent de Beheerconcessie is er in 2004 weinig ruimte geweest voor inhoudelijk overleg met gerechtigden over de relevante elementen uit de Beheerconcessie. Een belangrijke bouwsteen van het beheerplan wordt immers gevormd door het productieplan Beheer en Instandhouding 2005-2008. De operationele kaderbrief die hieraan ten grondslag ligt is reeds in januari 2004 naar alle ProRail regio's gestuurd met een uitvraag voor noodzakelijk geachte maatregelen in de periode 2005-2008. De nog beschikbare regelruimte voor ProRail is daarmee op dit moment uiterst beperkt. De zienswijzen van de gerechtigden vormen voor ProRail wel een belangrijke input voor het productieplan 2006-2009.

Met de inwerkingtreding van de nieuwe spoorwegwet worden bovendien formele afspraken gemaakt tussen ProRail en gerechtigden over te leveren prestaties. Deze prestaties, vast te leggen in de toegang- en kaderovereenkomsten, vormen vervolgens input voor het productieplan van ProRail. Ter voorbereiding op de inwerkingtreding heeft ProRail dit jaar alle gerechtigden betrokken bij het tot stand komen van de Netverklaring.

Gegeven de aard van een substantieel deel van onze beheeractiviteiten zal de bijsturing van bijvoorbeeld maatregelen betreffende aanleg/onderhoud van de infrastructuur voor 2005 beperkt zijn. Eventuele bijsturing van prestaties en maatregelen op basis van deze consultatie zal dan ook veelal pas kunnen geschieden in 2006.

Met inachtneming van eerder genoemde beperkingen heeft ProRail haar beheerplan 2005 op 19 augustus 2004 aangeboden ter consultatie aan de gerechtigden. In een eerder stadium zijn gerechtigden reeds geïnformeerd over de te bewandelen route.

ProRail erkent hiermee dat ze niet heeft gehandeld conform art. 6.4 van de Beheerconcessie. Ze verklaart hierbij dat dat een éénmalig in gebreke blijven is en dat bij de totstandkoming van het beheerplan 2006 het overleg met de gerechtigden tijdig plaats zal vinden en dat de nadere indicatoren en grens- en/of richtwaarden in beginsel gelijk zullen zijn aan de indicatoren en waarden die ProRail overeenkomt met de gerechtigden en dat de zienswijzen van gerechtigden in het beheerplan zullen worden weergegeven.

Ondanks de kort tijdsperiode is van 6 gerechtigden een schriftelijke reactie ontvangen. Omdat de deadline voor ProRail ligt op 1 september 2004 is het niet mogelijk om een gefundeerd oordeel te geven op de ontvangen reacties. ProRail zal in haar bilaterale contacten met de gerechtigden op het gegeven commentaar reageren en waar mogelijk zo spoedig mogelijk maatregelen nemen die tegemoet komen aan de geuite wensen. Naast gedetailleerde inhoudelijke opmerkingen zijn de volgende algemene punten te destilleren uit de reacties van de vervoerders.

- positief over ingezette weg
- beoordelingstijd (te) krap, desalniettemin heeft men kans gezien een en ander grondig door te nemen.

Meer toegespitste reacties:

NS Reizigers

- Complimenten m.b.t. de samenhangende wijze waarop het beheerplan opgebouwd is.
- Het beheerplan straalt zondermeer uit dat ProRail het belang van het spoorstelsel voorop stelt en haar bijdrage wil leveren om de prestaties van het stelsel te verbeteren.
- Het is niet mogelijk om in een doorlooptijd van 7 dagen tot het overleg te komen dat bedoeld is in de door ProRail aangehaalde artikelen van het beheerplan. NS Reizigers gaat ervan uit dat de procedure volgend jaar beter toegesneden is op de bedoelingen van het overleg. M.b.t. de toegangsovereenkomst 2005 worden nu al enkele standpunten ingenomen door ProRail, hierdoor is het gesprek om tot een toegangsovereenkomst te komen al minder zinvol.
- NS Reizigers en ProRail hebben beide te maken met een ingroefase waarbinnen zij een professionaliseringstraject vorm geven dat moet leiden tot outputsturing. Één van de eisen van dit professionaliseringstraject is dat we bekend moeten zijn met de interactie effecten en raakvlakken tussen beide organisaties. Die afstemming heeft echter nog niet plaatsgevonden, en in het beheerplan wordt niet verwezen naar de gezamenlijke acties die op dit moment uitgevoerd worden.
- Verder is er tevens inhoudelijk detailcommentaar door NS Reizigers geleverd.

NS Internationaal:

- Er spreken goede intenties uit het beheerplan, daarnaast worden er een viertal inhoudelijke opmerkingen geplaatst met betrekking tot buitendienststellingen, reisinformatie sociale veiligheid en afhandeling verstoringen.

Syntus:

- Syntus geeft aan dat het beheerplan een goed en helder beeld geeft van de doelstellingen van ProRail, maar dringt erop aan om geen onderscheid te maken in kernnet en regionale ritten. Indien regionalisering van het beheer aan de orde is wil Syntus daar graag bij betrokken worden. De inzet van ProRail om haar organisatie meer klantgericht in te delen wordt ten eerste gewaardeerd.

