Beheerplan ProRail 2005

ProRail versie ter instemming voorgelegd aan het ministerie van Verkeer & Waterstaat.

Van	ProRail – Corporate Planning & Control
Auteur	Peter J.M.M. Krumm
Kenmerk	
Versie	
Datum	1 september 2004
Bestand	20431774v3 Beheerplan 2005 definitief
Status	Definitief

ProRail versie ter instemming voorgelegd aan het ministerie van Verkeer & Waterstaat.

Inhoudsopgave

1	**Missie en strategie - ProRail aan het werk**	1
1.1	Oog voor belangen van stakeholders	3
1.2	Keuze voor benutten	5
1.3	Prestaties ProRail in Europees perspectief	8
2	**Waardering door stakeholders - Zorgplicht en Kernprestaties**	10
3	**Zorgen voor een voldoende, betrouwbare en veilige railinfrastructuur**	19
3.1	Omvang en gebruik infrastructuur	20
3.2	Vervangingsproblematiek	21
3.3	Technische kwaliteit spoorweginfrastructuur	23
3.4	Realiseren en beschikbaar van spoorweginfrastructuur	25
3.5	Ongeplande onttrekkingen	26
3.6	Activiteiten behorende bij geplande onttrekkingen	28
3.7	Geplande onttrekkingen	29
3.8	Verbetering van de transferfunctie	29
3.9	Optimaliseren beschikbaarheid spoorweginfrastructuur	31
3.10	Uitbreiding van de spoorweginfrastructuur	33
3.11	Voorbereidingen in beheer nemen megaprojecten	35
4	**Leveren voldoende, betrouwbare en veilige capaciteit**	37
4.1	Capaciteitsverdeling	38
4.2	Capaciteitsontwikkeling	41
4.3	Netwerkontwikkeling en Netwerkplanning	42
4.4	Leveren van treinpaden	45
4.5	Afhandelen van verstoringen	46
4.6	Afhandelen van calamiteiten	47
4.7	Het geven van reisinformatie	48
4.8	Dynamisch verkeersmanagement	49
5	**Veiligheid en Milieu**	50
5.1	Doelstellingen voor Milieu en Veiligheid	51
5.2	Beleidsvoornemens ProRail	52
6	**Continue verbeteren - Migratie naar Outputsturing**	59
6.1	De context van outputsturing	60
6.2	Migratie naar outputsturing	61
6.3	Organisatiestructuur en besturing	63
6.4	Cultuur	64
7	**Financiële randvoorwaarden - Inkomsten en bestedingen**	66
8	**Zienswijze gerechtigden**	77
Definities en afkortingen		80
Disclaimer		84

Ter introductie

Een goed functionerend spoorsysteem 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 dit plan 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 toch nog fout (of 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 hoofdspoorweginfrastructuur. Als railinframanager is ProRail verantwoordelijk voor de Nederlandse spoorweginfrastructuur. We zorgen voor beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de railinfrastructuur en capaciteit. Dat is een belangrijke maatschappelijke taak. Naar verwachting zal nog dit najaar aan ProRail een beheerconcessie worden verleend voor het beheer van het spoorwegnet. 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 onze 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 de tot stand koming 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 Railinfrabeheer, 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 en outcome 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

Het economische en ruimtelijke belang van het spoor is groot: voor het woon-werkverkeer 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.

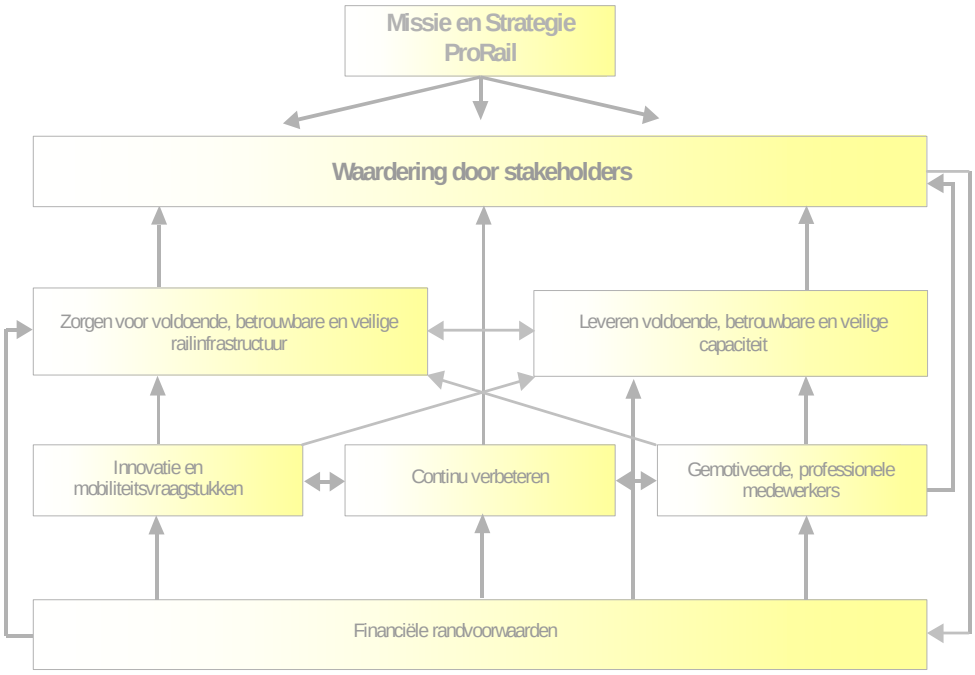
> *In een hoogontwikkelde en sterk verstedelijkte samenleving als Nederland, is goed openbaar vervoer een must. De steden, zeker de grotere, kunnen niet functioneren zonder goed openbaar vervoer. In steden moet het mogelijk zijn te wonen, te werken, uit te gaan en te winkelen. Daarvoor is een goede bereikbaarheid 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 spoorsysteem beter te benutten neemt toe. De spoorsector heeft de fundamentele keuze gemaakt voor een oplossing die gebaseerd is op een betere benutting van het huidige net. ProRail wil en moet een essentiële bijdrage leveren aan de verbetering van de kwaliteit en benutting van de hoofdspoorweginfrastructuur. 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 hoofdspoorweginfrastructuur. Er moet voldoende hoofdspoorweginfrastructuur beschikbaar zijn om aan de vraag van klanten te kunnen voldoen. Daarbij moet de hoofdspoorweginfrastructuur 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 voedingsbodem 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 contactpartners 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 hoofdspoorweginfrastructuur 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 kern prestatie indicatoren: dat wat ProRail in de praktijk absoluut goed moet doen om de gestelde doelstellingen te realiseren. Deze kern prestatie indicatoren vormen de brug tussen onze missie en het succes in de dagelijkse praktijk. Evenals de missie staan deze kern prestatie 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.

1.1 Oog voor belangen van stakeholders

De spoorsector wordt gekenmerkt door een diversiteit aan spelers. 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 hoofdspoorweginfrastructuur. 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.

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 hoofdspoorweginfrastructuur. Dat betekent dat de Rijksoverheid in deze hoedanigheid van ProRail verwacht dat ze ervoor zorgt dat het spoorinfrasysteem 'op niveau' blijft (zowel voor volume als voor functionaliteit) en dat ProRail benutting van die hoofdspoorweginfrastructuur 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.

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.

1.2 Keuze voor benutten

De kwaliteit van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur 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 hoofdspoorweginfrastructuur. 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 hoofdspoorweginfrastructuur 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 weergeven 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 € 1075 miljoen extra ter beschikking gesteld voor een structureel herstel van het spoorsysteem voor de periode 2004-2012. De keuze voor beheer boven aanleg van nieuwe hoofdspoorweginfrastructuur 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 wegennet, 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 spoorweg- 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 olievlekwerking) 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 hoofdspoorweginfrastructuur 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 spoorsysteem 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;
- Investeringen 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%;
- Investeringen in het spoorwegnet zijn – na de lopende MIT-projecten – niet aan de orde.

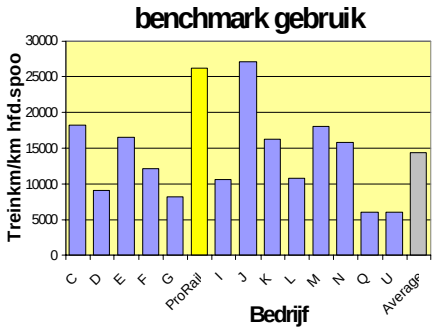
Het gat tussen Benutten en Bouwen en de Nota Mobiliteit lijkt op het eerste gezicht groot. Verklarende factoren zijn:

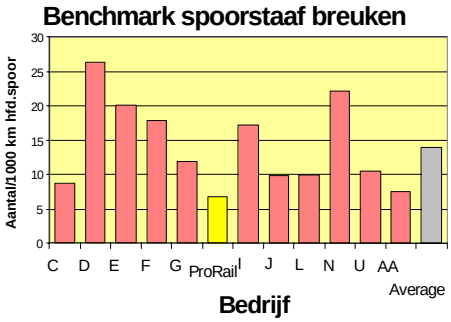
- Omdat de hogere gebruiksvergoeding naar verwachting wordt doorberekend in de reizigerstarieven, zal de groei enigszins worden getemperd.
- De prognose van V&W is beleidsarm, dat wil zeggen dat geen rekening is gehouden met de effecten van mobiliteitsbeïnvloedend beleid en met de attractiviteit van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

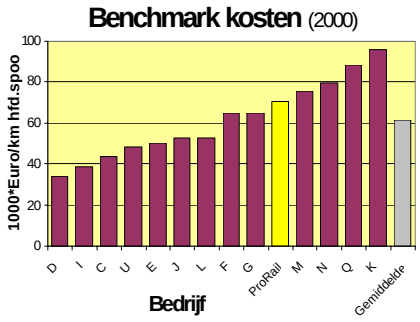
ProRail werkt aan een aantal verschillende toekomstscenario's. Het is immers belangrijk voor een railinframanager om op meerdere ontwikkelingen voorbereid te zijn. Daarmee kunnen we aan de politiek en de overheid laten zien wat de effecten ervan zijn, hoe dat aansluit bij beleids- en bedrijfsdoelen van 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.

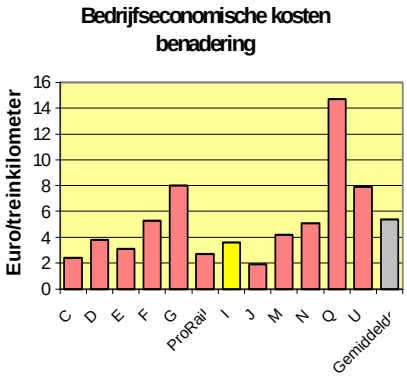
1.3 Prestaties ProRail in Europees perspectief

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 vier 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 weliswaar licht boven het Europese gemiddelde liggen, waarbij het Nederlandse spoorwegnet ook een 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.

