

Beheerplan 2009

Van ProRail
Auteur Planning en Control ProRail

Kenmerk DOCS 20813443v1 / EDMS 20527937

Versie 2.0 (d.d. 9 december 2008)

Datum December 2008

Bestand Beheerplan 2009

Status versie 2; 9 december 2008, definitief

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting Beheerplan 2009	3
1 Strategie & Sturing	5
1.1 STRATEGIE	5
1.2 STURING: DOORONTWIKKELING PRESTATIEDASHBOARD	6
2 Prestaties 2009	8
2.1 KLANT	8
2.2 OPERATIONAL EXCELLENCE; KERNPRESTATIES IN DE BEHEERCONCESSIE	8
2.3 OPERATIONAL EXCELLENCE; VEILIGHEID EN MILIEU.....	18
3 Consultatie van de prestaties	22
3.1 CONSULTATIEPROCES	22
3.2 REACTIES EN ACTIES UIT HET CONSULTATIEPROCES	22
4 Continue Verbeteren	24
4.1 SCENARIO EN PRESTATIE ANALYSE	24
4.2 RAILWAYBENCHMARK.....	25
4.3 RISICOMANAGEMENT.....	27
4.4 VERWACHTE TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN KPI'S	28
5 Financiële randvoorwaarden	30
5.1 ACTIVITEITEN.....	31
5.2 EXPLOITATIEOVERZICHT	44
5.2.1 EXPLOITATIEREKENING EN KASSTROOMOVERZICHT	44
5.2.2 TOELICHTING OP DE BEDRIJFSOPBRENGSTEN	45
5.2.3 TOELICHTING OP DE BEDRIJFSLASTEN	48
5.3 OVERZICHT VAN WIJZIGINGEN EN RISICO'S.....	53
5.4 NIET-CONCESSIE ACTIVITEITEN	55
5.5 HSL.....	56

Managementsamenvatting Beheerplan 2009

De afgelopen jaren stonden in het teken van het verbeteren van de prestaties op het spoor op alle fronten: beschikbaarheid, betrouwbaarheid, veiligheid, capaciteitsverdeling, informatievoorziening, etc. Door continue verbetering van prestaties en een betere beheersing van de bedrijfsvoering was ProRail in staat per 1 januari 2008 over te gaan op outputsturing. De komende jaren staat ProRail opnieuw voor grote uitdagingen: ruimte maken voor groei op het spoor voor zowel personen- als goederenvervoer, met een grote mate van differentiatie en maatwerk en een hoge betrouwbaarheid en veiligheid. Om dit waar te maken binnen een bedrijfstak met veel verschillende spelers en belangen zal ProRail nog meer als voorheen op een klantgerichte en zakelijke manier haar rol als publieke dienstverlener moeten invullen.

In het Beheerplan 2008 was deze transitie nog vertaald in meer algemene zoekrichtingen als "groei" en "differentiatie". In dit Beheerplan geeft ProRail concreet inhoud aan groei en differentiatie met 5 strategische speerpunten:

- Operational Excellence
- Spoorboekloos reizen
- Ruimte voor goederenvervoer
- Leveren van maatwerk aan de regio
- Publiek belang, zakelijk gediend

ProRail stelt zichzelf met deze speerpunten in staat om beter inhoud te geven aan de invulling van de kerntaken uit de beheerconcessie: beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor.

Over de volle breedte van deze strategische speerpunten staat veiligheid voorop. Het beschermen van mens en milieu tegen de risico's die samenhangen met de bedrijfsvoering van ProRail is een kernwaarde van ProRail. ProRail zorgt dat het treinverkeer binnen de normen voor geluid en externe veiligheid past en gaat duurzaam om met energie en grondstoffen. Dit is vastgelegd in de beleidsverklaring Veiligheid en Milieu van ProRail. Doel van ProRail is om reizen en werken zonder ongevallen mogelijk te maken. ProRail streeft naar nul botsingen, ontsporingen en arbeidsongevallen.

Dit vergt dat ProRail alle veiligheid- en milieurisico's kent en effectieve beheersmaatregelen treft. De beheersing van deze risico's is verankerd in de processen onder de dagelijkse bedrijfsvoering. Het borgen van veiligheid op het spoor is het dagelijks werk van ProRail.

Een belangrijke ontwikkeling is Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Diverse strategische speerpunten zijn geïncorporeerd in dit programma waarmee het een aanzienlijke impact op de bedrijfsvoering van ProRail heeft. Omdat ten tijde van het verschijnen van dit Beheerplan nog niet alle consequenties bekend zijn, zal dit separaat terugkomen en worden verwerkt in het Beheerplan 2010. Duidelijk is dat ProRail het komende jaar op een andere wijze en met hogere intensiteit planstudies zal verrichten die een grote impact hebben op de investeringsplannen in de periode 2012-2020.

In hoofdstuk 1 van dit Beheerplan wordt dieper ingegaan op wat deze strategische speerpunten voor de sturing betekenen. Ook wordt hier ingegaan op het dashboard waarmee ProRail op de prestaties stuurt. In dit nieuwe dashboard wordt ook invulling gegeven aan belangrijke aanbevelingen van HCG en McKinsey.

Hoofdstuk 2 beschrijft de prestaties voor 2009 en de daarop volgende jaren. Daarbij wordt ingegaan op de prestaties per zorggebied in de beheerconcessie en de wijzigingen van de prestaties ten opzichte van 2008.

ProRail heeft het prestatieaanbod voorgelegd aan en besproken met de gerechtigden. De reacties, acties, resultaten en afwijkingen worden conform artikel 4 van de beheerconcessie, in hoofdstuk 3 beschreven.

In het hoofdstuk 4, "Continue verbeteren", wordt aandacht geschonken aan belangrijke professionaliseringsacties die ProRail uitvoert om de bedrijfsvoering en prestaties continue te verbeteren.

Hoofdstuk 5 geeft de financiële onderbouwing voor de prestaties die ProRail in 2009 levert, met een vooruitblik tot 2020.

1 Strategie & Sturing

1.1 Strategie

De afgelopen jaren stonden in het teken van het verbeteren van de prestaties op het spoor op alle fronten: beschikbaarheid, betrouwbaarheid, veiligheid, capaciteitsverdeling, informatievoorziening, etc. Door continue verbetering van prestaties en een betere beheersing van de bedrijfsvoering was ProRail in staat per 1 januari 2008 over te gaan op outputsturing. De komende jaren staat ProRail opnieuw voor grote uitdagingen: ruimte maken voor groei op het spoor voor zowel personen- als goederenvervoer, met een grote mate van differentiatie en maatwerk en een hoge betrouwbaarheid en veiligheid. Om dit waar te maken binnen een bedrijfstak met veel verschillende spelers en belangen zal ProRail nog meer als voorheen op een klantgerichte en zakelijke manier haar rol als publieke dienstverlener moeten invullen. Voor de komende jaren heeft ProRail vijf strategische speerpunten geformuleerd:

- **Operational Excellence;**
Het continu verbeteren van onze dagelijkse operatie op het spoor en stations en het continu verbeteren van de kwaliteit en voortgang van de projecten die wij uitvoeren. Deze verbetering wordt op verschillende manieren zichtbaar: (1) een stijgende prestatie op een outputindicator (zoals de KPI Sociale Veiligheid), (2) het op peil kunnen houden van het prestatieniveau bij groei van het treinverkeer (bijv. KPI Capaciteitsverdeling) en (3) specifieke verbeteringen die niet of nauwelijks zichtbaar worden in de overall outputindicator en apart benoemd worden (zoals de KPI Beschikbaarheid)
- **Spoorboekloos reizen;**
Ruimte creëren op het spoor en op stations om spoorboekloos reizen mogelijk te maken op corridors in de brede Randstad, op zo kort mogelijke termijn en met zo min mogelijk investeringen door - in nauwe samenwerking met vervoerders - op een andere wijze om te gaan met de capaciteit op het spoor ("Triple A aanpak")
- **Meer ruimte voor goederen;**
Meer ruimte, flexibiliteit en aanvullende diensten bieden voor het goederenvervoer door een meer toegesneden capaciteitsplanning (toekomstvast paden, last-minute reserveringen, etc), meer acquisitie richting vervoerders/verladere/key clients, intensief partnership met Havenbedrijven - in samenwerking met Keyrail - en meer aandacht voor spooransluitingen.
- **Maatwerk voor de regio;**
Sneller en beter reageren en anticiperen op wensen van verschillende regionale klanten en regionale overheden door het verbeteren van het klantcontact, meer differentiatie in producten en diensten aanbrenge en het stroomlijnen van het verkoop- en productieproces.
- **Publiek belang, zakelijk gediend;**
Verdere verzakelijking en verhoging efficiency van de kernactiviteiten, goed rentmeesterschap op het maatschappelijk kapitaal dat het spoor vertegenwoordigt en het ontwikkelen van activiteiten die waarde kunnen toevoegen aan de kernactiviteiten. Dit betekent sturen op maatschappelijk rendement en op een efficiënte en financieel gezonde bedrijfsvoering.

Om de doelstelling in het kader van de strategische speerpunten te behalen is voor 2009 actie ondernomen om het prestatiedashboard mee te laten groeien met de strategie. Voor 2009 is er een belangrijke stap gezet in de doorontwikkeling van het dashboard. In de volgende paragraaf worden de uitgangspunten van de wijzigingen toegelicht.

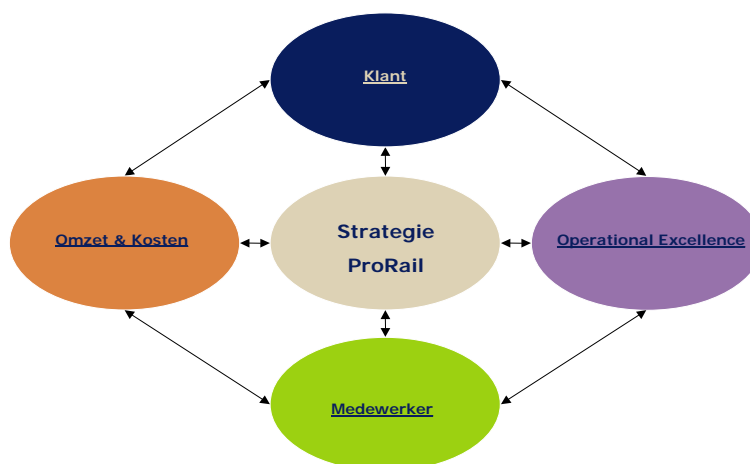
1.2 Sturing: doorontwikkeling prestatiedashboard

Bij de stap die ProRail nu zet hoort ook een ontwikkeling van het dashboard waarmee gestuurd wordt op de prestaties voor onze klanten en op de invulling van onze zorgplicht. Dit komt ook naar voren bij de aanbevelingen die door zowel Holland Consulting Group (HCG)¹ als McKinsey² zijn gedaan, voortkomend uit de audits die zij in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben uitgevoerd.

Het nieuwe dashboard is opgebouwd uit vier elementen, die aansluiten bij de elementen van een Balanced Score Card (BSC) ProRail is een bedrijf met een maatschappelijke functie. Daarom moet zij zich meer nog dan andere bedrijven focussen op evenwicht in de belangen die zij dient. Een eenzijdige focus op budget en financiële verantwoording kan contraproductief zijn. Het BSC-model biedt een methode om een gebalanceerde sturing op de vier hoekpunten van onze prestatie te verzekeren:

1. ProRail levert waarde voor vervoerders, vervoersautoriteiten, verladers en reizigers, door:
2. voortdurend te streven naar verbetering en intolerant te zijn voor fouten en afwijkingen en zo een hoogwaardig en betrouwbaar product te maken,
3. tegen lage kosten per kilometer spoor en een gunstige prijs-kwaliteitsverhouding,
4. met gemotiveerde medewerkers en een sterke positie in de krappe arbeidsmarkt voor hoogwaardig talent.

Deze vier hoekpunten zijn in onderstaand figuur vertaald als: Klant, 'Operational Excellence', Omzet & Kosten en Medewerker. Omdat alle elementen (indirect) bijdragen tot het invullen van de zorgplicht in de Beheerconcessie worden ze hieronder allen kort toegelicht.



Figuur 1.1

Klant

ProRail heeft in de afgelopen jaren steeds meer klanten gekregen. Deze klanten hebben een groeiende behoefte aan capaciteit en diensten op het spoor en een groeiende behoefte aan inpassing van het spoor in de omgeving. De verscheidenheid in de wensen van de klanten maakt een meer gedifferentieerd aanbod in onze producten en diensten noodzakelijk.