NoordNed:

- NoordNed geeft aan dat het beheerplan veel informatie geeft m.b.t. de manier waarop ProRail invulling gaat geven aan haar zorgplicht voor de Nederlandse spoorweginfrastructuur, maar bevat teveel algemene informatie. NoordNed is benieuwd naar de invoering van het beheerplan en naar meer gedetailleerder informatie met name over de gevolgen voor NoordNed.

Railion:

- Waardering voor de aanzet. Men wil het document niet op zichzelf beoordelen maar zien als een eerste stap in een jaarlijks terugkomende reeks. Het is ondoenlijk voor alle partijen om in één keer alle details tot tevredenheid van alle partijen te regelen.
- Men wil een sterkere uiting van de gelijkwaardigheid van goederenvervoer en reizigersvervoer.
- De zorg voor voldoende, betrouwbare en veilige infrastructuur moet niet worden beperkt tot alleen de hoofdinfrastructuur en de megaprojecten maar ook voor de haarvaten van het goederenvervoer.
- Het streven naar een HPO-organisatie spreekt zeer tot de verbeelding van Railion.

Gezamenlijke goederenvervoerders:

De overige goederenvervoerders (verenigd in de Gezamenlijke Goederenvervoerders / BRG) hebben een gezamenlijk stuk aangeleverd, waarbij commentaar geleverd is door Rail4chem, ERS Railways en ShortLines.

Men geeft aan dat het beheerplan een nogal lijvig, ambtelijk stuk is wat niet makkelijk leesbaar is. Ook de beoordelingstijd wordt als krap ervaren. Daarnaast geven zij inhoudelijk commentaar tot op een zeer gedetailleerd niveau.

NedTrain:

Naar de mening van NedTrain behoort zij ook tot de gerechtigden ex art.5 Richtlijn EG 2001/14/EG. Daarom heeft zij ook gereageerd ondanks dat ze daartoe niet was uitgenodigd.

- Voorstel tot uitbreiding directe relaties met "ProRail werkt actief mee om spoorwegondernemingen in staat te stellen het spoorwagematerieel in goede staat te houden.
- NedTrain ziet graag aandacht voor TVP's die de treindienst niet direct hinderen maar het onderhouds- en reinigingsproces wel.
- Er zou een KPI moeten worden ontwikkeld betreffende voorbereidingen tegen terroristische aanslagen met name op emplacementen
- Meer aandacht voor de reinheid, toegankelijkheid en technische kwaliteit van emplacementen.
- Uitbreiding van de KPI voor levering van treinpaden met rangeerbewegingen.

Definities en afkortingen

Ahob	Automatische halve overwegbomen
AKI	Automatische knipperlichtinstallatie
Algemene voorwaarden	Algemene Voorwaarden: een of meer bedingen die zijn opgesteld teneinde in een aantal overeenkomsten te worden opgenomen, met uitzondering van bedingen die de kern van de prestaties aangeven, voor zover deze laatstgenoemde bedingen duidelijk en begrijpelijk zijn geformuleerd.
AO/IC	Administratieve Organisatie / Interne Controle
ARP	Afdeling Regionale Projecten
ATB	Automatische Trein Beïnvloeding
B&I	Beheer en Instandhouding = onderhoud
Baanvak	Verbinding tussen twee knooppuntstations. Vaak telt een baanvak twee parallelle sporen
BAG	Buiten Afschrijving Geraakt
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 Opstelterreinen, 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	Groot 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	Klein Onderhoud
Koninklijk Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen	Besluit van <i>dag maand jaar</i> houdende aanwijzing van hoofdspoorwegen
KPI	KernPrestatie-Indicator
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	Niet Centraal Bediend Gebied
Netverklaring	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	Nederlandse Mededingingsautoriteit
NPI	Nadere Prestatie-Indicator: een operationalisering van een prestatie-indicator
OF	Overheidsfinanciering (ook wel bekend als à fonds perdu financiering). Dit zijn de middels aparte projectbeschikkingen gefinancierde projecten (MIT)
OF-financiering	Financiering à fonds perdu of door derden
Onderhoudsdocument	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	Proces Contract Aannemer
Prestatie-indicator	'Kernprestatie' zoals omschreven in artikel 6 van de Beheerconcessie, wordt in het Beheerplan uitgewerkt in één of meer nadere prestatie-indicatoren
ProRail	ProRail B.V., gevestigd te Utrecht
Raccordement	Een spoorweg, die niet voor het openbaar vervoer van personen of van goederen is opengesteld en die aansluit