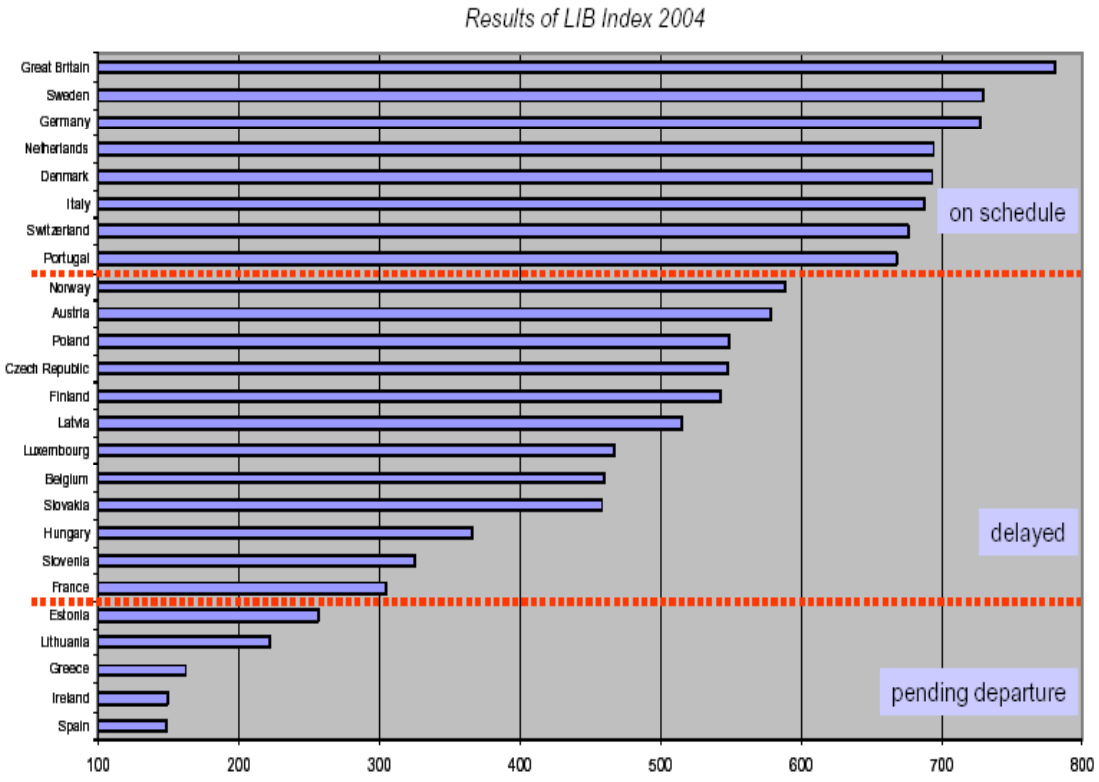








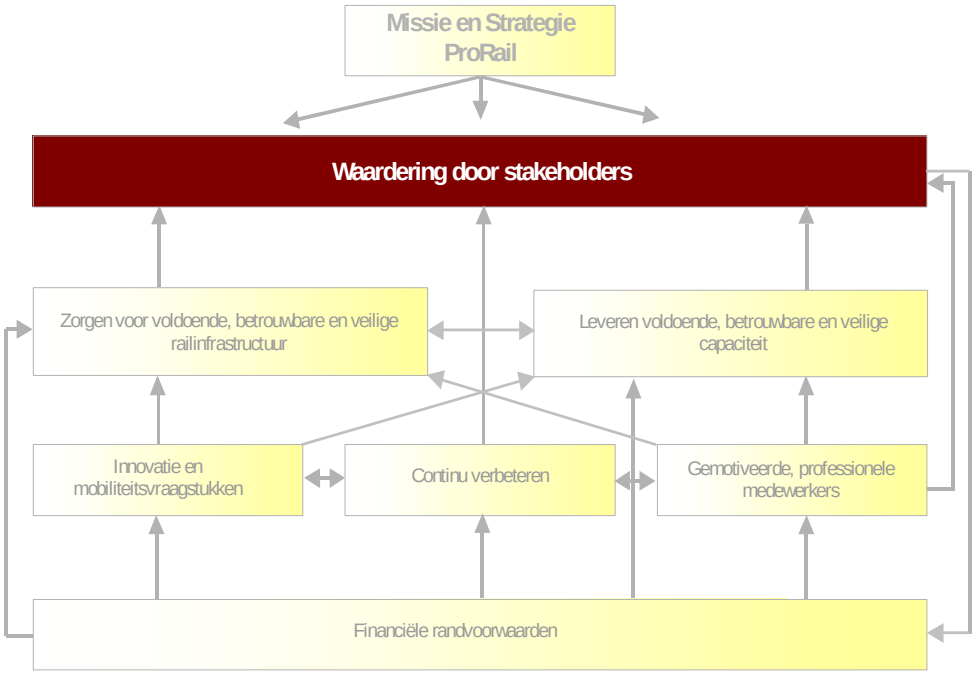
Ook ten aanzien van de implementatie van de Europese regelgeving loopt Nederland mee in de kopgroep. In mei dit jaar zijn de resultaten gepresenteerd van de 'Rail Liberalisation Index 2004'. Het doel van deze studie was het maken van een vergelijking van de mate waarin landen in de Europese unie Europese richtlijnen hebben geïmplementeerd die moeten resulteren in een openstelling van de nationale hoofdspoorweginfrastructuur 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 output- en outcome sturing 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.

Om de zorgtaak van ProRail op langere termijn optimaal uit te voeren, wordt op het ogenblik het zogenaamde Scenario I uitgewerkt. Dit scenario is deels gebaseerd op het eerder binnen Beheer en Instandhouding gebruikte scenario 'Huis op Orde'. De bij dit scenario behorende activiteiten en cijferreeksen zullen medio november beschikbaar zijn. Deze cijferreeksen worden nog geaudit door Booz-Allen Hamilton. Met de uitvoering van dit scenario denkt ProRail adequaat uitvoering te kunnen geven aan haar taak als zorgvuldige infraprovider.

Conform de Beheerconcessie moet er echter aansluiting zijn met de in de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen middelen. Hiertoe is het zogenaamde scenario 2 uitgewerkt. 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. Dit beheerplan geeft dus invulling aan dit scenario 2.

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.
Voor de periode tot en met 2014 verwacht ProRail, bij gelijkblijvende omstandigheden, geen negatieve trendbreuk in de prestaties. Deze verwachting ten aanzien van onze prestaties gaat uit van het vinden van een oplossing voor de vervangingsproblematiek.
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 ingegaan op de door ProRail beoogde maatregelen ter verbetering van de prestaties.

Zorgtaken	Kernprestaties	Nadere Prestatie indicatoren
• Betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur	• De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur	• Treindienst Aantastende Onregelmatigheden • Functiehersteltijd • Trein Vrije Periodes
	• De reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen	• Reinheid (landelijk gemiddelde) • Sociale veiligheid (landelijk gemiddelde) • Toegankelijkheid
• Leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur	• De kwaliteit van de bijsturing	• Aantal onregelmatigheden in de bediening van de rijweginstelling • Versperringen afgehandeld conform versperringsmaatregel
• Eerlijke, niet-discriminerende verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur	• De kwaliteit van de capaciteitsverdeling	• Reductie aantal geslaagde beroepen bij de NMa

De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	2004	2005	2006	2007	2008
Aantal Treindienst Aantastende onregelmatigheden	8.283	7.900	7.800	7.500	7.250	7.250
Doelstelling inclusief effect OPC+					6.525	6.525

Toelichting KPI	Een TAO is een onregelmatigheid waarbij treinhinder ontstaat.
Meetsysteem	Het registratiesysteem onregelmatigheden “Geeltje”: waarmee op gestandaardiseerde wijze onregelmatigheden in de treindienst vast worden gelegd. 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.
Verwachte ontwikkelingen	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 additionele reductie (± 10%) verwacht van het aantal onregelmatigheden tot 2007. In het komende half jaar zal deze bijstelling als gevolg van OPC+ verder worden gehard en wordt de te realiseren extra reductie verspreid over de tussenliggende jaren. De resultaten uit het verleden gebieden ons om bij deze richtwaarde een bandbreedte van 3% te hanteren. Het meten van het aantal TAO’s wordt nog 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. Op dit moment worden de verschillende baanvakwaarden bepaald die benodigd zijn voor het vaststellen van de klanthinder. De verwachting is dat de KPI klanthinder in 2005 ingevoerd kan worden.

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	2004	2005	2006	2007	2008
Gemiddelde Functiehersteltijd	122	120	120	120	120	120

Toelichting KPI	Functiehersteltijd is de tijd die verloopt tussen melding (c.q. constateren van) bij ProRail van een onregelmatigheid met treinhinder en het moment waarop de railinfrastructuur weer wordt teruggegeven aan de vervoerder. 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. Deze prioriteitstelling levert naar schatting een reductie op van 10 % van het aantal door ProRail vertraagde treinen.
Meetsysteem	De huidige rapportage 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.
Verwachte ontwikkelingen	De focus voor de komende jaren zal voornamelijk liggen op verbetering van de afgegeven prognoses bij storingen. Een betrouwbare prognose stelt de vervoerder in staat de treindienst eerder op te starten. Het streven is om de betrouwbaarheid van de prognoses te verhogen zodat in 2008 80% van de prognoses overeenkomen met werkelijke / gerealiseerde functiehersteltijd.

Prestatie-indicator (in aantallen)	Realisatie 2003	Prognose 2004	2005	2006	2007	2008
TVP's uitzonderlijk hinderrijk	15	11	23	15	15	15
TVP's hinderrijk	230	209	235	340	340	340
TVP's hinderarm	80	65	86	120	120	120
TVP's hindervrij[1]	89.500	107.000	110.000	110.000	110.000	110.000

Toelichting KPI	Een Trein Vrije Periode (TVP) is een tijdsblok dat is gedefinieerd in tijdsduur, omvang en ligging en waarin de planmatige werkzaamheden worden uitgevoerd. De TVP's zoals opgenomen in de tabel zijn de 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.
Meetsysteem	ProRail hanteert een klassenindeling, waarbij de hinder die een buitendienststelling veroorzaakt, wordt ingedeeld in vier klassen: uitzonderlijk hinderijk, hinderrijk, hinderarm en hindervrij.
Verwachte ontwikkelingen	Het systeem van slechts 4 hinderklassen is te weinig onderscheidend en daarmee niet optimaal geschikt als KPI. Bovendien geeft de huidige indicator vervoershinder weer, en niet de hinder voor de uiteindelijke klant (reiziger of verlader). Om dit te verbeteren heeft 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. Naar verwachting zal in 2005 de GOR-methodiek voor het reizigersvervoer operationeel worden. Voor het goederenvervoer is de verwachting 2006.

[1]) prestatie-indicator TVP's hindervrij ; Is m.b.t. de jaren 2005-2008 constant verondersteld, definitieve prognose 2005 zal in het jaarplan worden opgenomen. De gevolgen van invoering NKVWR (o.a. terugdringen PW) en daarbij de invoering van het landelijk onderhoudsrooster zijn niet in deze prognose aangegeven.

Reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen

Prestatie-indicator (landelijke gemiddelden)	Realisatie 2003	2004	2005	2006	2007	2008
Reinheid station	42% > 7	43% > 7	44% > 7	45% > 7	46% > 7	46% > 7
Sociale veiligheid overdag	80% > 7	82% > 7	84% > 7	84% > 7	84% > 7	84% > 7
Sociale veiligheid 's avonds	40% > 7	42% > 7	45% > 7	46% > 7	47% > 7	47% > 7

Toelichting KPI	Het percentage reizigerswaarderingen met een rapportcijfer 7 of hoger voor de drie verschillende aspecten van stations.
Meetsysteem	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.
Verwachte ontwikkelingen	In 2005 wordt een objectieve indicator nader uitgewerkt

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.

Reinheid en Onderhoud
In de bijlagen 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.

Transferdrukte
Hiervoor is een plan van aanpak opgesteld en zijn een aantal relevante stations geselecteerd. Externe opdrachtnemers zullen de pilot meting uitvoeren in het voorjaar van 2005, waarna de bevindingen gerapporteerd worden. In het beheerplan 2006 wordt dit dan als een van de KPI's opgenomen voor de kernprestaties van ProRail.

Toegankelijkheid van stations
Het beheer en onderhoud van de huidige toegankelijkheidsvoorzieningen worden overeenkomstig behandeld als de overige voorzieningen. Wel worden vanuit ProRail enkele nieuwe voorzieningen aangebracht. Zo worden vanuit FENS op een drietal locaties nieuwe liften gefinancierd. Bij alle nieuwbouw of renovatieprojecten worden de stations dusdanig gerealiseerd / aangepast dat zij voldoen aan de toegankelijkheidseisen vanuit het Basisstation.