De grotere klantgerichtheid komt tot uitdrukking in een aantal klant-KPI's die de tevredenheid van onze verschillende klanten weergeven. Niet alleen die van de verschillende personen- en goederenvervoerders, maar ook die van de vervoersautoriteiten, lokale en regionale, publieke en private partners en eveneens die van de reizigers op de onderdelen waar de zorgplicht de reiziger direct raakt.

¹ HCG: toetsingsrapport "Kan ProRail op 1 januari 2008 op output sturen en gestuurd worden?", 31 oktober 2007

² McKinsey: rapport "Evaluatie voortgang 'Op de Rails'", 6 mei 2008

'Operational Excellence'

Op diverse prestatiegebieden heeft ProRail de afgelopen jaren significante verbetering laten zien. De totale tijd dat het spoor niet beschikbaar was als gevolg van storingen in de infrastructuur is bijvoorbeeld verder afgenomen met 20% tussen 2006 en 2007³. In internationaal opzicht zijn dit goede prestaties⁴. Deze operationele prestaties zal ProRail ook in 2009 verbeteren of consolideren ondanks het toegenomen aantal treinen. Een belangrijke volgende stap in 'operational excellence' is preciezer bepalen waar verbeteringen mogelijk zijn en waar ProRail op moet sturen om een verdere verbetering voor onze klanten te realiseren. Zo zal ProRail in 2009 bijvoorbeeld specifiek sturen op de informatievoorziening bij verstoorde situaties.

Omzet & kosten

Scherpe focus op omzet en op kosten in relatie tot de prestatie die ProRail levert. Daarnaast ontwikkelt ProRail een indicator die ons in staat stelt nog beter te sturen op het (maatschappelijke) rendement van onze investeringen en operationele kosten.

Medewerker

Onze mensen zijn de belangrijkste motor voor succes. Daarom stuurt ProRail op gezonde en betrokken medewerkers en gaat nog actiever sturen op het binnenhalen van talent uit de arbeidsmarkt.

Onder elk van deze resultaatgebieden zijn KPI's gedefinieerd. Het totaal van de KPI's en de wijzigingen daarop ten opzichte van vorig jaar zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Zorgtaken in de Beheerconsessie	Kernprestaties in de Beheerconsessie (V&W)	Nadere prestatieindicatoren (2008)	Kernprestatie-indicatoren (2009)	
Waardering door klant		1.1) Klanttevredenheid vervoerders 1.2) Klanttevredenheid overheden 1.3) Klanttevredenheid Publiek	1.1) KPI Klanttevredenheid 1.2) KPI Contractopvolging Klanten 1.3) KPI Reizigerstevredenheid	Klant
Leiden van het verkeer over de spoorweginfrastructuur	De kwaliteit van (bij)sturing	2.1) Bijsturing conform afspraken 2.2) Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling	2.1) Bijsturing conform afspraken 2.2) Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling 2.3) KPI Treinpad 2.4) KPI Herstelcapaciteit: Alternatief aangeboden treinpaden	
	De kwaliteit van de informatievoorziening	2.3) Informatievoorziening conform afspraken	2.5) KPI Reizigerstevredenheid: Reisinformatie in verstoorde situaties 2.6) KPI Herstelcapaciteit: Informatievoorziening CTA melding bij verstoring	
Betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur	De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur	3.1) Beschikbaarheid 3.2) Onderhoud 3.3) Storingen	3.1) KPI Punctualiteit 3.2) KPI Beschikbaarheid - Geplande niet-beschikbaarheid (onderhoud) - Ongeplande niet-beschikbaarheid (storingen) 3.3) KPI Realisatie Infra-projecten	Operational Excellence
	De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transfervoorziening	4.1) Reinheid 4.2) Sociale veiligheid 4.3) Toegankelijkheid	4.1) KPI Reizigerstevredenheid Reinheid (1.3) 4.2) KPI Reizigerstevredenheid Sociale Veiligheid (1.3) 4.3) KPI Toegankelijkheid Transfer	
Eerlijke, niet-discriminerende verdeling van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur	De kwaliteit van de capaciteitsverdeling	5.1) Benutting 5.2) Geslaagde beroepen NMA	5.1) KPI Capaciteitsverdeling Treinpad	
... binnen wettelijke kaders van veiligheid en milieu		6.1) Systeemveiligheid 6.2) Arbeidsveiligheid	6.1) KPI Veiligheid: aantal botsingen trein-trein 6.2) KPI Veiligheid: Aantal ontsporingen 6.3) KPI Veiligheid: Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	Omzet & Kosten
... en op een zo efficiënt mogelijke wijze		7.1) Kosten per Treinkilometer 7.2) Overhead	7.1) KPI Kosten per Treinkilometer 7.2) KPI Kosten per Tonkilometer	
Medewerker	8.1) Ziekteverzuim 8.2) Medewerkertevredenheid 8.3) RGB afspraken over leiderschap en kennismangement 8.4) Interne benoeming op sleutelposities 8.5) Interne doorstroming (employability) 8.6) Competentiegericht, resultaatgericht en omgevingsgericht op (RGB) /boven norm 8.7) Percentage werknemers dat binnen 3 jaar weggaat		8.1) KPI Arbeidsmarktimgo 8.2) KPI Medewerkerbetrokkenheid	Medewerker
	9.1) Innovatie*			

Tabel 1.1 Totaal van KPI's

* Innovatie: in 2009 maakt innovatie integraal onderdeel uit van de bedrijfsvoering en is geen indicator benoemd.

³ McKinsey: rapport "Evaluatie voortgang 'Op de Rails'", 6 mei 2008

⁴ Benchmark ProRail 2008

2 Prestaties 2009

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de prestaties van ProRail en met name bij de verplichte prestaties uit de beheerconcessie.

2.1 Klant

Klanttevredenheid is een belangrijk onderdeel van ons dashboard. Het geeft de waardering aan voor de prestaties en de producten en diensten die ProRail levert en de wijze waarop dat gebeurt. Hoewel klanttevredenheid geen onderdeel uitmaakt van de prestaties die ter goedkeuring aan de minister worden voorgelegd, willen we u hierover graag informeren.

ProRail wil bereiken dat de in de benchmark 2008 gesignaleerde lichte daling van 2006 naar 2007 wordt omgebogen naar een positieve trend. Het doel is dat de 'magere voldoende' uit 2007 een 'echte voldoende' wordt in 2009. De uitslag van het klanttevredenheidsonderzoek over 2008, dat verschijnt in het eerste kwartaal in 2009, moet uitwijzen of ProRail op de goede weg is. ProRail wil een stijgende trend vasthouden en voortzetten om in 2012 met een 'ruim voldoende tot goed' gewaardeerd te worden op het gebied van klanttevredenheid. Concretisering van het beoogde prestatieniveau zal plaatsvinden op basis van de introductie van het nieuwe klanttevredenheidsonderzoek. In lijn met de aanbeveling van McKinsey wordt bij de ontwikkeling specifiek aandacht besteed aan de differentiatie naar relevante klantgroepen.

ProRail heeft de afgelopen maanden het programma 'Klantfocus' uitgevoerd. ProRail heeft daarmee de speerpunten gedifferentieerd naar klantgroepen. Voor het speerpunt 'Maatwerk in de regio' zijn bijvoorbeeld de volgende acties concreet uitgewerkt en in gang ingezet:

- Het oprichten van regionale accountteams. Inmiddels zijn in de vier regio's deze accountteams ingericht en van start gegaan. Ook zijn ten behoeve van deze accountteams klantonderzoeken opgeleverd.
- Het vereenvoudigen van de interne processen. Hiertoe heeft ProRail een intake team Offerte – Order – Oplevering ingericht. Dit team ondersteunt de accountteams en voert de interne regie ten aanzien van klantvragen op het gebied van functiewijziging. Ook heeft ProRail in overleg met vervoerders ongeveer 14 pilots benoemd om deze werkwijze te toetsen. De pilots zijn eind 2008 gestart.
- Beschrijven, verbeteren en differentiëren van het dienstenaanbod richting klanten. Inmiddels is een productmanager reis- en informatiediensten benoemd.

2.2 Operational excellence; kernprestaties in de beheerconcessie

Binnen 'Operational Excellence' wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds de 24/7 operatie en anderzijds eenmalige maatwerk projecten. Onder de '24/7 operatie' vallen de processen die continu en daardoor standaard zijn, zoals treinpaden beschikbaar stellen, emplacementdiensten en reisinformatie. Onder eenmalig maatwerk vallen bijvoorbeeld projecten als Hanzelijn, grote stationsprojecten, Programma Toegankelijkheid en Programma Ruimte voor de Fiets.

24/7 Operatie

Voor de 24/7 operatie is de beschikbaarheid en leverbetrouwbaarheid van treinpaden cruciaal. De beschikbaarheid is de afgelopen jaren toegenomen van 98,5% in 2005 tot 99,40% in 2008. Deze score betreft een gemiddelde over het gehele netwerk. Om te verbeteren zal in 2009, meer dan in voorgaande jaren, gedifferentieerde sturing op spoorlijn niveau plaatsvinden. Daar waar de beschikbaarheid goed is, zal dit niveau moeten worden vastgehouden, maar er zal meer aandacht zijn voor het verbeteren van de prestatie op specifieke achterblijvende lijnen.

Met vervoerders wordt in gezamenlijkheid de KPI Treinpad ontwikkeld. Deze indicator zorgt voor sturing op het optimaliseren van vraag en aanbod en kent een nauwe verbinding met

beschikbaarheid. De KPI Treinpad geeft inzicht in de mate van leverbetrouwbaarheid aan de aanbodkant (ProRail) en de mate van afnamebetrouwbaarheid aan de vraagkant (vervoerders) In 2009 wordt proefgedraaid met deze KPI. In lijn met de eerdere toezegging (McKinsey) wordt het ministerie op de hoogte gehouden van de periodieke resultaten van beide ontwikkelingen en wordt voor de KPI Treinpad in 2010 een grenswaarde vastgesteld.

Maatwerk projecten

Met betrekking tot de eenmalige maatwerk projecten ligt de focus op het sneller en meer betrouwbaar realiseren van de infra-plannen. Om deze ontwikkeling te volgen wordt, in lijn met de aanbeveling van McKinsey, de KPI Realisatie Infra-plannen ontwikkeld. In 2008 zijn toleranties vastgesteld per werkstroom waarmee in 2009 wordt proefgedraaid. In 2010 wordt de KPI toegevoegd aan het dashboard.

Met name de 24/7 prestaties houden direct verband met de zorgplicht in de Beheerconcessie en de daarin genoemde prestaties. In artikel 6 van de Beheerconcessie zijn de prestaties “inzake de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en het beheer daarvan” beschreven. Dit artikel verwijst naar artikel 17 lid 1 van de Spoorwegwet, waarin is weergegeven dat bedoelde prestatie-indicatoren in elk geval zijn:

- a. de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- b. de reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen;
- c. de kwaliteit van de bijsturing;
- d. de kwaliteit van de capaciteitsverdeling;
- e. de kwaliteit van de informatievoorziening.

Deze prestaties zijn, met grijs gearceerd, opgenomen in de onderstaande tabel.