Raccordement	Een spoorweg, die niet voor het openbaar vervoer van personen of van goederen is opengesteld en die aansluit aan een spoorweg, bedoeld in de spoorwegwet, aan een lokaalspoorweg of aan een tramweg.
RAMSHE	Reliability Availability Maintainability Safety Health Environment
RAW-systematiek	De RAW-bestekssystematiek is een pakket bestekafspraken die de partners in het bouwproces op landelijk niveau maken voor de keuze, voorbereiding, uitgifte en begeleiding van werken in de GWW. De afkorting RAW komt oorspronkelijk van: Rationalisatie en Automatisering in de Grond-, Water- en Wegenbouw
RCF	Rolling Contact Fatigue
Richtwaarde	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.
Spoorambitie 2007	Verbeterplan van ProRail van oktober 2003
Spoorvoertuig	Voertuig, bestemd voor het verkeer over spoorwegen
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	Treindienst Aantastende Onregelmatigheid
TEV	Tractie Energie Voorziening
TIC	Traject Instandhouding Concepten
TOC	Traject Onderhoud Concepten
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 *minder* dan 20 min eerder vertrekken en/of *minder* 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 *meer* dan 20 min eerder vertrekken en/of *meer* 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.

VBTB

Van Beleidsbegroting tot Beleidsverantwoording

VIS

Veiligheidsinformatiesysteem

VKL

Verkeersleiding

VMS

Veiligheid Management Systeem

VPT

Vervoer Per Trein

Disclaimer

Ten aanzien van de inhoud van dit Beheerplan geldt een aantal voorbehouden:

- Dit Beheerplan is gebaseerd op de Beheerconcessie versie 1 januari 2005 en de nieuwe Spoorwegwet van 23 april 2003 zoals gepubliceerd in Staatsblad 2003, 264.
- Van een aantal van de uit te geven Koninklijke Besluiten, Ministeriële Regelgeving en Algemene Maatregelen van Bestuur is nog geen finale tekst beschikbaar. ProRail maakt een voorbehoud voor de inhoudelijke, organisatorische en financiële consequenties in verband met de nog beschikbaar te stellen regelingen, respectievelijk in verband met verschillen tussen de eerder beschikbaar gestelde teksten en de formeel bekend te maken teksten. Indien als gevolg van nog, definitief, te verschijnen lagere regelgeving kostenstijgingen optreden, behoudt ProRail zich het recht voor deze bij de concessieverlener in rekening te brengen.
- De Spoorwegwet voorziet slechts gedeeltelijk in overgangsrecht voor de overgang van het regime van de Spoorwegwet 1875 naar het regime van de nieuwe Spoorwegwet. In het bijzonder aan het ontbreken van overgangsrecht voor de Netverklaring, de toegangsovereenkomsten en gebruiksvergoedingen zijn voor ProRail ook financiële risico's verbonden. In goed overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en met de branche wil ProRail meewerken aan een voortvarende en pragmatische overgang naar het nieuwe stelsel, op voorwaarden dat de risico's die zijn verbonden aan het ontbreken van overgangsrecht op passende wijze zijn gedekt.
- In dit document zijn veronderstellingen en toekomstverwachtingen opgenomen. Toekomstige ontwikkelingen zijn per definitie onzeker en afhankelijk van een groot aantal, met name ook externe, factoren. Aan de toekomstverwachtingen opgenomen in dit document kan derhalve geen enkel recht worden ontleend.
- Dit Beheerplan krijgt pas een formele status bij inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet en de Beheerconcessie en na instemming door de Minister.
- Deze versie van het Beheerplan is gedateerd op 31 januari 2005 en bevat geen informatie van een latere datum.
- De activiteiten en prestaties van ProRail, zoals omschreven in dit Beheerplan, zijn gebaseerd op de in de Rijksbegroting begrote financiële middelen. Er is dan ook een één-op-één relatie tussen de prestaties van ProRail zoals omschreven in dit Beheerplan en de daaraan gekoppelde beschikbare financiële middelen. Wijzigingen in de beschikbare financiële middelen hebben dan ook direct consequenties voor de activiteiten en het te leveren prestatieniveau.
- De activiteiten en prestaties van ProRail, zoals omschreven in dit Beheerplan, zijn gebaseerd op de vigerende wetgeving. Wijzigingen in wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op het terrein van veiligheid, milieu of arbeidsomstandigheden, kunnen van grote invloed zijn op zowel de activiteiten als prestaties van ProRail. De activiteiten en prestaties van ProRail zoals omschreven in dit Beheerplan kunnen gewijzigd worden als gevolg van wijzigingen in wet- en regelgeving.
- De prestaties van ProRail, zoals omschreven in dit Beheerplan, worden mede bepaald door handelingen van derden die niet beïnvloedbaar zijn door ProRail. ProRail is zich hiervan bewust en tracht de afhankelijkheid van haar prestaties van handelingen van derden zo controleerbaar mogelijk te maken.

Colofon

Titel	Beheerplan ProRail 2005
Documentnummer	20448804
Versie/Datum	3 / 31 januari 2005
Status	Definitief
Van	ProRail
Auteur	ProRail Planning & Control
Projectleider	
Distributie	
Document	20448804v3 Beheerplan 2005

Autorisatie

gecontroleerd pri
projectleider

paraaf	datum
_____	_____
_____	_____
_____	_____