De kwaliteit van de bijsturing

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	Prognose 2004	2005	2006	2007	2008
Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling exclusief de brugbediening	1.182	1.100	1.075	1.050	1.025	1.000

Toelichting KPI	De realisatie van 2004 komt iets gunstiger uit dan gepland (1.150). De reeks 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.
Meetsysteem	Het registratiesysteem onregelmatigheden “Geeltje” waarmee op gestandaardiseerde wijze onregelmatigheden in de treindienst vast worden gelegd. RVL registreert onregelmatigheden in de treindienst in het logboeksysteem. 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.
Verwachte ontwikkelingen	Doel is het aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling terug te dringen naar 1.000. De broninformatie voor de KPI’s is gebaseerd op logboeken. RVL werkt aan verbetering van het registratiesysteem onregelmatigheden. Dit kan leiden tot een andere cijferreeks.

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	2004	2005	2006	2007	2008
% verstoringen dat volgens versperringsmaatregel is afgehandeld	85%	92%	92%	92%	92%	92%

Toelichting KPI	Verstoringen afgehandeld volgens versperringsmaatregel (92%). Spoorweg-ondernemingen en ProRail handelen verstoringen af, conform vooraf afgesproken scenario's. De prestatiedoelstellingen voor deze KPI tonen een gelijkblijvende lijn. De achterliggende gedachte hierbij is dat er zich situaties kunnen voordoen waar maatwerk nodig is. Door gerichte evaluatie wordt continu gewerkt aan verbetering van de maatregelen.
Meetsysteem	Informatie Systeem Verkeersleiding (ISVL 5): De netwerkbestuurder kiest in het geval er zich een verstoorde situatie in de treindienst voordoet afhankelijk van tijd, baanvak en de situatie een specifiek afhandelingscenario en legt deze keuze tijdens zijn bijsturingactie vast in ISVL5.
Verwachte ontwikkelingen	-

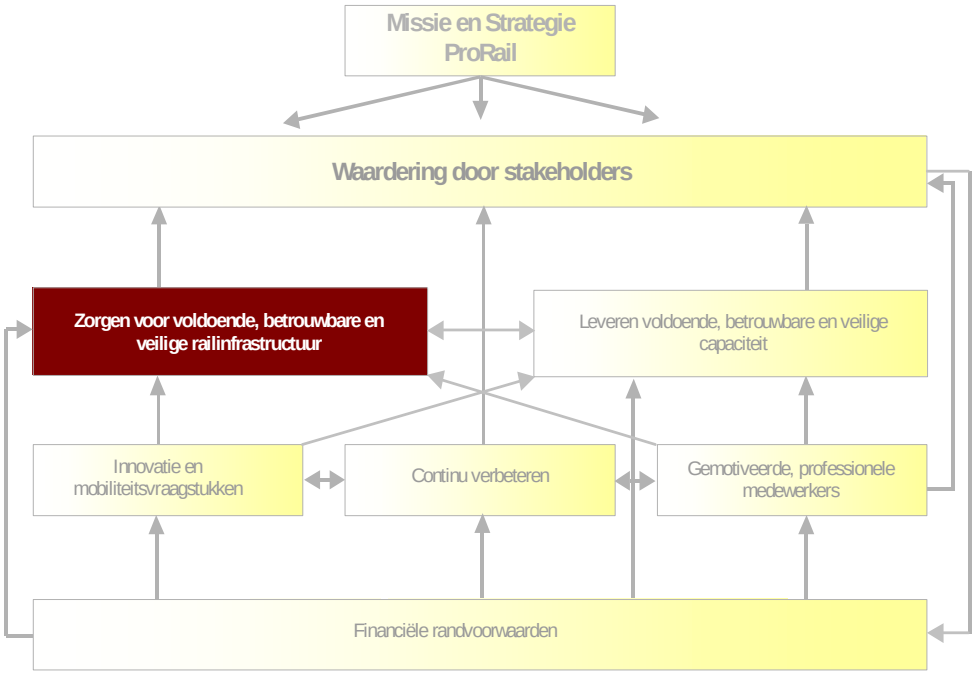
De kwaliteit van de capaciteitsverdeling

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	2004	2005	2006	2007	2008
Percentage aantal geslaagde beroepen tegen de capaciteitsverdeling bij de NMa			Max. 40%	Max. 30%	Max. 20%	Max. 20%

Toelichting KPI	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. Daarnaast kan de NMa klachten behandelen. 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.
Meetsysteem	Nog nader uit te werken
Verwachte ontwikkelingen	ProRail streeft er naar om het aantal geslaagde beroepen beperkt te houden. Het richtpercentage wordt bepaald als meer zicht is op de klachtenpraktijk. In de praktijk zal moeten blijken hoe de spoorsector omgaat met deze nieuwe rol van de Nma. De toekomst zal uitwijzen hoeveel klachten er door spoorwegondernemingen worden ingediend en welk percentage geslaagde beroepen redelijk is om van een goede kwaliteit te mogen spreken. Bij een zeer gering aantal klachten resulteert één geslaagd beroep in een relatief hoog percentage.

3 Zorgen voor een 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 hoofdspoorweginfrastructuur. 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 hoofdspoorweginfrastructuur achter uit is gegleden en het aantal storingen hoog is. Het instandhoudingbudget 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 hoofdspoorweginfrastructuur.



3.1 Omvang en gebruik infrastructuur

Het afgelopen decennium is de omvang van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur (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 hoofdspoorweginfrastructuur

		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 m²	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 bijlagen wordt op netwerkniveau verder 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 hoofdspoorweginfrastructuur 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.

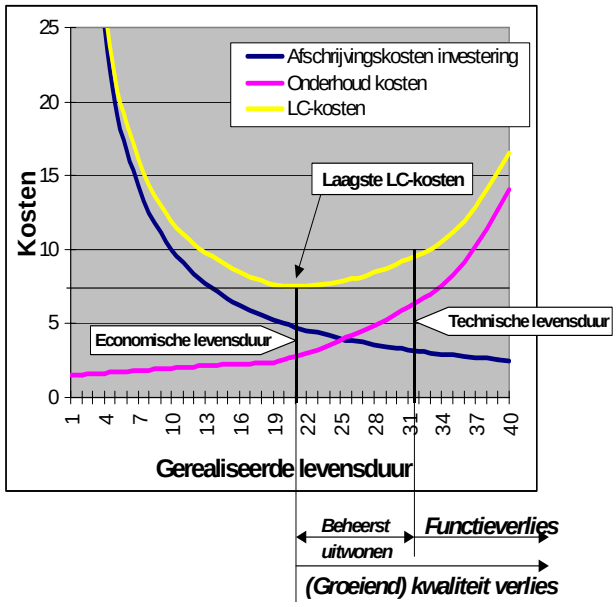
Tabel 3.2 Ontwikkeling goederen en personen vervoer

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 / treinen 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 (2003 = 100)	100	101	102	108	111

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, …) via de MIT investeringen tabel liepen. En bij de vaststelling van deze tabel zijn vervangingsactiviteiten vaak buiten de boot gevallen ten bate van (aansprekende) nieuwe infrastructuur. Dit heeft er toe geleid dat de infrastructuur geleidelijk aan ouder geworden is en dat belangrijke delen inmiddels uit hun boekhoudkundige afschrijvingsperiode gelopen zijn.

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

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 exploitatiereke-ning
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**	**30,8**			

Vervangingswaarde "boekhouding": aanschafwaarde geïndexeerd naar huidig prijspeil
Vervangingswaarde "technisch": inschatting technische specialisten, inclusief inpassingkosten.

Inmiddels wordt vanuit technisch oogpunt de vervanging van de beveiligingssystemen urgenter, en dient ook de vervanging van de energievoorziening zich aan.

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 het bestaande net 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 hoofdspoorweginfrastructuur 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 worden de resultaten van de Meerjarenplanning 2005–2008/2020 op dit moment geaudit door Booz-Allen Hamilton. De eerste resultaten van deze audit worden dit najaar verwacht. Deze meerjarenplanning zal dan ook de basis vormen voor de doorkijk in het Beheerplan ProRail.

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 achteruitgegleden. 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 richtinggevende signalen voor de ontwikkeling van de kwaliteit van de hoofdspoorweg infrastructuur 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 inspectie-regime 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.

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 FENS.

3.4 Realiseren en beschikbaar van spoorweginfrastructuur
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.

> ***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. Daarnaast is er ook projectmatig werk: vervangen overwegstellers, vervangen spoorstaven en wisseldelen.
>
> ***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

Bovenbouw 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	1174 meter	1848 meter

3.5 Ongeplande onttrekkingen

Alle 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 te weten:

Aantal TAO's	Realisatie 2003	Realisatie 2003
Techniek (bv. Wisselstoring)	3341	40%
Derden (bv. zelfdoding, brandl)	3533	43%
Weer (bv. Regen, wind, bliksem)	390	5%
Processen (bv. uitloop treinvrije perioden)	945	11%
Overige veroorzakers	74	1%
Totaal aantal TAO's	**8283**	**100%**

ProRail neemt maatregelen om het aantal TAO's in de verschillende categorieën te verminderen. Per categorie is er een toplijst van TAO veroorzakers gemaakt.

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, en
- 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	1153
Vandalisme	1001
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 wordt er gestuurd op output door middel van OutputProcesContracten (zie ook paragraaf 3.9).

Top 3 grootste mutaties 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 er preventief voor dat door het land verspreid storingsploegen ter plaatse zijn. Hierdoor kunnen mogelijke storingen sneller worden verholpen waardoor hinder voor de treindienst voorkomen of gereduceerd kan worden.

De TAO als prestatie indicator
Het meten van het aantal TAO's is 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.

Klanthinder = Aantal TAO's * Gemiddelde functiehersteltijd * Baanvakwaarde

ProRail wil de infrastructuur op tijd kunnen 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.

De doelstelling die ProRail hanteert voor de eerste twee bouwstenen van klanthinder zijn weergegeven in onderstaande overzichten.

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	2004	2005	2006	2007	2008
Treindienst Aantastende onregelmatigheden	**8.283**	**7.900**	**7.800**	**7.500**	**7.250**	**7.250**

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	2004	2005	2006	2007	2008
Gemiddelde Functiehersteltijd	122	120	120	120	120	120

De derde bouwsteen van klanthinder wordt gevormd door de baanvakwaarde. Op dit moment worden de verschillende baanvakwaarden bepaald die benodigd zijn voor het vaststellen van de klanthinder. De verwachting is dat de KPI klanthinder in 2005 ingevoerd kan worden. In de kaderstelling voor het productieplan 2005 – 2009 is reeds een aanvang gemaakt om baanvakwaarden in te wegen.

Op basis van de huidige inzichten en met in achtneming van de nog resterende onvolkomenheden verwacht ProRail dat de totale klanthinder in 2007 tegemoet zal komen aan de verwachte reductie met 35-40% ten opzichte van 2000 waarmee de in het MoU uitgesproken intentie wordt gerealiseerd.

3.6 Activiteiten behorende bij geplande onttrekkingen

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 het spoorwegnet 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. Het is daarom niet mogelijk om een prestatieverbetering voor de periode 2005-2008 vast te stellen.
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.

3.7 Geplande onttrekkingen

ProRail wil de 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 het spoorwegnet en van jaarlijkse fluctuaties in de capaciteitsbeslag voor nieuwbouwprojecten. Bovendien bepaalt de locatie waar deze werkzaamheden worden verricht voor een groot deel de hoeveelheid klanthinder. Het is daarom niet mogelijk om met een eenvoudige indicator een prestatieverbetering voor de periode 2005-2008 vast te stellen.
De verbetering van de beschikbaarheid van de infrastructuur kan daarom niet meer op basis van slechts het aantal TVP's (Trein Vrije Periodes) 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's 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's.