Zorgtaken in de Beheerconsessie	Kernprestaties in de Beheerconsessie (V&W)	Nadere prestatie-indicatoren (2008)	Kernprestatie-indicatoren (2009)	Grenswaarde 2009	
Waardering door klant		1.1) Klanttevredenheid vervoerders 1.2) Klanttevredenheid overheden 1.3) Klanttevredenheid Publiek	1.1) KPI Klanttevredenheid 1.2) KPI Contractopvolging Klanten 1.3) KPI Reizigerstevredenheid		Klant
Leiden van het verkeer over de spoorweginfrastructuur	De kwaliteit van (bij)sturing	2.1) Bijsturing conform afspraken 2.2) Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling	2.1) Bijsturing conform afspraken 2.2) Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling 2.3) KPI Treinpad 2.4) KPI Herstelcapaciteit: Alternatief aangeboden treinpaden	V V	
	De kwaliteit van de informatievoorziening	2.3) Informatievoorziening conform afspraken	2.5) KPI Reizigerstevredenheid: Reisinformatie in verstoorde situaties 2.6) KPI Herstelcapaciteit: Informatievoorziening CTA melding bij verstoring	V	
Betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur	De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur	3.1) Beschikbaarheid 3.2) Onderhoud 3.3) Storingen	3.1) KPI Punctualiteit 3.2) KPI Beschikbaarheid - Geplande niet-beschikbaarheid (onderhoud) - Ongeplande niet-beschikbaarheid (storingen) 3.3) KPI Realisatie Infra-projecten	V V V	Operational Excellence
	De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transtevorziening	4.1) Reinheid 4.2) Sociale veiligheid 4.3) Toegankelijkheid	4.1) KPI Reizigerstevredenheid Reinheid 4.2) KPI Reizigerstevredenheid Sociale Veiligheid 4.3) KPI Toegankelijkheid Transfer	V V V	
Eerlijke, niet discriminerende verdeling van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur	De kwaliteit van de capaciteitsverdeling	5.1) Benutting 5.2) Geslaagde beroepen NMA	5.1) KPI Capaciteitsverdeling Treinpad	V	
... binnen wettelijke kaders van veiligheid en milieu		6.1) Systeemveiligheid 6.2) Arbeidsveiligheid	6.1) KPI Veiligheid: aantal botsingen trein-trein 6.2) KPI Veiligheid: Aantal ontsporingen 6.3) KPI Veiligheid: Aantal arbeidsveiligheidsincidenten		Omzet & Kosten
... en op een zo efficiënt mogelijke wijze		7.1) Kosten per Treinkilometer 7.2) Overhead	7.1) KPI Kosten per Treinkilometer 7.2) KPI Kosten per Tonkilometer		
Intern					
Medewerker	8.1) Ziekteverzuim 8.2) Medewerkertevredenheid 8.3) RGB afspraken over leiderschap en kennismangement 8.4) Interne benoeming op sleutelposities 8.5) Interne doorstroming (employability) 8.6) Competentiegericht, resultaatgericht en omgevingsgericht op/boven norm (RGB) 8.7) Percentage werknemers dat binnen 3 jaar weggaat		8.1) KPI Arbeidsmarkttago 8.2) KPI Medewerkerbetrokkenheid		Medewerker
	9.1) Innovatie				

Tabel 2.1: matrix prestaties versus zorgtaken (laatste pagina van dit Beheerplan bevat een grote weergave van dit schema)

In de volgende paragraaf worden de mutaties tussen 2008 en 2009 per zorggebied beschreven.

2.2.1 Wijzigingen in prestaties ten opzichte van het Beheerplan 2008

In het licht van de versterkte stuurvariabelen zijn een aantal KPI's komen te vervallen of vervangen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de KPI's waar in het Beheerplan 2008 afspraken over zijn gemaakt. Dit zijn de KPI's in het grijs gearceerde gebied in tabel 2.1.

Bij wijzigingen in het dashboard is het van groot belang de vergelijkbaarheid van de prestaties met voorgaande jaren te borgen. Daarom zijn vervallen KPI's in een aparte bijlage opgenomen bij dit Beheerplan. Over de realisatie van deze vervallen KPI's zal in de kwartaalrapportages over 2009 ook worden gerapporteerd.

De in het vervolg van deze paragraaf gebruikte overzichten zijn onttrokken aan de tabel 2.1.

Belangrijke mutaties:

Zorgtaken in de Beheerconcessie	Kernprestaties in de Beheerconcessie (V&W)	Nadere prestatie-indicatoren (2008)	Kernprestatie-indicatoren (2009)	Grenswaarde 2009
Leiden van het verkeer over de spoorweginfrastructuur	De kwaliteit van (bij)sturing	2.1) Bijsturing conform afspraken 2.2) Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling	2.1) Bijsturing conform afspraken 2.2) Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling 2.3) KPI Treinpad 2.4) KPI Herstelcapaciteit: Alternatief aangeboden treinpaden	V V
	De kwaliteit van de informatievoorziening	2.3) Informatievoorziening conform afspraken	2.5) KPI Reizigerstevredenheid: Reisinformatie in verstoorde situaties 2.6) KPI Herstelcapaciteit: Informatievoorziening CTA melding bij verstoring	V

De zorgtaak "Leiden van het verkeer over de spoorweginfrastructuur" is opgedeeld in twee prestatievelden. De kwaliteit van de bijsturing is volgens ProRail te beperkt. Het gaat immers om de besturing van het verkeer over de spoorweginfrastructuur, daaraan zal in het dashboard aandacht worden besteed. Daar waar bijgestuurd moet worden op het spoor geeft ProRail invulling aan de wijze waarop zij het spoor optimaal heeft benut.

- De *KPI Bijsturing conform afspraken* wordt vanaf 2010 vervangen door de *KPI Alternatief aangeboden treinpaden*. Deze geeft inzicht in de mate waarin ProRail in staat is om een afwijking van de geplande dienstregeling op te vangen door het leveren van alternatieve treinpaden en zo de treindienst minimaal te vertragen. Omdat de werking van de nieuwe KPI nu in samenwerking met onze klanten wordt geëvalueerd blijven we voor 2009 bij de bestaande KPI.
- De intentie van ProRail is om de *KPI Onregelmatigheden in de Rijweginstelling* te vervangen door de *KPI Treinpad*. De KPI Treinpad gaat in op de daadwerkelijk geleverde treinpaden en daarmee de besturing van de treindienst. De KPI Treinpad is het resultaat van een intensieve samenwerking tussen ProRail en haar klanten, waarmee tegemoet wordt gekomen aan een van de aanbevelingen van HCG. Met vervoerders is overeengekomen dat gedurende 2009 geen grenswaarde wordt afgesproken, maar periodiek de uitkomsten van de KPI worden besproken om tot een goede en betrouwbare normstelling te komen. ProRail zal het ministerie betrekken bij de voortgang. Wanneer gedurende 2009 met de vervoerders een norm overeengekomen wordt, wil ProRail deze ook aan de minister voorleggen als corresponderende indicator krachtens de beheerconcessie.
- Op de *KPI Informatievoorziening op CTA conform afspraken* wordt een hoge norm van dienstverlening gerealiseerd. Met de invoering van *InfoPlus* in 2009/2010 zal de kwaliteit verder verbeteren. Sturen op een verbetering betekent sturen op een kleine marge. Juist in die marge wil ProRail beter inzichtelijk maken wat haar ambities zijn. De KPI wordt daarom vervangen door een al met vervoerders in de Toegangsovereenkomst gecontracteerde *KPI Reizigerstevredenheid: Reisinformatie in verstoorde situaties*. Verder wordt deze subjectieve KPI in combinatie gebruikt met de objectieve *KPI Juiste instelling van de CTA* in geval van een verstoorde situatie, waarover geen grenswaarde met het ministerie zal worden afgesproken. Omdat de publieke mening over het functioneren en informeren belangrijk is wil ProRail juist een prestatieafpraak maken op het subjectieve deel van de meting. De objectieve meting dient naast sturing als analysesresultaat van de subjectieve resultaten.

Zorgtaken in de Beheerconsessie	Kernprestaties in de Beheerconsessie (V&W)	Nadere prestatie-indicatoren (2008)	Kernprestatie-indicatoren (2009)	Grenswaarde 2009
Betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur	De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur	3.1) Beschikbaarheid 3.2) Onderhoud 3.3) Storingen	3.1) KPI Punctualiteit 3.2) KPI Beschikbaarheid - Geplande niet-beschikbaarheid (onderhoud) - Ongeplande niet-beschikbaarheid (storingen) 3.3) KPI Realisatie Infra-projecten	V V V

- Inhoudelijk wordt de *KPI Beschikbaarheid* niet gewijzigd. Om het dashboard, conform aanbevelingen, nog meer relevantie te geven voor onze verschillende klanten zijn de KPI's (zonder grenswaarde) *Punctualiteit* en *Voortgang Projecten* opgenomen in het dashboard. Hiermee conformeert ProRail zich aan de in de Spoorsector geldende prestatie. Een grenswaarde op *KPI Punctualiteit* met ProRail creëert mogelijk conflicterende belangen tussen vervoerders en ProRail met betrekking tot aansprakelijkheid voor het resultaat en wijze van sturing. Om deze reden is gekozen voor een doorontwikkeling van de KPI Train Delay Minutes naar 2010 toe (par. 2.4.1)
- ProRail zal ook voor 2009 en 2010 afspraken maken over de prestaties op het gebied van onderhoudstijd en verstoringen. De NPI verstoringen geeft vooral een goed beeld van de betrouwbaarheid van de infrastructuur. ProRail streeft naar een stabiele prestatie op deze NPI's en wil graag de afspraak maken dat indien de KPI tot en met 2010 stabiel presteert zij alleen een grenswaarde vaststelt op het niveau van beschikbaarheid.

Zorgtaken in de Beheerconsessie	Kernprestaties in de Beheerconsessie (V&W)	Nadere prestatie-indicatoren (2008)	Kernprestatie-indicatoren (2009)	Grenswaarde 2009
Betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur	De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transfervoorziening	4.1) Reinheid 4.2) Sociale veiligheid 4.3) Toegankelijkheid	4.1) KPI Reizigerstevredenheid Reinheid (1.3) 4.2) KPI Reizigerstevredenheid Sociale Veiligheid (1.3) 4.3) KPI Toegankelijkheid Transfer	V V V

- Om de subjectieve indicatoren voor Reinheid, maar ook Sociale Veiligheid, meer waarde te geven wil ProRail de meting in eigen beheer nemen en de meting uitbreiden naar een landelijke dekking. Op deze manier kan het onderzoek specifiek en meer in lijn met het klanttevredenheidsonderzoek worden uitgevoerd. Dit zou moeten leiden tot een betere normstelling en een goede basis voor verschilanalyse voor bijsturing bij afwijkende waarde. Daarnaast zal in 2009 op basis van deze ervaring worden onderzocht of er gedifferentieerde waarden per station, regio of klant kunnen worden gevoerd. Hierbij zal tevens worden onderzocht hoe de meting kan worden verbeterd door verbeterde enquêtering. Overleg met de NS is hierover opgestart.
- De *KPI Toegankelijkheid* geeft inzicht in de realisatie van maatregelen zonder daadwerkelijk inzicht te geven in de bijdrage aan de doelstelling Toegankelijkheid. Daarom zal medio 2009 de definitie en de norm en de wijze van meten van de KPI aangepast worden om te voldoen aan de programmadoelstelling Toegankelijkheid, namelijk de toegankelijkheid van stations voor reizigers met een visuele of motorische beperking. De KPI wordt toegelicht in bijlage 2 en zal in 2010 aan het dashboard worden toegevoegd.

Zorgtaken in de Beheerconsessie	Kernprestaties in de Beheerconsessie (V&W)	Nadere prestatie-indicatoren (2008)	Kernprestatie-indicatoren (2009)	Grenswaarde 2009
Eerlijke, niet discriminerende verdeling van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur	De kwaliteit van de capaciteitsverdeling	5.1) Benutting 5.2) Geslaagde beroepen NMA	5.1) KPI Capaciteitsverdeling Treinpad	V

- De *KPI Benutting* is een resultaat van de gehonoreerde jaarlijkse aanvraag van de vervoerders en is voor ProRail zeer beperkt te sturen. Vervoerders vragen immers capaciteit aan. In de *KPI Geslaagde beroepen NMA* wordt gemeten welk percentage klanten in het gelijk wordt gesteld naar aanleiding van een klacht over de niet transparante of neutrale vorm van de capaciteitsverdeling. Deze KPI geeft slechts achteraf inzicht en is niet direct stuurbaar. ProRail gaat werken met een KPI die inzicht

geeft in de mate van gehonoreerde aanvragen, de *KPI Capaciteitsverdeling Treinpad*. Deze geeft aan in welke mate ProRail aan de vragen van vervoerders kan voldoen.

Om de continuïteit en de trend in het dashboard zichtbaar te houden wordt de volgende regel gehanteerd bij het vervangen van een KPI:

In het Beheerplan 2009 zullen wij de oude KPI met grenswaarde en de nieuwe KPI ter informatie vermelden. In 2010 vindt er een omslag in accent plaats: de nieuwe KPI wordt met grenswaarde vermeld en de oude KPI ter informatie. Daarna zal ProRail, naar aanleiding van een analyse, in samenspraak met het ministerie bepalen of er een derde vermeldingsjaar nodig is.

Een nadere toelichting op de wijzigingen in het dashboard alsmede definities, meetmethoden en meetsystemen is opgenomen in bijlage 2.

In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de prestatieafspraken inclusief normen die ProRail maakt met zijn klanten en het ministerie van V&W.

2.2.2 KPI's met grenswaarde

In deze paragraaf zijn die prestatie-indicatoren opgenomen waarover ProRail met zijn klanten en het ministerie van V&W afspraken maakt.

ProRail verzoekt instemming van de minister van Verkeer en Waterstaat (conform de Beheerconcessie Hoofdspoorweginfrastructuur) met de in subparagraaf 2.4. opgenomen kernprestatie-indicatoren (artikel 6 lid 2) en de in subparagrafen 2.5.1 opgenomen maatregelen met betrekking tot veiligheid en milieu (artikel 5 lid 1c).

Deze prestaties zijn ondergebracht in de resultaatgebieden 'Klant' en 'Operational Excellence' van het nieuwe Dashboard.

KPI Kwaliteit van de bijsturing

Operational Excellence					
Diensten & Proces					
KPI Bijsturing conform afspraken	De wijze waarop ProRail verstoringen in de bijsturing door verkeersleiding afhandelt.				
	Realisatie	Grenswaarde	Grenswaarde	Ambitie	
	2007	2008	2009	2010	2011 e.v
	98%	97%	98%	98%	98%
KPI Onregelmatigheden in de rijweginstelling	Het aantal onregelmatigheden dat bij het instellen van de rijwegen optreedt.				
	Realisatie	Grenswaarde	Grenswaarde	Ambitie	
	2007	2008	2009	2010	2011 e.v
	5.476	4.900	3.700	3700	3700

De KPI Bijsturing conform afspraken en Onregelmatigheden in de Rijweginstelling zullen naar verwachting in de loop van 2009 worden vervangen (dus voor het Beheerplan 2010) door de KPI Treinpad en de KPI herstelcapaciteit: alternatief aangeboden treinpaden.

De KPI Onregelmatigheden maakt in 2008 al een zeer positieve daling door, die naar verwachting in 2009 kan worden geconsolideerd. In 2008 is gezocht naar een wijze van sturing op beperking van de onregelmatigheden in de rijweginstelling. Uit analyse is gebleken dat strakker sturen op het beter en scherper adresseren van onregelmatigheden (TVTA's) in het Monitoringssysteem door onze treindienstleiders en op de naleving van de procesafhandeling leiden tot een aanzienlijke verbetering van de prestatie. Hierdoor stelt ProRail deze KPI fors naar beneden bij, naar een waarde van 3.700. De grenswaarde voor de KPI bijsturing conform afspraken stijgt eveneens van 97% voor 2008 naar 98% voor 2009.

Door middel van de KPI Kwaliteit van de bijsturing maakt ProRail inzichtelijk wat de prestatie is op onderdeel c) kwaliteit van de capaciteitsverdeling van artikel 6 van de Beheerconcessie.

KPI Reizigerstevredenheid

Klant		omschrijving / prestatieniveau				
Klanttevredenheid						
KPI Reizigerstevredenheid over:						
		Realisatie	Grenswaarde	Grenswaarde	Ambitie	
		2007	2008	2009	2010	2011 e.v
Reinheid transfer		Het percentage NS-treinreizigers dat de reinheid van de transfervoorziening waardeert met een cijfer 7 of hoger				
		52%	53%	55%	55%	55%
Sociale veiligheid transfer		Het percentage NS-treinreizigers dat de sociale veiligheid op transfervoorzieningen waardeert met een cijfer 7 of hoger				
	Overdag		86%	86%	86%	86%
	's Avonds		55%	58%	58%	58%
Klanttevredenheid over informatie tijdens ontregelingen		Het percentage NS-treinreizigers dat de informatievoorziening bij ontregelingen waardeert met een cijfer 7 of hoger				
			51%	53%	54%	55%

De KPI Reizigerstevredenheid maakt inzichtelijk wat de tevredenheid van reizigers is over de producten en diensten die ProRail levert ten aanzien van b) reinheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen en e) kwaliteit van de informatievoorziening van artikel 6 van de Beheerconcessie.

Inmiddels heeft NS in het kader van de voorbereiding op de Toegangsovereenkomst 2009 nieuwe wensen – op verzoek van de Rijksoverheid - voor grenswaarden aangegeven.

1. De KPI Reinheid aan te passen naar 55% i.p.v. 53% voor 2009 en 2010;
2. Sociale veiligheid overdag aan te passen naar 84% i.p.v. 86% in 2009 en 2010;
3. Sociale veiligheid 's avonds aan te passen naar 58% i.p.v. 55% in 2009.

Ad 1 en 3) Gezien vanuit de prognose 2008 (cijfers 1^e half jaar) kan de vernieuwde ambitie van NS in de concept Toegangsovereenkomst praktisch haalbaar zijn voor Reinheid en Sociale veiligheid 's avonds. Voor de KPI's Reinheid en Sociale Veiligheid 's avonds past ProRail zijn ambitie voor 2009 en 2010 aan het voorstel van NS aan. Echter, bij het vaststellen van de grenswaarden is rekening gehouden met de grote hoeveelheid aan verbouwingen die de komende jaren gaan plaatsvinden, met name op de NSP's gaat dit grote impact hebben. ProRail analyseert of hogere doelstellingen blijvend mogelijk zijn en wat de financiële consequenties hiervan zijn.

Ad 2) Voor de Sociale Veiligheid overdag betekent het voorstel van NSR een verlaging van de ProRail ambitie. Dit past niet in de ambitie van ProRail om continu te verbeteren.

De KPI Reizigerstevredenheid wordt gemeten door middel van een continu onderzoek onder reizigers. Dit onderzoek voert NS Reizigers reeds vele jaren uit, zodat er robuuste en meerjarige uitkomsten bekend zijn. Hiermee is het mogelijk ambitieuze, doch realistische doelen uit te zetten voor continue verbetering. De objectieve meting van tevredenheid vindt plaats via de KPI Reizigerstevredenheid: Contractopvolging Klanten. Deze is opgenomen in bijlage 2.

Voor de KPI's Reizigerstevredenheid Reinheid en Sociale Veiligheid overweegt ProRail de meting in eigen beheer uit te breiden naar een landelijke dekking. Dit zou moeten leiden tot een betere normstelling en een goede basis voor verschilanalyse voor bijsturing bij afwijkende waarde. Op basis van de ervaringen in 2009 zal onderzocht worden of gedifferentieerde waarden per station, regio of klant kunnen worden gevoerd.

KPI Capaciteitsverdeling

Klant		omschrijving / prestatieniveau				
Capaciteitsverdeling						
KPI Capaciteitsverdeling Treinpad		Aangevraagd vs gehonoreerde treinpaden				
14		Realisatie	Realisatie	Grenswaarde	Ambitie	
		2007	2008	2009	2010	2011 e.v
			99,65%	99,50%	99,50%	99,50%

ProRail verdeelt de gewenste capaciteit (treinpaden) non-discriminatoire over de vervoerders. Deze KPI geeft aan in welke mate ProRail in staat is tegemoet te komen aan de capaciteitswensen van haar vervoerders. De KPI wordt eens per jaar gemeten, gericht op de dienstregeling voor de jaardienst die medio december van dat jaar ingaat (in 2008 gaat het dus over de dienstregeling 2009) De uitslag is bekend in Q3. Ten behoeve van de interne sturing wordt deze KPI gedifferentieerd naar type vervoerder (HRN Reizigers, niet-HRN Reizigers en Goederen) Vanuit het oogpunt van non-discriminatoire verdelen geldt per categorie dezelfde grenswaarde. ProRail streeft naar het zoveel mogelijk honoreren van de aanvragen van vervoerders, waarbij 99,5% de ondergrens is.

Op de realisatie van onze ambitie zijn enkele ontwikkelingen van invloed waardoor enige voorzichtigheid in de vaststelling van de grenswaarde vereist is:

- De ontwikkeling van het aantal aanvragen:
Tussen 2006-2009 is het aantal treinbewegingen elk jaar met ca 4% (van 2,6 mln. naar 3,2mln. treinbewegingen) gegroeid. Op basis van de aanvragen van de vervoerders wordt voor 2010 hetzelfde percentage verwacht. Dit wordt verder bevorderd door het kabinetsbeleid (5% groei per jaar in deze kabinetsperiode en hoofrequent spoor vanaf 2012);
- De aard van de aanvragen:
Er vindt steeds meer vervoer in de nachtelijke uren en het weekend plaats. Onder meer door uitbreiding van de nachtnetten in Brabant en rondom Utrecht alsook nachttreinen vanuit het oosten naar Schiphol. Hierdoor zijn minder logische - stille - momenten beschikbaar om het onderhoud uit te voeren;
- De regelgeving ten aanzien van veiligheid:
Het percentage werken in persoonlijke waarneming (tussen de treinenloop door) is gedaald van 30% naar 8%. Het streven vanuit IVW is verdere reductie naar 0%-4%. Dat vraagt om meer buitendienstgesteld spoor waardoor het spoor minder lang beschikbaar is voor treinverkeer;
- De sociale acceptatie bij de aannemers.
De aannemers geven aan dat het moeilijker is aan personeel te komen nu de dag/nachtverhouding is gedaald van 60% naar 43%.
- De inzet van innovatieve oplossingen zoals Videoschouwtreinen, mobiele werkplaatsen en Beheerste Toelating
Zonder inzet van deze innovaties en reductie van de dag/nachtverhouding zou het aantal gehonoreerde aanvragen in de jaardienst 2008 ca 95% zijn geweest. Het is onduidelijk of nieuwe innovaties op korte termijn operationeel zijn.

Door middel van de KPI Capaciteitsverdeling Treinpad maakt ProRail inzichtelijk wat de prestatie is op onderdeel d) kwaliteit van de capaciteitsverdeling van artikel 6 van de Beheerconcessie.

KPI Beschikbaarheid

Operational Excellence					
Diensten & Proces					
KPI Beschikbaarheid	De beschikbaarheid van de infrastructuur binnen de openingstijden.				
	Realisatie	Grenswaarde	Grenswaarde	Ambitie	
	2007	2008	2009	2010	2011 e.v
	99,40%	99,43%	99,49%	99,50%	99,50%
geplande onttrekkingen (onderhoud)	0,30%	0,30%	0,30%	0,30%	0,30%
ong geplande onttrekkingen (storingen)	0,30%	0,27%	0,21%	0,20%	0,20%

Beschikbaarheid is een van de resultaten van de operationele processen en een kernproduct van ProRail. In 2008 is veel energie gestoken in het blijvend robuust maken van het meetsysteem rond deze KPI. De KPI Beschikbaarheid houdt in: het percentage van de tijd dat het spoor beschikbaar is voor de treindienst, als resultaat van de ongeplande en de geplande onttrekkingen

(verstoringen en onderhoud) De geplande daling van de stortingstijd resulteert in een nieuwe grenswaarde voor de KPI Beschikbaarheid ten opzichte van het Beheerplan 2008. Voor 2009 hanteert ProRail een grenswaarde van 99,49%.

De KPI-onderhoud

Voor de KPI-onderhoud stelt ProRail 2009 gelijk aan de waarde van 2008 op 0,30%. Het op een stabiel niveau houden van de prestatie betekent dat de toegenomen werkzaamheden moeten worden gecompenseerd door een evenredige efficiency in tijd.

Toename werk bij toenemende intensiteit:

ProRail ziet als ontwikkeling dat de hoeveelheid projecten ten behoeve van instandhouding enigszins toeneemt (toename gebruik van infrastructuur leidt tot meer onderhoud) Daarnaast is er de komende jaren een toename van de hoeveelheid projecten als gevolg van functiewijziging. Denk daarbij alleen al aan het programma toegankelijkheid.

Efficiëntie:

ProRail werkt aan het optimaliseren van de onderhoudstijd. Daarbij zoeken we de balans tussen hoeveelheid werk, productieoptimalisatie en minimaliseren hinder voor vervoerders. We passen daarbij de volgende middelen toe:

- Werk uitvoeren in het beschikbare "nachtgat";
- Werk clusteren en zo tot productieoptimalisatie komen;
- Werk clusteren en uitvoeren in een éénmalige en grotere onttrekking (het zogenoemde programma Tijd/Ruimte Slots)

De twee ontwikkelingen (toename werk, efficiëntie) hebben er toe geleid dat we de KPI onderhoudstijd kunnen vasthouden op 0,30%. Het is overigens zo dat niet gebruikte onderhoudstijd door bereikte efficiency altijd beschikbaar is voor treinverkeer. Vooralsnog is er geen prestatie-indicator gedefinieerd om deze uitdaging zichtbaar te maken. In de bijlagen (2.2) is de cijfermatige onderbouwing opgenomen.

KPI-verstoringen

Voor de KPI-verstoringen stelt ProRail voor 2009 een grenswaarde op van 0,21%. Deze waarde daalt met ruim 20% en is daarmee ambitieuzer dan de ambitie van 2008 (0,27%) Deze wijziging is onder andere het gevolg van de volgende ontwikkelingen in de Functie Herstel Tijd (FHT). In de FHT is een licht dalende trend waar te nemen. ProRail treft de volgende maatregelen om de stortingstijd positief te beïnvloeden:

- Sturen om de aanrijdtijden van Proces Contract Aannemer (PCA) te beïnvloeden;
- Sturen op de reparatietijden van de PCA en op baanvakken met hoge waarden;
- Kwaliteit van de registraties verbeteren;
- Het voorkomen van recidive storingen.