Prestatie-indicator	Realisatie 2003	Prognose 2004	2005	2006	2007	2008
TVP's uitzonderlijk hinderrijk (aantal)	15	11	23	15	15	15
TVP's hinderrijk (aantal)	230	209	235	340	340	340
TVP's hinderarm (aantal)	80	65	86	120	120	120
TVP's hindervrij (aantal)[2]	89.500	107.000	110.000	110.000	110.000	110.000

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 groten buitendienststelling omdat het dan mogelijk is éénduidige logistieke wijzigingen en communicatie daarover te plegen . Daarnaast liggen 7 buitendienststellingen aan de onderkant van het grensvalk van uitzonderlijk hinderrijke en hinderrijke buitendienststellingen. Voor de jaren 2006 en verder heeft dit overleg nog niet plaats gevonden. Dit kan later dus eveneens leiden tot een verschuiving naar uitzonderlijk hinderrijke buitendienststellingen.

3.8 Verbetering 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.

Sociale veiligheid
Meerdere partijen zijn verantwoordelijk voor sociale veiligheid. Naast gemeenten en NS Vastgoed als eigenaar van de stations hebben ook NS Stations, (als beheerder van stations), en ProRail, (als beheerder van transferruimten, perrons e.d)., verantwoordelijkheden. Het 'Aanvalsplan Sociale Veiligheid' is het overheidskader voor de afspraken hieromtrent. 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.

Prestatie-indicator (landelijke gemiddelden)	Realisatie 2003	2004	2005	2006	2007	2008
Reinheid station	42% > 7	43% > 7	44% > 7	45% > 7	46% > 7	46% > 7
Sociale veiligheid overdag	80% > 7	82% > 7	84% > 7	84% > 7	84% > 7	84% > 7
Sociale veiligheid 's avonds	40% > 7	42% > 7	45% > 7	46% > 7	47% > 7	47% > 7

Reinheid
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 prestatie-afspraken 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.

Transferdrukte
Hiervoor is een plan van aanpak opgesteld en zijn een aantal relevante stations geselecteerd. Externe opdrachtnemers zullen de pilot meting uitvoeren in het voorjaar van 2005, waarna de bevindingen gerapporteerd worden. In het beheerplan 2006 wordt dit dan als een van de KPI's opgenomen voor de kernprestaties van ProRail.

Toegankelijkheid
Het beheer en onderhoud van de huidige toegankelijkheidsvoorzieningen worden overeenkomstig behandeld als de overige voorzieningen. Wel worden vanuit ProRail enkele nieuwe voorzieningen aangebracht. Zo worden vanuit FENS op een drietal locaties nieuwe

liften gefinancierd. Bij alle nieuwbouw of renovatieprojecten worden de stations dusdanig gerealiseerd / aangepast dat zij voldoen aan de toegankelijkheidseisen vanuit het Basisstation.

3.9 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 instandhoudingproces 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 instandhoudingmanagement 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 M 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. 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)
Door Life Cycle Management (LCM) kan een bewuste afweging worden gemaakt tussen varianten om een project te realiseren. De investerings- en onderhoudskosten, de treinhinder 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 gebruiksafhankelijk 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 en instandhoudings / onderhoudsconcepten.
De Traject Onderhouds Concepten (TOC's) leveren alle informatie die nodig is voor een optimaal instandhoudingmanagement 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 TOC's is een langdurig proces. Het gebruik van de TOC's zal in de detaillering in sterke mate afhankelijk zijn van het vereiste niveau van informatie en de beschikbare basisinformatie.

De instandhoudingconcepten voor de spoorweginfrastructuur worden opgesteld op het niveau van trajecten. Ze worden aangeduid met trajectinstandhoudingconcepten, afgekort TIC-en. Omdat er verschillen bestaan in gebruik en lokale omstandigheden verschilt de prestatie van een installatie per traject. Trajecten vormen een deel van het spoorwegnet en zijn opgebouwd uit verschillende installaties, zoals seinen, overwegen, wissels, de bovenleiding en het spoor. Het trajectinstandhoudingconcept is de basis voor de uitvoering van het onderhoud en de vernieuwing.
Voor het opstellen van instandhoudingconcepten op trajectniveau maakt ProRail gebruik van zogenaamde bouwstenen. Deze worden opgesteld voor belangrijke installaties en bevatten een risicoanalyse (mogelijke oorzaken en risico's van falen) en het instandhoudingconcept voor een generieke situatie. Per traject worden de bouwstenen specifiek gemaakt voor de locale situatie, zoals de gebruiksintensiteit of de leeftijd. ProRail ontwikkelt de bouwstenen van de spoorconstructie, de wissel, de treinbeveiliging, de overwegen en de bovenleiding.
Een trajectinstandhoudingconcept is meer dan een simpele optelsom van generieke instandhoudingconcepten. Op basis van opgedane ervaringen specificeert ProRail met behulp van TIC-en de eisen voor de beschikbaarheid van een bepaald traject. Hierbij vormen bedrijfsdoelstellingen, eisen van vervoerders, normen en wet- en regelgeving de kaders waarbinnen moet worden geopereerd.

3.10 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 infra aanlegt, voor 2005 een goed werkvolume heeft, kan dit op de lange termijn voor deze afdeling grote gevolgen hebben. De vooruitzichten voor de Afdeling Regionale Projecten (ARP), verantwoordelijk voor kleinere regionale projecten waren veel stabieler, met dien verstande dat continuering van de leenfaciliteit nog wel moest worden verzekerd. 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 hoofdspoorweginfrastructuur. Binnen het kader van de subsidieverlening vallen vooralsnog 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 a fonds perdues financiering).

OF-financiering betekent dat de kosten voor een project middels aparte projectbeschikkingen worden gefinancierd 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 jaar basis 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 ordeningsprocedures 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 geadministreerd.

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 onder andere value engineering, system-engineering, directie uitvoering volgens het model Betuweroute etc. Implementatie hiervan, die in 2004 gestart is, krijgt zijn vervolg in 2005. Doel hiervan is om efficiënter om te gaan met overheidsgelden.
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 DRC 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.

3.11 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 hoofdspoorweginfrastructuur 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.

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 bedrijfsonderdelen 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* 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.

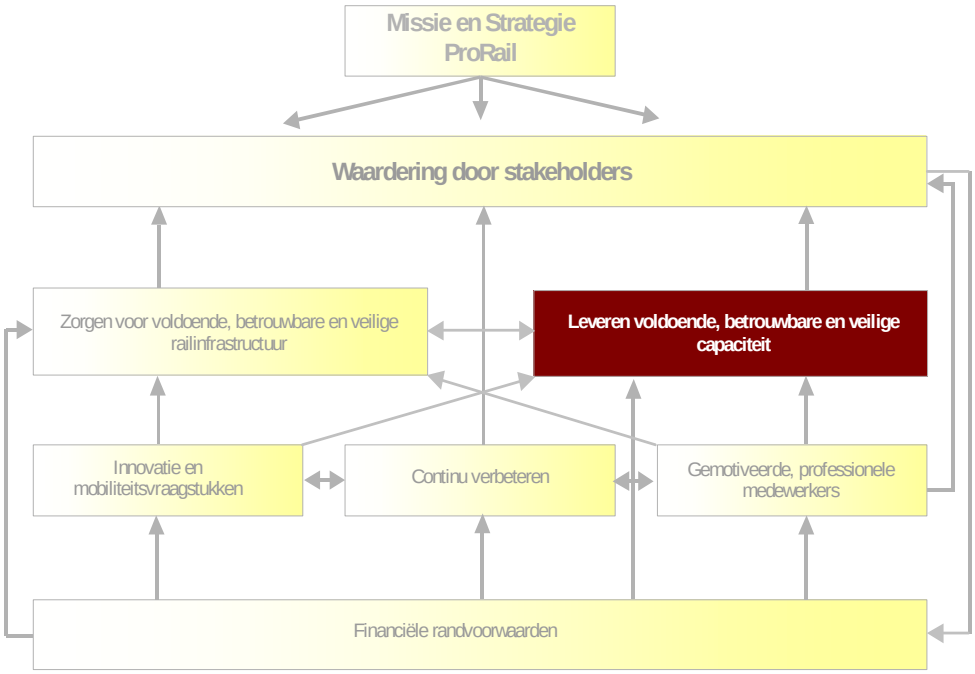
De oplevering en ingebruikname van de HSL-Zuid gaat in twee delen: eerst het zuidelijke deel, een half jaar later het noordelijke deel. Op basis van de vigerende planning moet ProRail vanaf 1 april 2006 beheertaken uitvoeren om het Proefbedrijf van HSA te faciliteren. De beheerorganisatie moet volledig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

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 Capaciteitsverdeling

De capaciteitsverdeling betreft de verdeling van de beschikbare infracapaciteit tussen vervoerders en beheerder (aanvragers). Het verdelingsproces 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 afwegingmechanismen ontbreken, wordt gewerkt aan de totstandkoming daarvan.
Met de invoering van 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.

Tabel 4.1 Percentage aantal geslaagde beroepen tegen de capaciteitsverdeling bij de NMa

Prestatie-indicator	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008
Percentage aantal geslaagde beroepen tegen de capaciteitsverdeling bij de NMa	n.v.t.	Max. 40%	Max. 30%	Max. 20%	Max. 20%

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.

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 planfases zowel verdeling tussen treinen (vervoer-vervoer) als vervoer-beheer
- op het gebied van zowel de fysieke infrastructuur als milieu
- over alle Hoofdspoorweginfrastructuur (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 bouwfase worden afgerond, vindt in 2006 de daadwerkelijke implementatie van ICM plaats. In 2005 levert ICM de volgende producten:

Emplacementen	Vrije baan
• Lokale fysieke verdeling • Rekenmodule geluid voor emplacementen • Rekenmodule externe veiligheid (EV) voor emplacementen • Meet- en registratiesysteem	• Fysieke verdeling • Proces verdeling milieu vrije baan • Ontwikkelen functioneel programma van eisen (FPVE) en bouwen rekenmodule geluid. • *Ontwikkelen (FPVE) en bouwen rekenmodule EV*

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 capaciteitverdeling 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 wordt naar verwachting in het najaar 2004 doorgestart, verdere ontwikkeling vindt plaats in 2005 waarna implementatie naar verwachting in 2006 zal plaatsvinden. Na definitieve afspraken met V&W over financiering wil het project PTI, met NSR, snel doorstarten en afronden. Het eventueel niet implementeren zal grote gevolgen hebben voor de wijze waarop Capaciteitsverdeling invulling kan geven aan haar rol.

Planning en Toewijzing Infrastructuur (PTI)

PTI maakt het mogelijk om álle 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 hier 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.

4.2 Capaciteitsontwikkeling

Capaciteitsontwikkeling stelt de beschikbare functionaliteit van de infrastructuur vast, ten behoeve van het proces van capaciteitsverdeling. Dit betreft:

- 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 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 Assetmanagement 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 capaciteitsverdeler 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 Spoorstrategie ingeschakeld. De verwachting is hierbij dat het budget voor kleine infrastructurele 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 (emplacementen) 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 gebruik gemaakt van het project ICM, zoals beschreven onder Capaciteitsverdeling. Het te behalen resultaat is dat voor zowel baanvakken als emplacementen de te verwachten vervoer-/verkeersvraag maximaal kan worden gefaciliteerd.

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 emplacementen (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.