De gedifferentieerde waarden van deze KPI per spoorlijn geeft ProRail, naast sturingsinformatie, ook inzicht in waar de grenzen van de huidige mogelijkheden van het netwerk liggen. De klanten van ProRail willen meer maatwerk en ProRail wil hen dat bieden door middel van differentiatie van de KPI Beschikbaarheid. Dit betekent voor ProRail een toenemende mate van sturing op spoorlijnniveau. Daar waar de beschikbaarheid goed is zal dit niveau moeten worden vastgehouden, maar er zal met name aandacht zijn voor het verbeteren van de prestatie op specifieke achterblijvende lijnen. In bijlage 2 worden de acties voor differentiatie voor 2009 toegelicht.

Door middel van de KPI Beschikbaarheid maakt ProRail inzichtelijk wat de prestatie is op onderdeel a) de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur van artikel 6 van de Beheerconcessie.

KPI Toegankelijkheid Transfer

Operational Excellence								
Diensten & Proces								
	<i>Nulmeting</i>	<i>Einddoel</i>	<i>Realisatie</i>			<i>Ambitie</i>		
	<i>2005</i>	<i>2020</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2015</i>	<i>2020</i>
Maatregelen	1.535	3.603	45%	50%	56%	72%	98%	100%

In het Implementatieplan Toegankelijkheid zijn in 2005 de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- 220 stations worden voor alle reizigers volledig zelfstandig toegankelijk gemaakt in de periode 2009-2020;
- voor de overige stations volgen ook maatregelen, maar deze leiden niet tot volledig zelfstandige toegankelijkheid voor alle reizigers;

op langere termijn (na 2020) is dat wel het geval, want bij technische aanpassingen worden de ontbrekende maatregelen alsnog genomen.

In deze KPI wordt geen rekening gehouden met zwaarte van de maatregel en de situatie op de individuele stations. Dit maakt dat de doelstelling van het programma Toegankelijkheid niet voldoende meetbaar is met deze KPI.

Om vanaf 2009 de KPI de juiste sturing te borgen wordt in 2009 een nieuw ontwerp voor de KPI Toegankelijkheid gemaakt. Hiervoor zijn een aantal uitgangspunten gedefinieerd:

- De voortgang kan in lijn met de doelstelling van het programma toegankelijkheid gestuurd met behulp van de nieuwe KPI
- De KPI een gedifferentieerd inzicht geeft in realisatie per betrokken doelgroep.
- De KPI geeft inzicht in de wijze waarop met de wens vanuit de Tweede Kamer (versnelde afronding van het programma door middel van een andere aanpak en fasering) is rekening gehouden
- Geeft inhoud aan de relatie outputsturing door te sturen op output in plaats van op maatregelen

Door hiermee rekening te houden meet de nieuwe KPI de voortgang van de doelstelling "Het zelfstandig toegankelijk maken van onze stations voor 95% van alle reizigers" door aan te geven welk percentage van onze stations voldoet aan de gestelde eisen van het Programma Toegankelijkheid. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de verschillende doelgroepen. In onderstaande tabel is de opzet van de nieuwe KPI weergegeven.

Operational Excellence			
Diensten & Proces			
KPI Implementatieplan Toegankelijkheid transfer visueel	Aantal stations waar alle maatregelen voor blinden en slechtzienden zijn gerealiseerd (komt overeen met uitvoering pakket kleine maatregelen)		
	Realisatie	Grenswaarde	Ambitie
	-	-	-
KPI Implementatieplan Toegankelijkheid transfer motorisch	Aantal stations waar alle maatregelen voor reizigers met een motorische beperking zijn gerealiseerd (komt overeen met uitvoering perronverhoging +		
	Realisatie	Grenswaarde	Ambitie
	-	-	-

Door middel van de KPI Toegankelijkheid maakt ProRail inzichtelijk wat de prestatie is op onderdeel b) de reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen van artikel 6 van de Beheerconcessie.

2.3 Operational Excellence; Veiligheid en Milieu

2.3.1 Veiligheid: onderdeel van dagelijkse bedrijfsvoering

Het beschermen van mens en milieu tegen de risico's die samenhangen met de bedrijfsvoering van ProRail is een kernwaarde van ProRail. ProRail zorgt dat het treinverkeer binnen de normen voor geluid en externe veiligheid past en gaat duurzaam om met energie en grondstoffen. Dit is vastgelegd in de beleidsverklaring Veiligheid en Milieu van ProRail. Het doel is om te reizen en te werken zonder ongevallen. ProRail wil naar nul botsingen, ontsparingen en arbeidsongevallen.

Dit vergt dat ProRail alle veiligheid en milieurisico's kent en effectieve beheersmaatregelen getroffen heeft. Deze beheersing van risico's is verankerd in de processen onder de dagelijkse bedrijfsvoering. Het borgen van veiligheid op het spoor en het voldoen aan milieuwet- en regelgeving is het dagelijks werk van ProRail. ProRail doet het pas goed als er excellent wordt geopereerd

De aspecten veiligheid en milieu krijgen de extra aandacht die ze verdienen door het Veiligheid & Milieu Management Systeem (VMS & MMS) De sturing van alle activiteiten, gericht op het realiseren van de veiligheids- en milieudoelstellingen geschiedt op strategisch en tactisch niveau conform het binnen ProRail geïmplementeerde Veiligheid Management Systeem (VMS) en Milieumanagementsysteem (MMS) Sturing op operationeel niveau vindt plaats door integrale sturing op bedrijfsprocessen.

2.3.2 Veiligheid Management Systeem

Het Veiligheid Management Systeem voldoet aan de Europese Veiligheidsrichtlijn 2004/49/EG. Het VMS is op 24 april 2008 erkend door de minister van Verkeer & Waterstaat.

Via deze erkenning heeft ProRail de veiligheidsvergunning verkregen voor de maximale geldigheidsduur van drie jaar conform de beheerconcessie. Door dit VMS geeft ProRail invulling aan artikel 7 van de aan haar verleende beheerconcessie.

Volgens ons VMS stellen we jaarlijks bedrijfsdoelstellingen voor veiligheid vast. Het uitgangspunt bij het vaststellen van die doelstellingen is dat tenminste wordt voldaan aan de doelstellingen uit de tweede Kadernota Railveiligheid. ProRail heeft deze vertaald naar bedrijfsdoelstellingen voor het maximum aantal trein-trein botsingen, ontsparingen en arbeidsongevallen. Door te sturen op het voorkomen van deze ongewenste gebeurtenissen voorkomen we letsel bij reizigers en mensen die werken aan het spoor. Zoals omschreven in ons VMS voert ProRail jaarlijks een veiligheidstoets uit op de dienstregeling als onderdeel van de reguliere bedrijfsvoering.

Arbeidsveiligheid

Arbeidsveiligheid betreft de veiligheid van diegenen die in of in de nabijheid van het railverkeersysteem werken voor het uitvoeren van het beheer, ongeacht de werkgever. Onderstaande tabel geeft inzicht in de targets voor de interne KPI Veiligheid: Aantal arbeidsveiligheidsincidenten (aanrijding en elektrocutie), geformuleerd volgens de Europese definitie, d.w.z. aantal slachtoffers (doden en gewonden) per miljoen gerealiseerde treinkilometers.

KPI Veiligheid: Aantal arbeidsveiligheidsincidenten (aanrijding en elektrocutie)

Operational Excellence					
Veiligheid					
KPI Veiligheid: aantal arbeidsveiligheidsincidenten					
	Realisatie	Prognose	Ambitie		
	2007	2008	2009	2010	2011 e.v
	n.v.t	3 (0,02)	3 (0,02)	2 (0,01)	2 (0,01)

ProRail streeft voortdurend naar het terugbrengen van het aantal incidenten tot nul. De veiligheid van werknemers bij de uitvoering van werkzaamheden aan het spoor krijgt veel aandacht binnen de spoorbranche.

In overleg met de Arbeidsinspectie (AI) en de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) werkt de spoorbranche (aannemersbedrijven, ProRail, railAlert) voortdurend aan het verder verlagen van de risico's bij het werken aan het spoor. Belangrijke vorderingen die gemaakt zijn:

- er is een PW⁵-monitor ingevoerd om de afname van het werken in PW te kunnen volgen;
- het percentage werken in PW is teruggedrongen van 30% in 2007 tot ca. 10% in 2008;
- het werken met de 'extra veiligheidsman' is volledig uitgebannen;
- er wordt niet meer gewerkt in de beveiligingsklasse PW in de nacht.

De branche heeft de positieve ontwikkelingen van toegenomen arbeidsveiligheid in combinatie met aanzienlijke verkeersgroei kunnen realiseren door:

- meer aandacht voor arbeidsveiligheid bij ProRail en opdrachtnemers;
- inzet van innovatieve middelen en methoden, zoals de videoschouwtrein en de mobiele werkplaats op een aantal trajecten;
- lokale optimalisaties binnen het OHR; en,
- meer gebruik maken van het 'nachtgat'.

In 2009 zet ProRail deze positieve ontwikkelingen door. Het werken in PW zal verder worden gereduceerd tot maximaal 8%. Verdere uitrol dan wel implementatie van innovaties (schouwtrein, mobiele werkplaats, beheerste toelating, blokschakelaars) zal veilig(er) werken aan het spoor bevorderen. ProRail zal de aandacht voor arbeidsveiligheid binnen en buiten ProRail verhogen.

Systemeveiligheid

Systemeveiligheid betreft de veiligheid van diegenen die aanwezig zijn in het railverkeer, zoals spoorwegpersoneel, (over)weggebruikers en overige passanten in de nabijheid van het spoor. Ook hier geldt dat vanaf 2009 de targets voor de KPI's aansluiten op de Europese definitie⁶.

Onderstaande tabel geeft inzicht in de targets voor de interne KPI Veiligheid: Botsingen trein-trein

KPI Veiligheid: Botsingen trein-trein

Operational Excellence				
Veiligheid				
KPI Veiligheid: aantal botsingen Trein-Trein	Realisatie	Prognose	Ambitie	
	2007	2008	2009	2010
	n.v.t	3 (0,02)	3 (0,02)	3 (0,02)

ProRail volgt alle incidenten op het spoor, ook die buiten de Europese norm vallen. De verwachting is dat het STS-programma (m.n. machinistenprogramma en invoering ATB Vv⁷) zullen bijdragen aan afname van deze botsingen trein-trein.

Onderstaande tabel geeft inzicht in de targets voor de interne KPI Veiligheid: Aantal ontsporingen

⁵ PW: Persoonlijke Waarneming

⁶ Zoals die internationaal (UIC en ERA) zijn gedefinieerd. Incidenten waarbij doden of gewonden zijn gevallen of een schade van meer dan EUR 150.000 is geleden,

⁷ ATB Vv: Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie, ingrijpen beneden de 40 km/u

KPI Veiligheid: Aantal ontsporingen

Operational Excellence					
Veiligheid					
KPI Veiligheid: aantal ontsporingen	Realisatie	Prognose	Ambitie		
	2007	2008	2009	2010	
	2011 e.v				
	n.v.t	5 (0,03)	5 (0,03)	3 (0,02)	2 (0,01)

Analyses hebben laten zien dat het overgrote deel van ontsporingen is gerelateerd aan vervoersprocessen (wisselbediening niet centraal bediende gebieden, rangeerprocessen, aanrijdingen met stootjukken) ProRail zet zich maximaal in om de prestaties te verbeteren. Hiervoor zal nauw worden samengewerkt met de vervoerders om zo verbeteracties te realiseren en daarmee ontsporingen te voorkomen. ProRail gaat er vanuit dat dit tot gewenst resultaat zal leiden.

Verbeterprogramma's

Programma Stoptonend Sein (STS)

De doelstelling van het programma is het aantal STS passages in 2009 met 50% ten opzichte van het jaar 2003 te reduceren. Ook moet in 2009 het risico dat een passage STS met zich meebrengt met 75% zijn gereduceerd ten opzicht van 2003. Bij recidive seinen wordt sinds 2008 standaard onderzocht of een instelvoorschrift mogelijk is als risicoreducerende maatregel.

In 2008 zijn circa 1000 geselecteerde seinen voorzien van ATB Vv. Ten aanzien van de inbouwkasten in het materieel kan gemeld worden dat er van de 1795 kasten er eind 2008 1450 geplaatst zullen zijn.

Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO)

De realisatie van het PVVO zal conform separaat gemaakte afspraken met V&W onverminderd worden voortgezet

Landelijk treinbeïnvloedingsstelsel

Op de trajecten Maastricht-Visé en Roosendaal-Essen wordt een treinbeïnvloedingsstelsel geïmplementeerd/geïnstalleerd. Met de oplevering in 2010 zal heel Nederland voorzien zijn van een treinbeïnvloedingsstelsel.