4.3 Netwerkontwikkeling en Netwerkplanning
In het kader van de lange termijnvisie op de benodigde infrastructuurcapaciteit formuleert de capaciteitsmanager de gewenste toekomstige functionaliteit van het spoorsysteem. 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 spoorwegnet. 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 het in beheer zijnde spoorwegnet. De eenheid Netwerkontwikkeling onderhoudt 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.

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.
Voorbereiding 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 transferknelpunten 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 spoorwegnet onder de aandacht van ProRail	
Amsterdam Zuid/WTC en Zuidas	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.
Breda	Het 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. 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.
Arnhem	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.
Regionet	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 inframaatregelen opgesteld (inhaalsporen, nieuwe stations, extra perrons, etc.) om hiervoor capaciteit te creëren. De verdere planvorming is gaande.

4.4 Leveren van treinpaden

ProRail draagt actief bij aan het verbetering 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 1000. 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.

Tabel 4.2 Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling exclusief de brugbediening

	Prognose 2004	2005	2006	2007	2008
Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling	1100	1075	1050	1025	1000

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 1e 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 ene spoor behelst de verbetering van het huidige proces voor de registratie van onregelmatigheden in de treindienst binnen een termijn van twaalf maanden. Het andere spoor betreft een verkenning naar varianten op het monitoringmodel dat in de afgelopen monitoringstudie in concept is ontwikkeld.

In de eerste fase van het project ‘verbeteren registratie onregelmatigheden’ zijn ideeën gegenereerd voor het verbeteren van het registratieproces. Het betreft hier verbeteringen op het vlak van procesinrichting, werkwijze, definities (rubricering) en ondersteuning door middelen. In een tweetal ‘proefbedrijven’ wordt het verbeterde registratieproces beproefd. Landelijke invoering van de nieuwe wijze van registreren volgt eind 2004. De verkenning van varianten op het monitoringmodel (andere spoor) heeft geleid tot de beschrijving van enkele varianten die verschillen in kwaliteit (output), inrichting en kosten. In het derde kwartaal 2004 vindt besluitvorming hierover plaats. Mochten de betrokken partijen besluiten tot een van deze varianten, dan zal de nadere ontwikkeling en bouw van het nieuwe monitoringsysteem op middellange termijn (2007) haar beslag krijgen.

4.5 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.

Tabel 4.3 Versperringen afgehandeld conform versperringsmaatregel

	2004	2005	2006	2007	2008
% verstoringen dat volgens versperringsmaatregel is afgehandeld	92%	92%	92%	92%	92%

Herontwikkelen verkeersleidingsysteem

De verbeteractiviteiten op het gebied van verkeersleiding worden de komende jaren gedomineerd door de herontwikkeling van het verkeersleidingssysteem. 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 Capaciteitsmanament, 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 infraschaarste 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.

4.6 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.

Doelstellingen
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.

Samen met partners in de spoorsector en overheidshulpdiensten verbeteren
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.

4.7 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 ook in de periode daarna de informatiediensten te continueren. Onderstaande tabel toont de prestatiedoelstellingen voor de KPI 'tijdigheid en juistheid van de informatievoorziening aan reizigers'.

Tabel 4.4 Tijdigheid en juistheid van de informatievoorziening aan reizigers

Prestatie-indicator	2004	2005	2006	2007	2008
Percentage van de berichten in de treindienst dat volgens de specificaties wordt omgeroepen	90%	92%	92%	92%	92%
Percentage van de gevallen dat de Centrale Trein Aanwijzing / Centrale Hal Aanwijzing (CTA/CHA) juist zijn ingesteld	98%	98%	98%	98%	98%

* Er is nog geen omroep meetapplicatie. Daarom is er nog geen inzicht in de gerealiseerde kwaliteit. Genoemde percentages zijn indicatief. Met NS Reizigers en het programma Infoplus worden afspraken gemaakt om vanaf 2005 meer op de output te kunnen sturen overeenkomstig gezamenlijk afgesproken normen

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 3e 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.

4.8 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.:

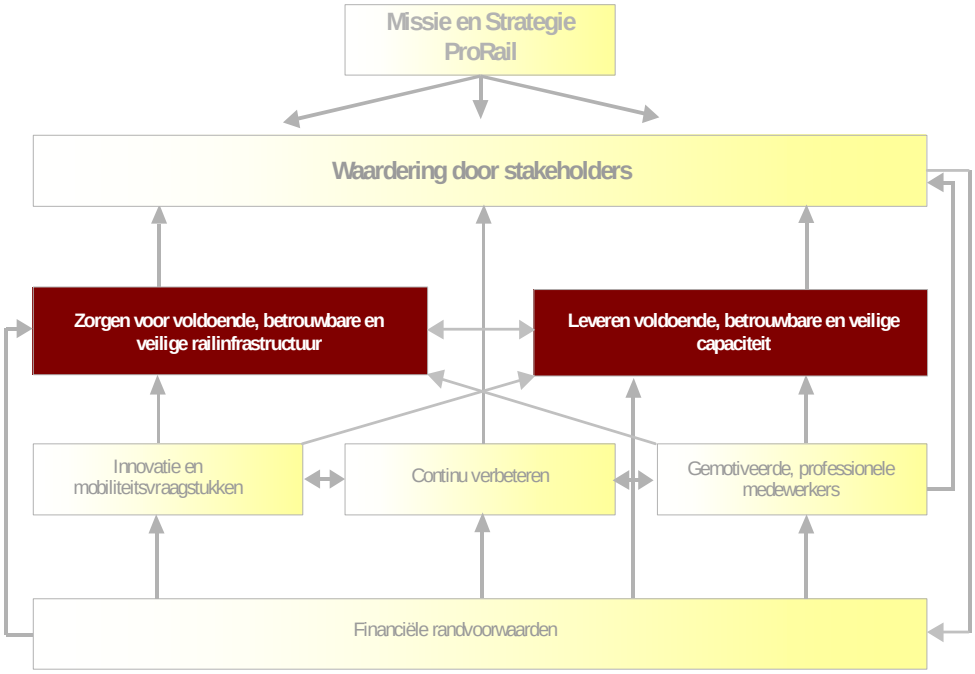
- Hogere betrouwbaarheid bij dezelfde reistijd
- Kortere gegarandeerde reistijd bij dezelfde betrouwbaarheid
- Meer treinen bij dezelfde railinfrastructuur (ofwel uitgespaarde railinfrastructuur)

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 voor Milieu en Veiligheid

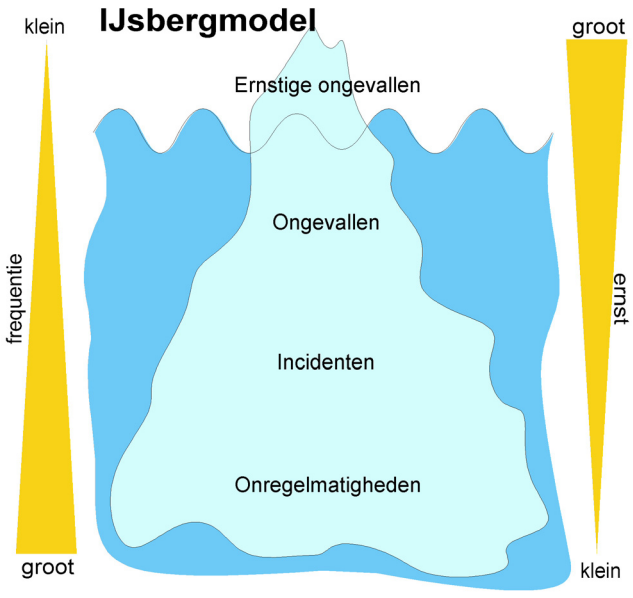
Veiligheid
De Beleidsvisie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op het terrein van veiligheid gaat uit van streven naar permanente verbetering van de veiligheid, waarbij tussendoelen en normen als mijlpalen gesteld kunnen worden. Voor het spoor is dit vertaald in doelstellingen die in twee kadernota's (respectievelijk uit 1999 en een concept kadernota, vast te stellen in 2004) zijn opgenomen. De doelstellingen hebben betrekking op:

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

Milieu
Hieruit voortvloeiend is de primaire doelstelling het naleven van de bepalingen in de milieuvergunningen en de diverse milieuwetten. Voorts de in het verleden gemaakte afspraken met ministeries.

Doelstellingen ProRail Veiligheid en Milieu
De door de overheid gestelde normen beperken zich in hoofdzaak tot het spreekwoordelijke "topje van de ijsberg". Omdat dit te weinig concreet houvast biedt om op te sturen heeft ProRail op de onderliggende niveaus aanvullende normen gesteld. Verbetering van veiligheid op deze onderliggende niveaus (b.v. 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.



Doormiddel van het project Milieu Management Systeem zal in het komende jaar de wet- en regelgeving worden vertaald in (jaarlijkse) ProRail doelstellingen en stuurvariabelen.

5.2 Beleidsvoornemens ProRail

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 railinfra 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; 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 zgn. stoptonend sein. Maatregelen worden genomen om de zichtbaarheid te verbeteren, b.v. door seinverplaatsing of door wegnemen van zichtbelemmerende begroeiing;
- 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. emplacementen (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 locale 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.

Speerpunten Veiligheid en Milieu voor ProRail

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

- ProRail breed inrichten en implementeren van Veiligheids- en Milieumanagementsystemen
- 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 safetycase werkwijze in de beheer- en bouwprocessen

Daarnaast zal in het komende jaar nog een aantal andere specifieke punten aandacht krijgen:

- op gebied van veiligheid
- op gebied van milieu (geluid)
- overige projecten

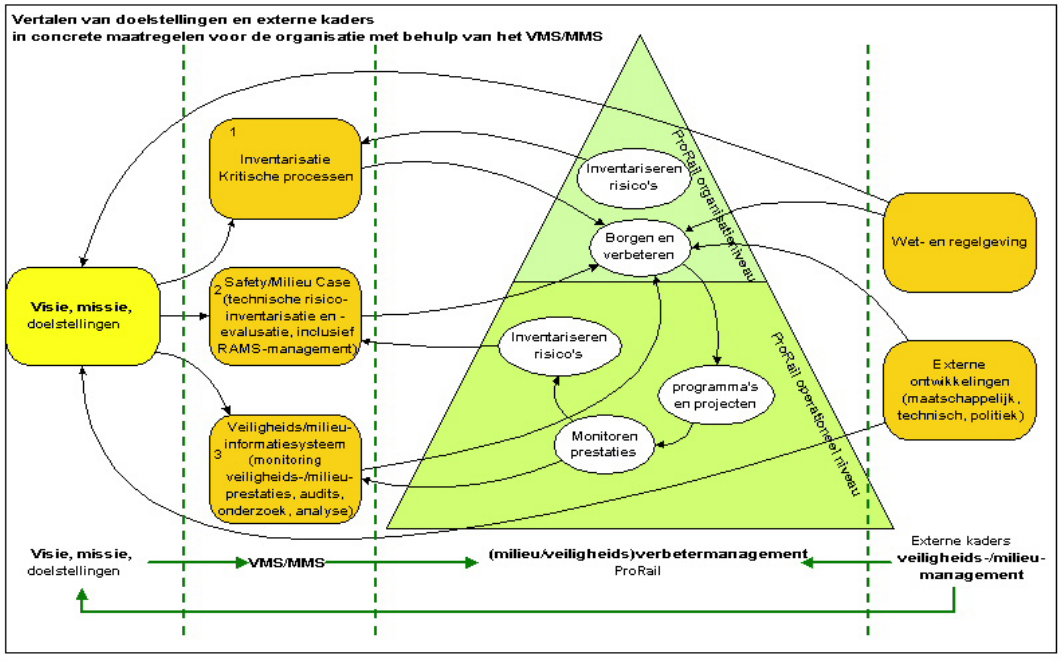
VMS/MMS

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 (KPI);
- 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.

Onderstaande 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 veiligheidsmanagementsysteem 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 óf 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.

Veiligheid Informatiesysteem (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.

Milieu Managementsysteem
Aansluitend aan de opzet en de systematiek van het Veiligheid managementsysteem 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 Plan- 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
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.

ICM
Voor een toelichting op dit onderwerp wordt verwezen naar het hoofdstuk over Integraal Capaciteits Management (ICM).

NVW
Per 1 januari 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 toegpast 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.

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 veiligheidsstudies (bijvoorbeeld ontvluchtingscenario'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
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.

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

STS
Naar aanleiding van de stijgende trend in het aantal passages stoptonend sein (STS), ook in 2003, wordt in een sectorbreed initiatief de problematiek geanalyseerd, en zullen maatregelen worden uitgewerkt. ProRail vervult een trekkende rol, en is voorzitter van de geformeerde stuur- en werkgroep. Het project krijgt in 2005 zijn vervolg.

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

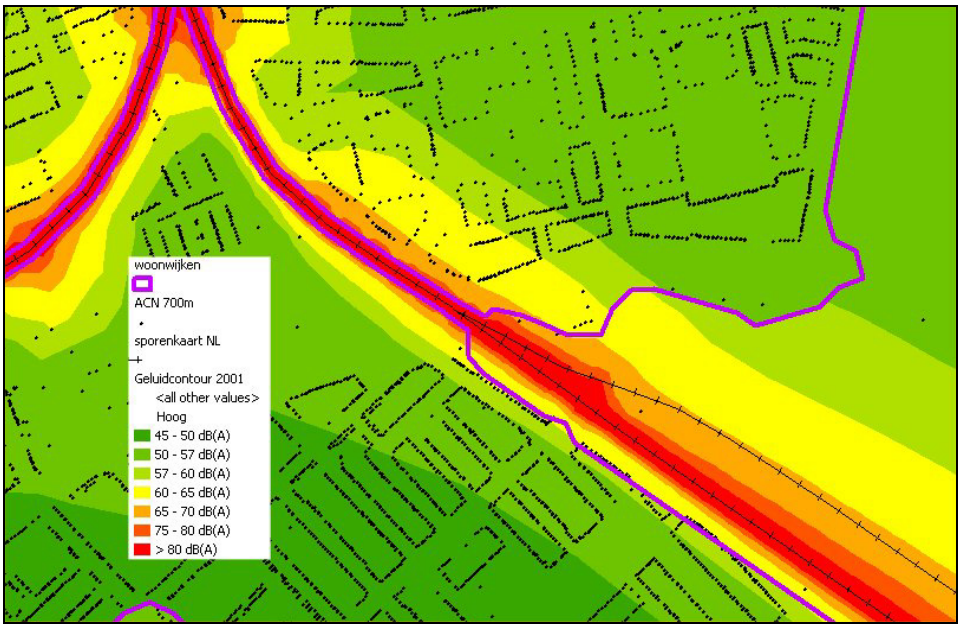
Specifieke milieuprojecten: Geluidhinder

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 omgevingslawaai
ProRail zal conform het verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uiterlijk 15 oktober aanstaande voldoen aan het verzoek &W 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 (emplacementen). 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 emplacementen.

Overige milieu-projecten

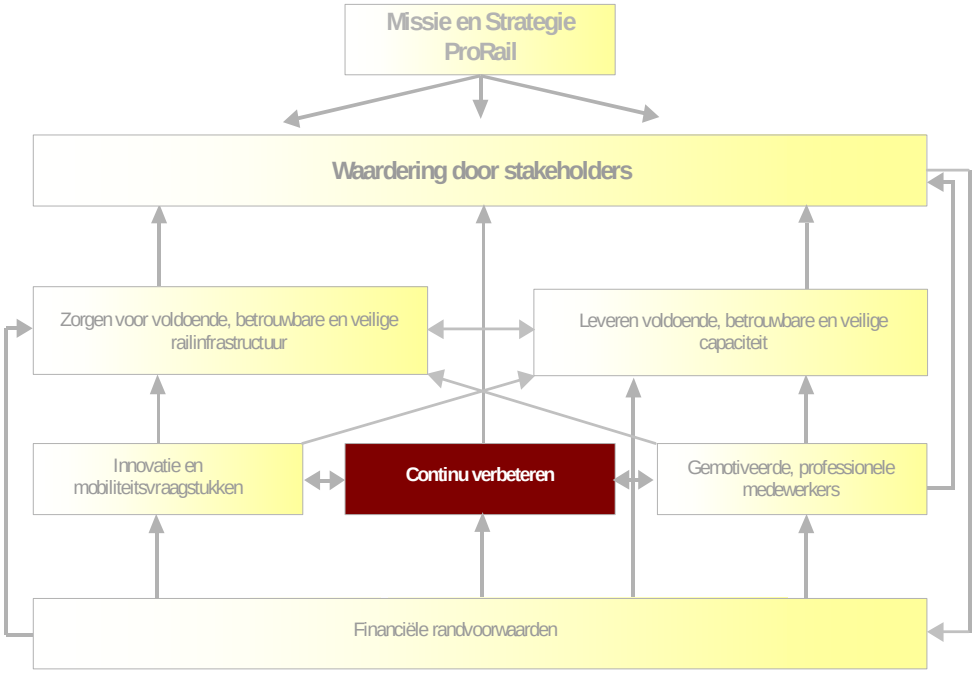
Energiebesparing
- Energiebesparingsplannen in het kader van de Meerjarenafspraak Energie-efficiency (MJA): In 2005 stelt ProRail energiebesparingplannen op voor een groot aantal stations. Maatregelen betreffen onder andere de verlichting van transferruimten, de verwarming van wachtruimten en de wisselverwarming. 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 verbindingszones.
- Ontwikkeling gedragscode bermbeheer bij klein onderhoud
- Chemische onkruidbestrijding. Verkenning alternatieve methoden.

Milieuvergunningen op emplacementen
- Belangrijk voor de afhandeling van het treinproces op emplacementen zijn de milieu-vergunningen. 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 overgangsperiode. 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 ook ProRail *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 Asset 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 cultuur aanwezig om met outputsturing om te gaan.

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

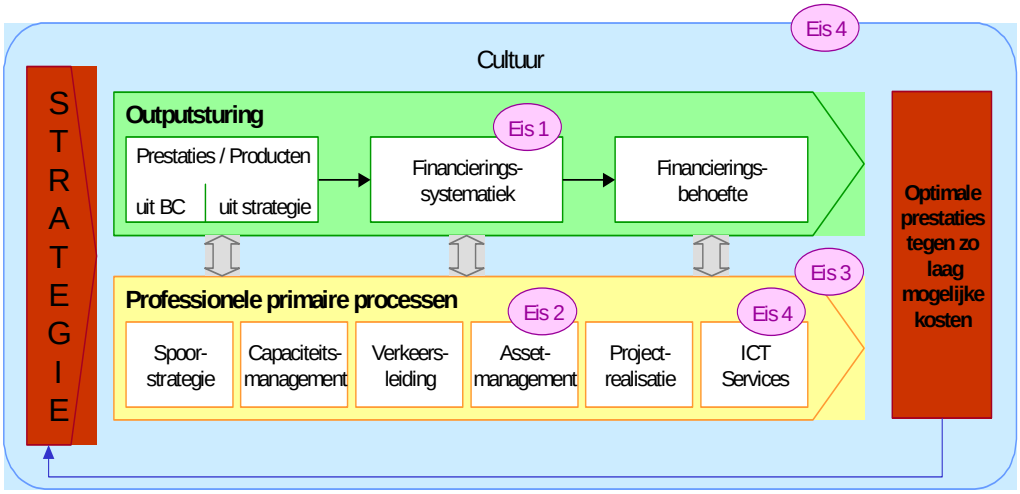
6.2 Migratie naar outputsturing

ProRail heeft het programma ‘outputsturing’ opgestart, waarbinnen ook de lopende initiatieven op dit gebied worden ondergebracht. Op dit moment wordt het programmaplan opgesteld waarin alle activiteiten om te komen tot outputsturing worden benoemd en belegd, inclusief tussentijdse mijlpalen en verantwoordelijkheden. Het gedetailleerde plan van aanpak voor het programma zal worden besproken in het Directeurenoverleg ProRail / V&W rond eind oktober. 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 financieringssystematiek, de tweede eis op Asset Management. De derde eis betreft de professionalisering van de primaire processen. De vierde eis heeft zowel betrekking op de cultuur als op de systemen.

Een geslaagde invoering van outputsturing (paragraaf 6.2) gekoppeld aan geprofessionaliseerde primaire processen (paragraaf 6.3) en een adequate cultuur (paragraaf 6.4) leidt uiteindelijk tot het leveren van optimale prestaties tegen zo laag mogelijke kosten.

Figuur 6.1 Overzicht programma ‘outputsturing’



De prestaties en producten zijn gedefinieerd in de beheerconcessie op basis van RAMSHE (Reliability, Availability, Maintainability, Safety, Health and Environment). De prestaties en producten uit de beheerconcessie worden mogelijkerwijs aangevuld met prestaties en producten die volgen uit de strategie. Belangrijk hierbij is dat prestaties / producten op termijn ook gekoppeld worden aan baanvakken opdat uiteindelijk ook herprioritering mogelijk is binnen het bestaande, totale spoorwegnet. De koppeling tussen prestaties en producten wordt uitgewerkt in het project ‘financieringssystematiek’. Vanuit het programma ‘outputsturing’ zal het project transparant worden gemaakt en zal de voortgang worden gevolgd en gerapporteerd.

Financieringssystematiek (zie bijlage P)

In 2003 is een begin gemaakt met de ontwikkeling van een outputgerichte financieringssystematiek. Hierbij lag in eerste instantie de nadruk op het verhelderen van de relatie tussen activiteiten en *kosten* op het gebied van Beheer en Instandhouding (B&I). 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 financieringssystematiek verder ontwikkeld. Dit heeft geleid tot verdere verheldering van een groter deel van de kosten van B&I 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 financieringssystematiek. Bij de verdere ontwikkeling van de financieringssystematiek vindt aansluiting plaats van deze systematiek op de voor de andere bedrijfsonderdelen ontwikkelde systematiek.

Daarnaast is een verdere stap gezet in het inzichtelijk maken van de relatie tussen de activiteiten en de *prestatie* van de infrastructuur (output) op basis van RAMSHE. 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.

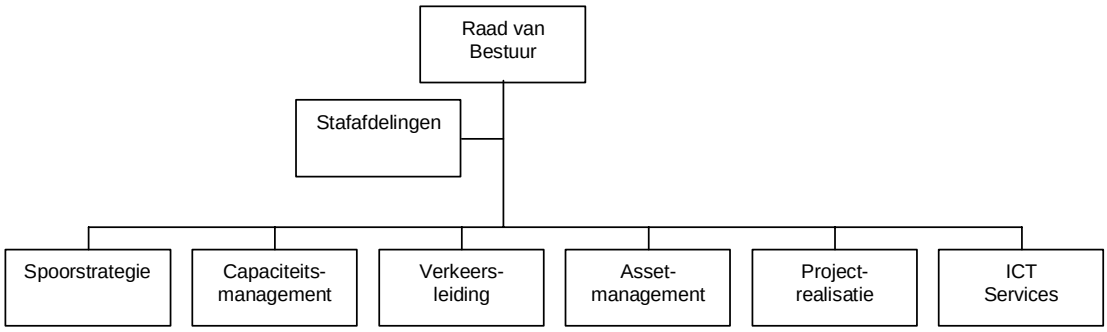
Een (cruciale) randvoorwaarde voor invoering van de in ontwikkeling zijnde financieringssystematiek betreft invulling van de vergoeding voor de zogenaamde vervangingsinvesteringen, ofwel de dekking van de afschrijvingskosten. Met deze vergoeding wordt de problematiek rond achterstand in vervangingen 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 I in hoofdstuk 7). In de ontwikkeling van 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 het Nederlandse spoorwegnet in handen moet zijn van een inframanager die zorgdraagt voor de kwaliteit en beschikbaarheid van dat net. 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 in het vierde kwartaal van 2004. 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 6.2). 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 6.2 Nieuwe hoofdstructuur ProRail (De namen van de bedrijfsonderdelen zijn nog werknamen)



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. Dit moet afgerond zijn vóór 1 januari 2005.