Tot de maatregelen behoren ook de reguliere activiteiten zoals beschreven in het Veiligheids Management Stelsel. Zo wordt bijvoorbeeld ter voorkoming van suïcide en vandalisme de huidige voorziening aan hekwerken en camera's vervangen en uitgebreid.

2.3.3 Milieumanagementsysteem

Het MMS is eind 2006 door de Raad van Bestuur bekrachtigd en ingevoerd. Daarmee geeft ProRail invulling aan artikel 7 van de aan haar verleende beheerconcessie. In navolging van het VMS is ProRail nu bezig met een verbeteringsplan van het MMS: verdieping en concretisering. Eén van de elementen van het MMS is het vaststellen van de bedrijfsdoelstellingen voor milieu. De uitgangspunten daarbij zijn:

- Compliance (voldoen aan wet- en regelgeving), en;
- Vaststellen van een verdergaande ambitie voor:
 - Natuur- en landschap;
 - Energie.

Ook in 2009 loopt voor emplacementen het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) om te kunnen voldoen aan de vereiste milieunormen.

Ter uitvoering van de ambitie voor natuur- en landschap zijn door de bedrijfseenheden in 2008 implementatieplannen geformuleerd voor de komende jaren. Voor energie heeft ProRail in 2008 het Energiebesparingsplan (EBP4) voor de periode 2009 – 2010 opgesteld. Dit plan behoeft de goedkeuring van SenterNovem. Deze goedkeuring wordt voorzien eind 2008.

Het behalen van de milieuprestaties is onderdeel van het dagelijks werk. Het continu verbeteren door het initiëren van verbeterprogramma's hoort daarbij.

Er kan in 2009 sprake zijn van een verzoek aan ProRail om de uitvoering van sanering van geluid op zich nemen, samenhangende met de wijziging van de geluidswetgeving tot invoering van geluidproductieplafonds. De wijze van opdracht geven is nog in onderzoek bij het ministerie van V&W in overleg met het ministerie van VROM.

3 Consultatie van de prestaties

ProRail dient over de uitvoering van de KPI's met de bijbehorende grenswaarden en meetsysteem en de maatregelen op het gebied van toegankelijkheid, veiligheid en milieu overleg te hebben gevoerd met de betrokken capaciteitsgerechtigden. Met betrokken gerechtigden worden aanvragers van capaciteit bedoeld.

Verplicht is: "een weergave van de in het overleg, bedoeld in artikel 4, eerste lid, naar voren gebrachte zienswijzen en, voor zover het Beheerplan afwijkt van die zienswijzen, een deugdelijke motivering van die afwijking". Dit gaat niet om beantwoorden van vragen, maar om aantoonbaar samen met capaciteitsgerechtigden tot plan- en prestatieontwikkeling komen.

Dit jaar hebben alleen vervoerders capaciteit aangevraagd, daarom zijn uitsluitend vervoerders benaderd (en geen concessieverleners) waarmee een Toegangsovereenkomst 2008 is gesloten.

3.1 Consultatieproces

De in dit Beheerplan vermelde prestaties en maatregelen op het gebied van o.a. beschikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid en milieu zijn voorgelegd aan de vervoerders. ProRail wil hiermee samen met vervoerders het fundament leggen voor afspraken in de sector.

Door wisselende reacties van vervoerders uit het verleden enerzijds en de verplichting vanuit de Beheerconcessie om de prestaties van ProRail te consulteren bij gerechtigden anderzijds, is er voor 2009 gekozen om de prestaties en maatregelen bondig te presenteren.

Ten behoeve van het overleg met vervoerders is een *factsheet* "Aanbod ProRail prestaties 2009 aan spoorwegondernemingen" opgesteld (zie bijlage 6) De *factsheet* houdt in dat naast de prestaties voor 2009 en de ambities voor de jaren erna, gedifferentieerde realisatiecijfers 2007 per baanvak zijn opgenomen.

Nieuw in de informatievoorziening zijn de gedifferentieerde cijfers per reizigervervoerders voor de benutting en beschikbaarheid.

In het aanbod zijn per prestatie de niveaus aangegeven van:

- de realisatie in het kalenderjaar 2007;
- de waarde in het model toegangsovereenkomst 2008;
- het aanbod voor 2009; en
- de ambitie voor 2010.

Voorafgaand aan de formele consultatie zijn de beoogde vorm en inhoud vroeg in het proces getoetst aan de behoefte van de vervoerders.

Mede aan de hand van de *factsheet* is met vervoerders de dialoog aangegaan om afspraken te maken ten behoeve van de nog te sluiten Toegangsovereenkomst 2009. Daarnaast is aan vervoerders gevraagd om te reageren op de prestaties en maatregelen, zodat hun reacties kunnen worden meegenomen in dit Beheerplan.

3.2 Reacties en acties uit het consultatieproces

Reacties

Een aantal vervoerders heeft schriftelijk gereageerd op het aanbod van prestaties en maatregelen in de *factsheet*. Deze vervoerders hebben opbouwende opmerkingen geplaatst; een totaal overzicht van de inhoud en de reactie van ProRail is opgenomen in bijlage 6.

Kern van de reacties:

- Vorm en wijze van consultatie past beter dan voorgaande jaren bij de behoefte van de vervoerders, soms kunnen prestaties echter beter toegelicht worden;
- Niet alle prestaties en ambities passen volledig op de wens van de vervoerders;
- Op enkele gebieden wordt verzocht in de toekomst rekening te houden met een specifieke dienst of product en deze te integreren in het prestatieaanbod.

Daarnaast hebben vervoerders opmerkingen gemaakt over de prestatieregelingen, de toegangsovereenkomst of het Beheerplan in het algemeen; deze worden afzonderlijk behandeld in het lopende overleg over de toegangsovereenkomst.

Acties

Concrete resultaten uit acties naar aanleiding van de consultatie 2008 zijn: de ontwikkeling van de KPI Treinpad en het opnemen van de KPI Punctualiteit in het dashboard.

De KPI Treinpad komt tegemoet aan de vraag van de vervoerders om de prestaties van ProRail op het spoor transparant inzichtelijk te maken. Met punctualiteit stelt ProRail zichzelf zichtbaar mede verantwoordelijk voor de situatie op het spoor, door zich te conformeren aan de geldende norm.

Om in de toekomst, in bijvoorbeeld de consultatie en de toegangsovereenkomst, beter inzichtelijk te maken wat ProRail aan producten en diensten aanbiedt en onder welke voorwaarden, stelt ProRail een productenboek op. Medio 2009 wordt een eerste versie ter consultatie aangeboden. De producten en diensten moeten op den duur zichtbaar terugkomen in het prestatiedashboard. Verder zet ProRail met de doorontwikkeling van het dashboard een grote stap in het mogelijk maken van differentiatie van de KPI's. In de consultatie 2009 is in het aanbod een inzicht gegeven op basis van realisatiecijfers 2007 per vervoerder. Per 2009 zet ProRail in op een differentiatie van elk van de KPI's naar klant, product op spoorlijn. Voorlopig zal dit alleen nacalculatorisch gebeuren om ProRail een basis te geven waarop er toekomstig een gedifferentieerd aanbod kan worden gedaan. Dit is een nadrukkelijke wens van de klanten van ProRail.

Resultaten

ProRail heeft in overleg over afzonderlijke bijdragen van ProRail en haar klanten aan de reinheid en sociale veiligheid het verzoek gekregen om haar ambities bij te stellen. ProRail zal voor het vaststellen van de prestaties voor reinheid en sociale veiligheid 's avonds meegaan met de wens van de vervoerders en een hogere ambitie vaststellen. Dit betekent:

- De KPI Reinheid aan te passen naar 55% i.p.v. 53% voor 2009 en 2010;
- De KPI Sociale veiligheid 's avonds aan te passen naar 58% i.p.v. 55% in 2009.

Afwijkingen ten opzicht van voorgestelde normen

Een ander verzoek tot aanpassing van de ambitie, echter ditmaal in een minder ambitieuze norm zal door ProRail niet worden gevolgd. ProRail is van mening dat dit niet past in de cultuur van continue verbetering. Dit betekent:

- De KPI Sociale veiligheid overdag niet aan te passen naar 84% i.p.v. 86% in 2009 en 2010;

In bijlage 6 is ter informatie het volledige verslag van de consultatie opgenomen.

4 Continue Verbeteren

In dit hoofdstuk gaat ProRail in op het proces van continue verbeteren. In 2008 hebben met name de volgende initiatieven bijgedragen aan dit proces:

- Uitbreiding van de interne analyses op het gebied van scenario en prestatieanalyse
- Railwaybenchmark 2008
- Risicomanagement
- Aanbevelingen vanuit uitgevoerde onderzoeken van o.a. Holland Consulting Group (HCG)⁸ en McKinsey⁹

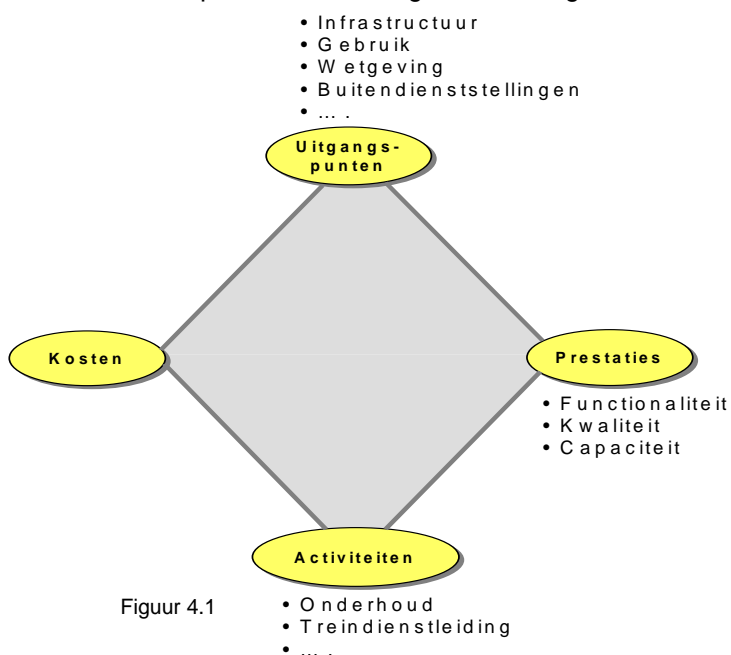
Voor zover deze initiatieven niet al in huidige sturing een plaats hebben wordt in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk stilgestaan bij de wijze waarop deze initiatieven een impact hebben op de prestaties van ProRail.

4.1 Scenario en Prestatie Analyse

ProRail werkt continu aan het verbeteren van de sturing, beheersing en onderbouwing van kosten en prestaties. In 2008 heeft ProRail hiervoor de derde prijs gewonnen als “Slimste organisatie” van Nederland 2008. De prijswinnaars zijn gekomen uit ruim honderd en twintig organisaties die gedurende twee maanden zijn onderzocht op aspecten die volgens de jury van doorslaggevend belang zijn voor creëren van een intelligente organisatie. Volgens de jury behalen intelligente organisaties betere (financiële) resultaten.

“De winnaars dienen als voorbeeld voor andere bedrijven. Het intensief gebruik van relevante stuurinformatie voor analyse, actie en het volgen en uitvoeren van de strategie, is nog lang geen gemeengoed in Nederland.”

Deze derde prijs heeft ProRail bereikt door in de afgelopen jaren te investeren in de professionalisering van haar organisatie.



Figuur 4.1

Voor de sturing op de kosten en prestaties zijn twee elementen essentieel, te weten: de activiteiten die hiertoe leiden en bepaalde uitgangspunten of omstandigheden waaronder ProRail zijn werkt doet, zoals wetgeving, het gebruik en de complexiteit van de infrastructuur, zoals weergegeven in het figuur 4.1

ProRail heeft als eerste voor transparantie van de realisatiegegevens op kosten, prestaties en deze twee elementen gezorgd. Dit is bereikt middels een business intelligence applicatie (*Rail-Focus*). Met deze applicatie is informatie uit verschillende gegevensbronnen gecombineerd. Met behulp van deze (combinatie van) gegevens zijn relaties vastgesteld tussen de vier elementen. Tot slot is een model ontwikkeld waarmee deze opgedane kennis kan worden toegepast: met het model kunnen prognoses en scenario's worden doorgerkend.

⁸ HCG: toetsingsrapport “Kan ProRail op 1 januari 2008 op output sturen en gestuurd worden?”, 31 oktober 2007

⁹ McKinsey: rapport “Evaluatie voortgang ‘Op de Rails’”, 6 mei 2008

Concrete resultaten in 2008:

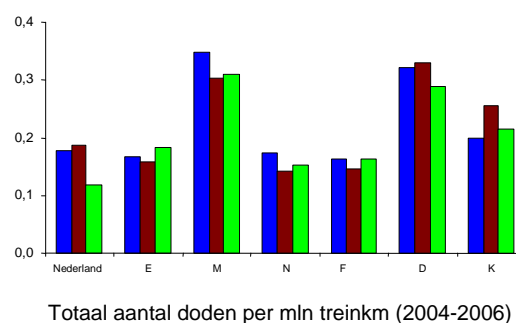
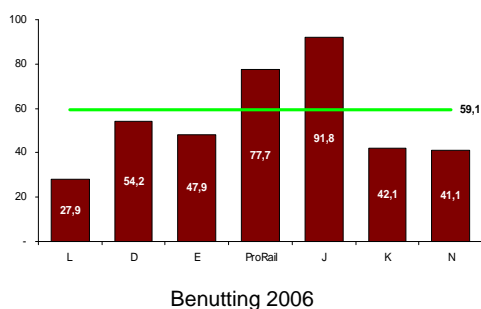
Tot 1 januari 2008 lag de focus op de ontwikkeling van de systematiek en producten. Op 1 januari zijn de drie producten opgeleverd en nu ligt de focus op het gebruik van de producten. ProRail gebruikt *sinds 2008* de prognoses waarin veranderingen van uitgangspunten zijn doorgerekend bij het opstellen van haar jaarplannen. Enerzijds zijn de financiële consequenties verwerkt in onze meerjarenreeksen¹⁰ en anderzijds zijn deze prognoses voor ProRail reden om te onderzoeken of extra maatregelen nodig zijn bij te sturen op zijn kosten en prestaties. Op deze wijze houdt ProRail rekening met de verwachte vervoersgroei in de komende jaren en versterkt dit de besluitvorming bij bijvoorbeeld investeringsvoorstellen.

Ook in 2009 zal ProRail deze systematiek verder doorontwikkelen met de focus op de volgende punten:

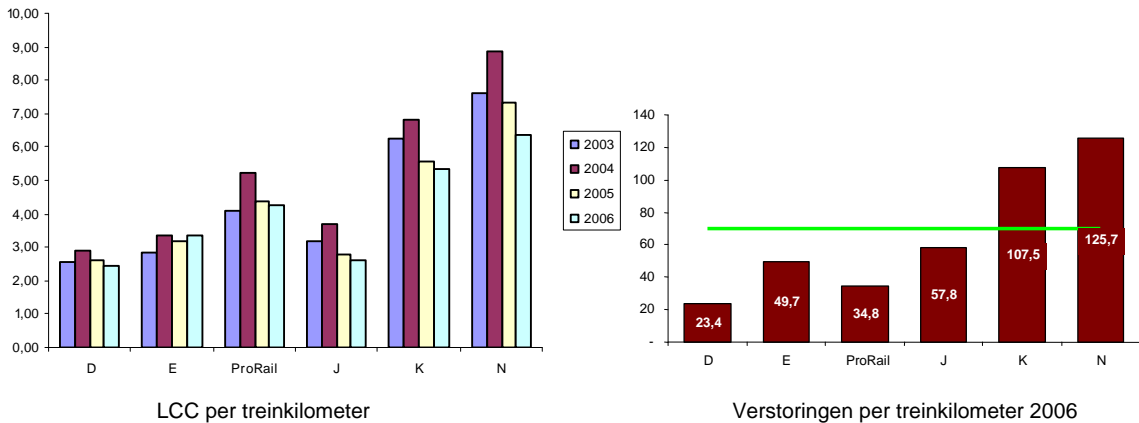
1. Koppelen van activiteiten aan bestaande analyses voor prestaties en kosten;
2. Analyses gericht op concrete besparingen, aantoonbare efficiency of beperking van risico's;
3. Benchmarking. Door de prestaties en kosten van ProRail te vergelijken met die van onze Europese collega's wil ProRail op basis van de onderliggende activiteiten bepalen welke effecten bijsturing op (één van de) activiteiten heeft op de behaalde resultaten;
4. Gedifferentieerd inzicht in opbrengsten, kosten en prestaties per spoorlijn, product en klant. Resultaten van de analyses moeten leiden tot een betrouwbaar kosten en prestaties per spoorlijn, product en klant. Doel is om het mogelijk te maken om per spoorlijn te gaan differentiëren in gevraagde kwaliteit en prijs.

4.2 Railwaybenchmark

Benchmarking is een effectief middel om de eigen organisatie continu scherp te houden en te verbeteren. Al ruim tien jaar benchmarkt ProRail jaarlijks met zijn Europese collega's de kosten van de railinfrastructuur. Daarnaast heeft ProRail in het eerste kwartaal van 2008 een benchmark onder de Europese netwerkmanagers (en Japan) uitgevoerd waarin ook nadrukkelijk de prestaties zijn meegenomen.



¹⁰ De opgestelde prognoses zijn aan de verschillende bedrijfseenheden van ProRail geleverd. Zij hebben hun plannen mede hierop gebaseerd. Uiteraard zijn in de uiteindelijke plannen ook de effecten van nieuwe technieken of werkwijzen, taakstellingen, organisatiekeuzes etc. meegenomen. Deze effecten zijn niet te modelleren in het Bedrijfsmodel dat is gebaseerd op realisatiegegevens. Deze prognoses zijn daarom niet expliciet terug te vinden in dit Beheerplan, maar vormen in het proces van planning en budgettering een belangrijke schakel.



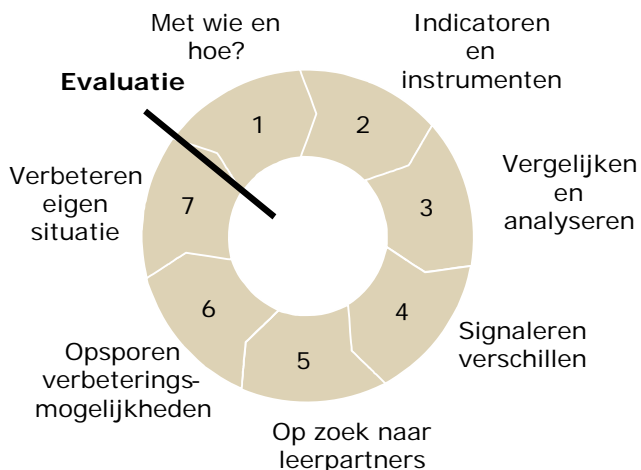
Legenda: Overige onderzoekspeers zijn, in lijn met UIC grondslagen, geanonimiseerd

Uit de vergelijking blijkt dat ProRail één van de beter presterende netwerkmanagers van Europa is, met name op de gebieden beschikbaarheid, benutting en veiligheid. Zie hiervoor bovenstaande figuren.

De benchmark heeft bijgedragen aan het verbeteren van ons prestatiedashboard en de ambities die hieruit voortvloeien. Concreet heeft dit op korte termijn geleid tot de aanscherping van onze veiligheid-KPI's. Het onderzoek naar Train Delay Minutes en de mogelijkheden voor onze sturing komt ook voort uit de benchmark.

Verder is ProRail met een internationale werkgroep bezig met een inventarisatie waaruit moet blijken welke beleidskeuzen hebben geleid tot specifieke scores. ProRail vervult een trekkende rol in deze werkgroep. ProRail denkt uit de inventarisatie mogelijkheden tot verbetering te krijgen.

Onderstaand figuur geeft een beeld van de manier waarop rijksbreed wordt gekeken naar de benchmarkcyclus.



Met de uitgevoerde benchmark 2008 plaatst ProRail zich tussen fase 4 en 5, namelijk het signaleren van verschillen en op zoek gaan naar de juiste leerpartners

Naar aanleiding van deze benchmark zijn concrete acties ter verdere verbetering genomen, deze acties moeten leiden tot het doorgroeien naar stap 7 bij het ingaan van de volgende verplichte benchmark in 2011.

De ondernomen acties in 2008 houden in dat:

- ProRail is toegetreden tot de 'European asset management' werkgroep waarin stil wordt gestaan bij best practice KPI's voor assetmanagement en optimalisatie van het assetmanagementproces. Om optimaal te profiteren van de deelname vervult ProRail een sterk trekkende rol binnen de werkgroep om deze tot een succes te maken.
- Met de ontwikkelde applicatie *Rail-Focus* eenvoudig interne vergelijkingen zijn te maken tussen bijvoorbeeld regio's en contractgebieden. Een concrete toepassing hiervan is de uitgevoerde analyse die leidt tot efficiëntere en effectievere onderhoudscontracten in 2009 met onze onderhoudsaannemers.
- ProRail gebruikt benchmarking bij de doorontwikkeling van het ProRail prestatiedashboard; in het dashboard zijn enkele internationale normen en trends overgenomen.

Voor 2009 zullen de volgende activiteiten worden uitgevoerd:

- Naast van andere spoorbedrijven, kan ProRail leren van andere organisaties op meer organisatorische aspecten. ProRail zal daarvoor actief deelnemen aan de Rijksbrede Benchmark Groep (RBB) Hier denkt ProRail waardevolle bijdragen te krijgen van andere deelnemende organisaties als Rijkswaterstaat en de Rijksgebouwendienst.
- Inrichten van een benchmarkbibliotheek ten behoeve van de inbedding van benchmarking in de Planning & Control cyclus
- Voor het interne benchmarken gaat ProRail meer en meer prestaties gedifferentieerd naar spoorlijn niveau beschikbaar maken.

4.3 Risicomanagement

ProRail beheerst de risico's, die het realiseren van de doelstellingen van ProRail kunnen bedreigen, effectief en efficiënt. Hiertoe heeft ProRail een systeem van risicomanagement ingericht dat intern en extern¹¹ is geaudit.

ProRail hanteert voor de opzet van risicomanagement een systeem dat gebaseerd is op het Enterprise Risk Management Framework (ERMF) van het 'Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission' (COSO). In 2006 is de implementatie van dit systeem gestart waarmee ProRail op een effectieve manier de risico's kan inventariseren, rapporteren en beheersen. Daarmee is risicomanagement een integraal onderdeel van de planning- en controlcyclus.

Om het risicomanagement proces te ondersteunen heeft ProRail een risicoregister geïmplementeerd en heeft de Raad van Bestuur de risico acceptatiegraad vastgesteld. De Raad van Bestuur heeft samen met de Directieraad vanuit het totale risicoregister de toprisico's voor ProRail bepaald.

De risico's van ProRail worden voortdurend gemonitord via de kwartaalrapportages en integraal besproken met de directie. Hierbij zijn voor deze risico's, indien nodig, aanvullende beheersmaatregelen getroffen, die mogelijke gevolgen kunnen beperken dan wel helemaal kunnen voorkomen.

De afdeling audit draagt zorg voor een continue monitoring van de beheersing van risico's.

Ontwikkelingen

Het is essentieel om voortdurend goed zicht te houden op gebeurtenissen en omstandigheden die het behalen van de bedrijfsdoelstellingen kunnen bedreigen. Jaarlijks worden op verschillende niveaus in de organisatie Risk en Control Self Assessments gehouden.

¹¹ Audit Ernst & Young: Onderzoek naar de beheersing van de uitvoering van de concessie (controleprotocol 2008; par 2.3)

4.4 Verwachte toekomstige ontwikkelingen KPI's

Op basis van het proces van continue verbeteren zijn het volgende prestaties inclusief bijbehorende systemen en processen die in 2009 getest en waar mogelijk gereed gemaakt worden voor het maken van contractafspraken.

KPI Treinpad

Operational Excellence	
Diensten & Proces	
KPI Treinpad	De KPI Treinpad geeft inzicht in de wijze waarop ProRail in staat is de dagelijks geplande treinpaden daadwerkelijk te leveren aan haar klanten. Daarmee is dit een KPI die een belangrijk deel van wat onze klanten ons vragen en wat ProRail in staat is om te leveren, weergeeft. Deze KPI is een resultaat van een nauwe samenwerking met NS en Syntus. De KPI geeft weer hoe ProRail voor haar vervoerders relevante prestaties in haar dashboard vertaalt. In 2009 zal ProRail in overleg met de vervoerders tot een grenswaarde voor 2010 komen.

Met betrekking tot de KPI Treinpad staat het systeem en zal ProRail met ingang van Q1 2009 gaan sturen op de realisatie op de KPI. Er zijn echter nog geen normen afgesproken welke gehaald moeten worden, sturing vindt plaats op de resultaten uit de voorgaande periode. Dit is ook in overeenstemming met de afspraken die met de betrokken vervoerders gemaakt zijn. Vanaf Q3 2008 krijgen Syntus en NSR de realisatiecijfers. Via de kwartaalrapportages zal het ministerie op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen. ProRail zal in overleg met de vervoerders tot acceptabele normen moeten komen. Deze zullen in de consultatieronde 2010 worden gepresenteerd.