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 effectiviteitdoelstellingen 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 Cultuur

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 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 *voorkomen* 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.

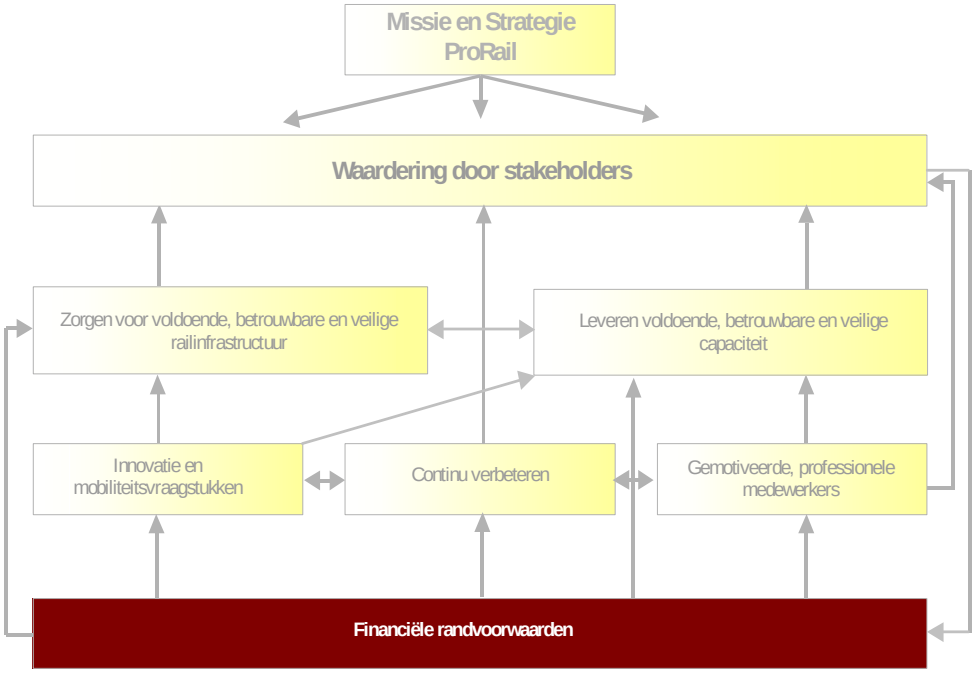
Op basis van het onderzoek ‘Aanbesteden NS/ Railinfrabeheer 1995-2000’ van de Algemene Rekenkamer heeft ProRail een Verbeteringsprogramma Integriteit opgesteld om het integriteitbeleid te expliciteren. Het doel van dit programma is het naleven en stimuleren van een transparante en zichtbaar integere 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 leidinggevenden. 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.

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 I. 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 II en vormt de basis van dit hoofdstuk.



De doelstelling van ProRail is optimale 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.
ProRail werkt op dit moment met het ministerie aan mogelijke oplossingen om de benodigde financiële middelen in te vullen, al dan niet door een lagere dan wel een gedifferentieerde prestatie binnen het spoorwegnet (bijvoorbeeld door op baanvakbasis andere prestaties af te spreken).

Scenario I[1]
Om de zorgtaak van ProRail op langere termijn optimaal uit te voeren, wordt Scenario I uitgewerkt. Dit scenario is deels gebaseerd op het eerder binnen Beheer en Instandhouding gebruikte scenario 'Huis op Orde'. De bij dit scenario behorende activiteiten en cijferreeksen zullen medio november beschikbaar zijn. Deze cijferreeksen worden geaudit door Booz-Allen Hamilton.

Focus voor dit beheerplan

Scenario II[1]
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 II. 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. Hierbij is geen rekening gehouden met wijzigingen in de vervoersintensiteit.

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

1 Dit is een voorlopige werknaam

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 II

	2004	2005	2006	2007	2008
Beheerconcessie					
Subsidie Kapitaallasten en Onderhoud*	857	823	927	883	859
Jaarcontract Railverkeersleiding*	76	83	85	86	87
Jaarcontract Railned*	14	16	19	19	19
Netto gebruiksvergoeding	119	150	169	200	200
Subtotaal Beheerconcessie	**1.066**	**1.072**	**1.200**	**1.188**	**1.165**
Geactiveerde productie eigen bedrijf	63	61	59	56	54
Derden werken (RVL)	12	13	12	12	12
Inkomsten via PoBR			10	20	
Totaal	**1.141**	**1.146**	**1.281**	**1.276**	**1.231**
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. Te weten de ontwikkeling van de te betalen pensioenpremies (oplopend van € 1,7 mln in 2005 tot € 3,5 mln in 2008) en de extra opgelegde ZBO-taakstelling (oplopend van € 1,4 mln in 2005 tot € 7,7 mln in 2008).

ProRail gaat ervan uit dat het programma 'kleine infra aanpassingen' zal worden voorgezet. Tot en met 2006 kan dit worden gefinancierd uit de leenfaciliteit. Hoewel in de Rijksbegroting wordt gesteld dat het programma wordt gecontinueerd, zijn vooralsnog geen bedragen opgenomen in de Rijksbegroting.

Jaarcontract Railverkeersleiding
De middelen voor Railverkeersleiding worden niet specifiek toegewezen in de Rijksbegroting. ProRail gaat in deze uit van een voortzetting van de huidige situatie. De opgenomen inkomsten volgen uit een extrapolatie van het huidige systeem van bekostiging (vergoeding per treinbeweging). Voorts is aangenomen dat de kosten voor de bediening van de Niet Centraal Bediende Gebieden ad € 5 mln per jaar vanuit de Rijksbegroting worden gefinancierd zolang het nieuwe systeem van gebruiksvergoeding nog niet is ingevoerd. Dezelfde assumptie is gedaan met betrekking tot de bediening van de HSL/BR met ingang van 2006 ad € 1 mln oplopend tot € 3 mln in 2008 en de te betalen pensioenpremies ad € 1,5 mln in 2005 oplopend tot € 2,8 mln in 2008.

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 Havenspoorlijn[2]. Eveneens is aangenomen dat de beheerkosten voor nieuwe systemen als KIS en PTI ad € 1,9 mln in 2005 oplopend tot € 4,5 mln in 2008 vanuit de Rijksbegroting worden gefinancierd, evenals de te betalen pensioenpremies ad € 0,3 mln in 2005 oplopend tot € 0,7 mln in 2008.

Netto Gebruiksvergoeding

Het bedrag voor de gebruiksvergoeding zoals opgenomen in tabel 7.2 sluit voor het jaar 2005 aan bij de huidige systematiek, waarbij de Minister jaarlijks de tarieven voor de gebruiksvergoeding vaststelt en sommige vervoerders zijn vrij gesteld van betaling van een gebruiksvergoeding. In de tabel is voor de jaren 2006 t/m 2008 uitgegaan van de bedragen uit de Rijksbegroting.

Tabel 7.2 Inkomsten uit te ontvangen gebruiksvergoeding (in mln €, prijspeil 2004)

Basis	2004	2005	2006	2007	2008
Huidige systematiek	119	150			
Rijksbegroting			169	200	200
Nieuwe systematiek		168	182	197	200

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. Door deze methodiek betalen vervoerders de (variabele) kosten die door de exploitatie van hun treindienst worden veroorzaakt[3].

ProRail gaat ervan uit dat in overleg met V&W regelingen worden getroffen waardoor de nieuwe systematiek waarschijnlijk per 1-1-2006 in werking kan treden.

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.

Derden werken RVL

ProRail voert ten behoeve van de vervoerders werkzaamheden uit op het gebied van bijvoorbeeld de omroep. Deze werkzaamheden vallen buiten de beheerconcessie.

[2] Deze kosten worden nu nog gedragen door DGG van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

[3] Dit wordt verrekend via o.a. trein- en tonkilometers, aantal halteringen, stroomverbruik; zie ook bijlage.

Inkomsten via PoBR

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

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' [4]. De Rijksoverheid stelt hiertoe ruim € 1,9 miljard beschikbaar tot en met 2012. De 1e fase van dit Herstelplan Spoor ad € 853 mln is reeds in de subsidie Kapitaallasten en Onderhoud opgenomen. Voor de 2e fase is er € 1.075 mln opgenomen: € 734 mln in de periode 2006 – 2010, de rest in 2011 en 2012. De inkomsten in het kader van de tweede fase Herstelplan Spoor zullen worden ingevuld 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.

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

Uitgaven ProRail

De exploitatiebegroting van ProRail is gebaseerd op Scenario II 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.

Tabel 7.4 Scenario II (in mln €, prijspeil 2004)

Scenario II	2004	2005	2006	2007	2008
Verkenningen & Innovatie	9	7	8	9	9
Beheer	82	88	96	97	94
Kleinschalig Onderhoud	244	233	220	215	215
Kleinschalig Onderhoud - efficiency	-	14	32	40	40
Grootschalig Onderhoud	113	111	111	112	113
Transfer	56	60	62	63	66
Bovenbouwvernieuwing	216	224	212	221	265
Efficiencytaakstelling	19-	25-	25-	25-	25-
Overige opbrengsten	12-	13-	13-	13-	13-
Veiligheid:ATB aanpassingen	-	-	13	13	14
Mutanten a.g.v. uitbreiding (MIT)	-	2	8	10	12
Subtotaal Uitbesteed Werk	**689**	**701**	**724**	**742**	**790**
NSR	4	4	4	4	4
Apparaatskosten	191	199	198	201	206
Buitengewone kosten	-	3	3	3	3
Generieke taakstelling	7-	4-	7-	8-	10-
Netto kapitaallasten	198	206	222	236	247
NBP geactiveerde productie	63	61	59	56	54
TOTALE BEDRIJFSKOSTEN	**1.138**	**1.170**	**1.203**	**1.234**	**1.294**
Bandbreedte		24-			
TOTALE BEDRIJFSKOSTEN	**1.138**	**1.146**	**1.203**	**1.234**	**1.294**

Onderstaand een korte toelichting op de belangrijkste posten.

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 (InfoPlus/ ACRI) en verdere ontwikkeling van VPT-systemen.

Er zijn drie 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 mln in 2008);
- GSM-R: marktontwikkelingen en door NSR gemaakte keuzes maken het voor ProRail onmogelijk om de opgelegde marktopbrengsten te realiseren (€ 1 mln in 2005; oplopend tot € 5,2 mln in 2008). Ook hebben uitkomsten van het mediation traject met Mobirail gevolgen voor de kosten (€ 0,8 mln per jaar). Op het gebied van tunnelcommunicatie worden (in de speerpuntennota niet voorziene) kosten verwacht ad. € 1 mln. per jaar;
- Beheerkosten als gevolg van het in beheer nemen van de Betuweroute (€ 2,1 mln per jaar)
- Rolling Contact Fatique (€ 0,8 mln per jaar).

Kleinschalig onderhoud
De begrote kosten Kleinschalig onderhoud vertonen een trendbreuk. Ten opzichte van 2004 dalen de kosten voor 2005 met € 11 mln en de kosten voor 2006 met € 24 mln. Dit vindt zijn oorsprong in de afspraken die zijn gemaakt met de procescontract aannemers (efficiencytaakstelling van € 14 mln voor 2005, € 32 mln voor 2006, € 40 mln voor 2007 en verder). De kosten voor het onderhoud van de Betuweroute stijgen van € 7,4 mln in 2004 naar € 16,0 mln 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 mln 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 mln in 2004 naar € 66 mln 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. Tevens zal getoetst worden in hoeverre het nieuwe bovenbouwvernieuwingsplan uitvoerbaar is.

Overige opbrengsten
Dit zijn opbrengsten die worden gegenereerd binnen Beheer & Instandhouding. Voor een beperkt deel hebben deze betrekking op bijvoorbeeld de verhuur van overtollige capaciteit van kabels. Het merendeel betreft in feite negatieve instandhoudingkosten (objecten worden door B&I onderhouden ten laste van een derde zijnde niet de rijksoverheid.)

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 mln in 2004 naar € 7 mln in 2008;
- Extra taken bij Railned, Railverkeersleiding en Beheer & Instandhouding ad € 10 mln
- Aflopende transformatiekosten

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 mln.

Tabel 7.5 Efficiency en effectiviteitverbeteringen (in mln €, prijspeil 2004)

(€ mln)	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 mln 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 mln in 2003 via € 19 mln in 2004 tot € 25 mln per jaar vanaf 2005).

Netto kapitaallasten

Onder deze noemer worden de afschrijvingskosten en de interestlasten gerekend.

Tabel 7.6 Netto kapitaaallasten (in mln €, prijspeil 2004)

Netto kapitaallasten	2004	2005	2006	2007	2008
Rentelasten	108	109	113	118	123
Netto afschrijvingskosten	90	97	109	118	124
TOTAAL	**198**	**206**	**222**	**236**	**247**

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 mln en “ruimte voor de fiets” ad. € 18 mln, totaal € 75 mln. Deze leenfaciliteit loopt af in 2007. Aangenomen is dat de investeringsuitgaven blijven doorlopen (mogelijk anders gefinancierd) waardoor de rentelasten en de netto afschrijvingskosten stijgen. 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.

Geactiveerde productie eigen bedrijf

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

Tabel 7.7: Ontwikkeling investeringen

Planjaar	2004	2005	2006	2007	2008
Totaal investeringen	1.154	1.232	1.440	1.198	1.067
Geactiveerde productie ProRail	63	61	59	56	54

Veiligheid; ATB aanpassingen
Door V&W wordt in de periode 2006-2008 € 40 mln 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. Geïnventariseerd 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.

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.
- In het kader van de aanpak van de emplacementenproblematiek zijn in het Infrafondsgedeelte van de Rijksbegroting 2004 (IF 01.02.02) middelen gereserveerd ad € 110 mln verdeeld over de jaren 2005 t/m 2010. Deze middelen stonden nog op het aanlegartikel maar zullen worden toegevoegd aan Beheer & Instandhouding.
- Kosten van het in beheer nemen van HSL zijn nog niet opgenomen in kostenoverzicht. Deze zullen na uitwerking worden overlegd met V&W, en separaat worden aangevraagd.
- 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 mln 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.
- 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.

- In de Beheerconcessie wordt ProRail verantwoordelijk voor enkele door de EU aan Nederland opgelegde verplichtingen, zoals het verzamelen van data ten behoeve van Europese spoorstatistieken. 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 7.8 Resultaat (in mln €, prijspeil 2004)

	2004	2005	2006	2007	2008
Inkomsten	**1.141**	**1.146**	**1.281**	**1.276**	**1.231**
Uitgaven	**1.138**	**1.146**	**1.203**	**1.234**	**1.294**
Resultaat	**3**	**0**	**78**	**42**	**-63**
Herstelplan Spoor fase 2	**0**	**0**	**123**	**140**	**138**

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.

meerjaren reeks 2009-2013

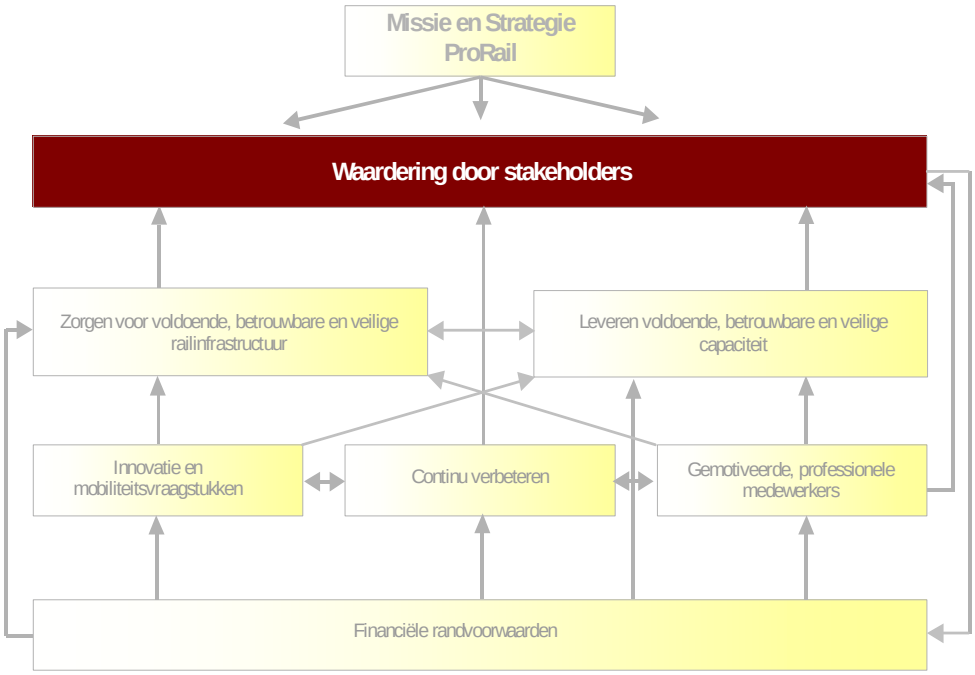
Zoals bij aanvang van dit hoofdstuk aangegeven zijn de vermelde cijferreeksen gebaseerd op Scenario II, dat aansluit bij de beschikbare middelen. Scenario I waarin ProRail de zorgtaak optimaal, op langere termijn goed uit kan voeren wordt momenteel uitgewerkt. De bij dit scenario behorende activiteiten en cijferreeksen zullen medio november beschikbaar zijn, hieronder is reeds een indicatieve opgave opgenomen voor de jaren 2009 tot en met 2014. ProRail werkt op dit moment, samen met het ministerie, aan mogelijke oplossingen om de benodigde financiële middelen in te vullen, al dan niet door een lagere dan wel een gedifferentieerde prestatie binnen het spoorwegnet (bijvoorbeeld door op baanvakbasis andere prestaties af te spreken). In bijlage P (Financieringssystematiek) wordt voor deel van de kosten de relatie wordt gelegd tussen activiteiten, kosten en prestaties.

Tabel 7.9 Scenario II (in mln €, prijspeil 2004)

Scenario II	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Verkenningen & Innovatie	9	9	9	9	9	9
Beheer	94	94	94	94	94	94
Kleinschalig Onderhoud	215	215	215	215	215	215
Kleinschalig Onderhoud - efficiency	40	40	40	40	40	40
Grootschalig Onderhoud	113	113	113	113	113	113
Transfer	68	72	72	74	74	74
Bovenbouwvernieuwing	257	257	257	257	257	257
Efficiencytaakstelling	25-	25-	25-	25-	25-	25-
Overige opbrengsten	13-	13-	13-	13-	13-	13-
Veiligheid:ATB aanpassingen	-	-	-	-	-	-
Mutanten a.g.v. uitbreiding (MIT)	15	18	19	32	34	36
Subtotaal Uitbesteed Werk	**773**	**780**	**781**	**796**	**798**	**800**
NSR	4	4	4	4	4	4
Apparaatskosten	206	204	204	204	204	204
Buitengewone kosten	3	3	3	3	3	3
Generieke taakstelling	10-	-	-	-	-	-
Netto kapitaallasten	255	259	266	258	263	267
NBP geactiveerde productie	54	54	54	54	54	54
TOTALE BEDRIJFSKOSTEN	**1.285**	**1.304**	**1.312**	**1.319**	**1.326**	**1.332**

8 Zienswijze gerechtigden

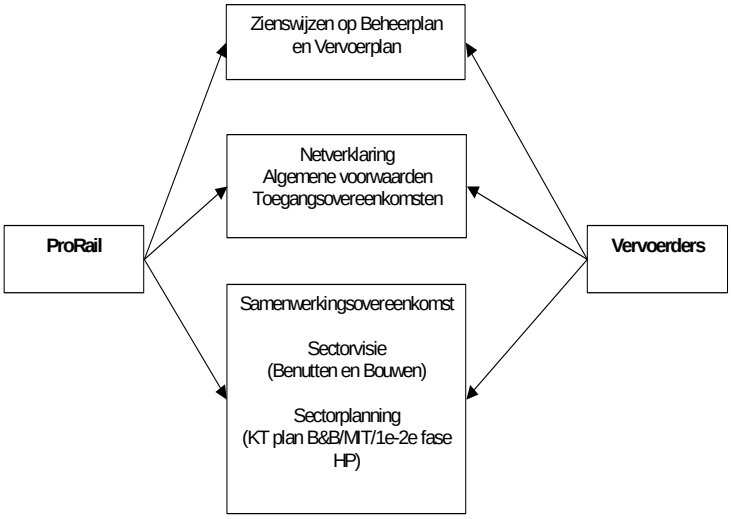
Een adequate invulling van de zorgplicht valt of staat voor een belangrijk deel met de mate waarin de activiteiten van ProRail tegemoet komen aan de belangen van spoorwegondernemingen. Belangrijk onderdeel van de verdere professionalisering van ProRail is dan ook het verkrijgen van beter inzicht in de 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 spoorsysteem (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 tegenstrijdige 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 maar bovenal door de strakke planning van de operationele bedrijfsvoering binnen ProRail is er in 2004 weinig ruimte 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 zes gerechtigden een schriftelijke reactie ontvangen. Omdat de deadline voor ProRail ligt op 1 september 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. Ter informatie zijn de reacties op hoofdlijnen overgenomen in de in bijlage Q (Reactie vervoerders op beheerplan 2005).

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 hoofdspoorweginfrastructuur 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
Hoofdproces	Een als zodanig in de Beheerovereenkomst aangeduid voorwerp van Beheer.
Hoofdspoorweginfrastructuur	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 *dag maand jaar* houdende aanwijzing van hoofdspoorwegen
KPI	Kritische Prestatie 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 het Nederlandse spoorwegnet: praktische informatie over hoe het Nederlandse spoorwegnet 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
OF	Overheidsfinanciering (ook wel bekend als à fonds perdu financiering). Dit zijn de middels aparte projectbeschikkingen gefinancierde projecten (MIT)
OF financiering	Financiering à fond 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 eerdergenoemde partijen
PCA	Proces Contract Aannemer
Prestatie indicator	'Nadere prestatie indicator' zoals omschreven in artikel 6 van de Beheerconcessie
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 aan een spoorweg, bedoeld in de spoorwegwet, aan een lokaalspoorweg of aan een tramweg.
RAMSHE	Reliability Availability Maintainability Safety Health Environment
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
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 d*an 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.

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 18 juni 2004 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 augustus 2004 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.

ProRail

Colofon

Titel	Beheerplan 2005
Documentnummer	
Versie/Datum	1 september 2004
Status	Definitief
Van	ProRail – Business Planning Proces
Auteur	Peter J.M.M. Krumm
Projectleider	
Distributie	
Document	20431774v3 Beheerplan 2005 definitief

Autorisatie

	paraaf	datum
gecontroleerd prl		
projectleider		