KPI Herstelcapaciteit

ProRail levert haar diensten tegen een optimale kwaliteit. Toch kan het voorkomen dat er situaties ontstaan waarin rijwegen versperd raken. Ongeacht de reden stelt ProRail alles in het werk om in deze situatie de vervoerders indien mogelijk een alternatief te bieden en de reiziger van adequate reisinformatie te voorzien. Dit noemt ProRail haar herstelcapaciteit ('Recovery Power') en deze prestatie komt tot uitdrukking in een tweetal KPI's, te weten:

- KPI Herstelcapaciteit: Informatievoorziening CTA bij verstoorde situatie. (Deze KPI wordt verder toegelicht in de bijlage, hoofdstuk 2.4)
- KPI Herstelcapaciteit: Alternatief aangeboden treinpaden

Voor de laatstgenoemde KPI wordt met de vervoerders een norm ontwikkeld in 2009. De objectieve KPI Informatievoorziening CTA bij verstoorde situatie is een interne KPI.

KPI Herstelcapaciteit: Alternatief aangeboden Treinpaden

Operational Excellence	
Herstelcapaciteit	
KPI Herstelcapaciteit: Alternatief aangeboden treinpaden	Wanneer een verstoring optreedt, is het zaak dat het treinverkeer hier zo min mogelijk last van ervaart. Toch kan het zijn dat door een verstoring een treinpad gedurende een periode niet bereiden kan worden. In deze situatie zorgt ProRail er door middel van bijsturing voor dat het dagplan beperkte hinder ondervindt door het leveren van alternatieve treinpaden. In onze sturing meten wij de mate waarin onze verkeersleiding in staat is een alternatief treinpad te bieden wanneer het geplande treinpad niet leverbaar is. In 2009 zal ProRail in overleg met de vervoerders tot een grenswaarde voor 2010 komen.

Door middel van de KPI Herstelcapaciteit: Alternatief aangeboden treinpaden maakt ProRail inzichtelijk wat de prestatie is op onderdeel c) kwaliteit van de (bij)sturing van artikel 6 van de Beheerconcessie.

KPI Railsustainability index

Operational Excellence	
Diensten & Proces	
KPI Sustainability Index	<p>Deze sustainability index beschrijft de verhouding tussen het theoretische vervangingsmoment van onze infrastructuur en de gerealiseerde vervangingen. Te vroeg of te laat vervangen heeft beide mogelijke negatieve effecten: indien de vervangingsinvesteringen hoger zijn dan de afschrijvingen vervangen we de infra mogelijk te vroeg en is dit niet kostenefficiënt, indien de afschrijvingen hoger zijn dan de vervangingsinvesteringen zijn we mogelijk onze infrastructuur aan het 'uitwonen'. Derhalve is sturing op de tijdige vervanging van onze assets noodzakelijk.</p> <p>Met deze KPI maken wij tevens de match tussen de vergoeding van de afschrijvingskosten in de financiële reeks en de gerealiseerde vervangingsinvesteringen.</p>

KPI Train Delay Minutes

Operational Excellence	
Diensten & Proces	
KPI Train Delay Minutes	<p>In de Nederlandse spoorsector wordt Punctualiteit gebruikt om het dienstverleningsniveau van de sector uit te drukken. Punctualiteit staat voor het percentage treinen dat binnen de gestelde norm (< 3 of 5 min) arriveert op een meetpunt. Internationaal wordt echter de KPI Train Delay Minutes gebruikt. ProRail zal in 2009 in samenwerking met Europese collega's de KPI Train Delay Minutes gaan testen op het Nederlandse spoor.</p>

De punctualiteit in Nederland bevindt zich op een historische hoogtepunt. Om toch een stap voorwaarts te kunnen maken betekent dit differentiatie op het gebied van dispunctualiteit. Bij Train Delay Minutes draait het om het inzichtelijk maken van de veroorzaker van verstoringen en de gevolghinder voor gerechtigden. Dit inzicht moet bij alle betrokkenen leiden tot het beperken van storingsoorzaken. In eerste instantie zal ProRail deze KPI vooral op zichzelf betrekking laten hebben.

KPI Lost Time Injuries (arbeidsveiligheid)

Operational Excellence	
Veiligheid	
KPI Lost Time Injuries	<p>Onderzocht wordt of de in de industrie zeer gangbare KPI "Lost Time Injuries" door de branche wordt geadopteerd (in samenwerking met Railalert).</p>

Vanuit de in 2008 uitgevoerde Benchmark zijn op het gebied van veiligheid de bestaande KPI's aangescherpt. Een andere ontwikkeling die vanuit de benchmark is gebleken is de ontwikkeling van Lost Time Injuries, welke ingaat op de arbeidsveiligheid. In 2009 zal worden onderzocht of deze KPI van toegevoegde waarde is voor de sturing op veiligheid.

KPI Aandeel mobiliteit

Klant	omschrijving / prestatieniveau
Mobiliteit	
KPI Aandeel mobiliteit	Bij het ontwikkelen van deze KPI wordt samenwerking gezocht met Rijkswaterstaat.

De voorlopige doelstelling van de KPI Mobiliteit is het meten van het aandeel in de mobiliteit van de trein tijdens de spitsuren in de brede randstad. ProRail onderneemt, mede als invulling van de aanbeveling van HCG, in 2009 actie door in samenwerking met Rijkswaterstaat te onderzoeken of de benodigde gegevens hiervoor blijvend en stabiel beschikbaar zijn. Met deze KPI wil ProRail sturen op een toename in de maatschappelijke waarde van het spoor. Ook zal gezamenlijk met NS de permanente meting van het aantal reizigers worden vormgegeven.

5 Financiële randvoorwaarden

Inleiding

In de opzet van dit Beheerplan worden de verwachte productiecijfers weergegeven. Dit zorgt voor een goede afstemming tussen de productie- en de financieringsbehoefte. Hiermee wordt naar verwachting overloop beperkt en kan ProRail een subsidieaanvraag doen die aansluit bij de cash-behoefte in het jaar 2009. In de kwartaalrapportages zal op deze manier ook een betere aansluiting worden gevonden met de realisatiecijfers. De impact is het grootst op de vervangingsinvesteringen, geormerkte programma's en investeringen Kleine projecten. ProRail groeit toe naar een reguliere opstelling van de balans en de resultatenrekening met een strikte scheiding tussen kosten en uitgaven (investeringen) Deze opstelling is doorgevoerd in hoofdstuk 5.2 van dit Beheerplan.

ProRail voorziet een toename in de kosten van uitbesteed werk en beheer. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de prijsstijgingen boven de indexatie van de inkomsten, maar ook door een aantal andere belangrijke factoren:

- ProRail heeft meer en kwalitatief betere infrastructuur, waarbij bepaalde nieuwe technologieën meer onderhoud vragen. Dit vertaalt zich in de mutaties infrastructuur. Voornamelijk de nieuwe beveiligingstechnologie ("interlocking") heeft een hogere onderhoudsintensiteit.
- Hogere (arbeids-)veiligheid in het spoorstelsel door het nieuwe onderhoudsrooster en de implementatie van het Normenkader Veilig Werken. Het onderhoudsrooster is natuurlijk ook een gevolg van de hogere intensiteit en betere benutting van het spoor.
- De extra beheerkosten van InfoPlus, ICT-licenties en het geïntensiveerde beheer van de verkeersleidingsystemen (BNS)

Hiernaast probeert ProRail door slimmer contracteren de kosten structureel te verlagen. Hierin slaagt zij steeds beter, mede met behulp van een nieuw ontwikkeld contract, het Prestatie Gericht Onderhoud (PGO)-contract, dat wordt aanbesteed. In 2008 is het eerste contract (contractgebied "Gelre") aanbesteed; in de komende jaren zullen meer contractgebieden volgen. In eerste instantie verschuift een deel van de kosten naar interne lonen en salarissen door intensiever contractbeheer. Uiteindelijk zal het tot een daling van de kosten voor kleinschalig onderhoud leiden.

De lonen en overige kosten nemen structureel toe. Dit wordt met name veroorzaakt door hogere personeelskosten die voor het vaste personeel CAO-gedreven zijn en voor het andere belangrijk deel samenhangen met een relatief hoog inhuurpercentage. Vooral op het gebied van ICT beheer en projectmanagement en -ondersteuning is het moeilijk om mensen in eigen dienst te krijgen en blijft een substantieel deel van deze mensen ingehuurd, met hogere kosten. Tevens zijn de kosten voor kantoorautomatisering en huisvesting gestegen in samenhang met het grotere personeelsbestand.

Concluderend zien we dat de extra kosten in 2009 kunnen worden opgevangen binnen het totale financiële kader. ProRail zal in het komende jaar een strategische analyse uitvoeren op eventuele lange termijn verschuivingen in de financiële middelen. Hierin zal een mogelijke intensivering van ICT beheer en investeringen worden meegenomen. De uitgangspunten die ProRail zal hanteren in de strategische analyse betreffen:

- Handhaven van minimaal het huidige prestatieniveau met gerichte verbeteringen;
- Streven om meerjarig binnen de huidige financiële reeksen te blijven;
- Uitwerking van de strategische analyse in een aantal scenario's om een goede kosten-, baten- en risicoafweging te kunnen maken;
- Anticiperen op de sterk stijgende investeringsvolumes, die nog zullen worden versterkt door het programma "Ruimte op de rails".

In het eerste gedeelte van dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven op basis van activiteiten. De activiteiten zijn in vier aparte overzichten weergegeven: functiehandhaving, functiewijziging, geoormerkte projecten en verkenning en innovatie. In het tweede gedeelte wordt het exploitatieoverzicht getoond, waarin de kosten, de opbrengsten en het bedrijfsresultaat worden gepresenteerd. Tenslotte volgt een overzicht van de belangrijkste wijzigingen in wet- en regelgeving, de randvoorwaarden en de financiële risico's.

5.1 Activiteiten

In onderstaande tabel (tabel 5-1) is de verwachte productie voor 2009 en verder van de activiteiten van ProRail weergegeven.

Activiteiten													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Functiehandhaving	959	973	1.038	1.160	1.223	1.261	1.286	1.310	1.260	1.247	1.254	1.222	1.229
Functiewijziging	667	832	1.182	1.315	1.153	966	720	643	647	616	602	553	397
Geoormerkte projecten	47	86	212	277	250	103	47	45	35	35	35	35	40
Verkenningen & Innovatie	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3
Totaal Activiteiten (BHP 2009)	1.676	1.895	2.436	2.756	2.629	2.335	2.058	2.001	1.946	1.902	1.895	1.814	1.669

tabel 5-1: Activiteiten

5.1.1. Functiehandhaving

Functiehandhaving bevat een zestal categorieën:

- Beheer en calamiteitenorganisatie;
- Grootschalig onderhoud;
- Kleinschalig onderhoud;
- Onderhoud transfer;
- Vervangingsinvesteringen: Bovenbouw;
- Vervangingsinvesteringen: Overig.

De uitgaven voor functiehandhaving zijn weergegeven in tabel 5-2 (prijspeil 2009).

Functiehandhaving													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beheer	135	161	159	158	156	156	156	156	156	156	157	157	157
Grootschalig Onderhoud	120	123	128	131	137	135	137	141	142	142	143	144	148
Kleinschalig Onderhoud	279	279	284	285	292	303	304	307	307	306	305	304	307
Onderhoud Transfer	63	64	71	72	75	76	79	80	81	82	83	83	84
Vervangingsinvesteringen: Bovenbouw	204	193	196	227	226	226	227	226	217	215	226	214	217
Vervangingsinvesteringen: Overig	159	152	200	287	338	365	385	399	358	345	340	320	317
Totaal Functiehandhaving (BHP 2009)	959	973	1.038	1.160	1.223	1.261	1.286	1.310	1.260	1.247	1.254	1.222	1.229

tabel 5-2: Functiehandhaving

Voor 2009 zullen de functiehandhavingactiviteiten binnen het beschikbare budget worden uitgevoerd. Er zullen enkele verschuivingen plaatsvinden tussen de verschillende werkstromen, die hieronder op hoofdlijnen en in de volgende paragrafen in meer detail worden toegelicht. ProRail zal in de komende maanden een strategische analyse uitvoeren om te onderzoeken of er ook op langere termijn verschuivingen of relevante veranderingen moeten plaatsvinden¹². Deze zal ProRail separaat en ruim voor het Beheerplan 2010 communiceren.

Het werkpakket gerelateerd aan functiehandhaving ligt ruim (ca. EUR 75 miljoen) boven het niveau van de Q2 prognose einde jaar 2008. Na 2009 zal het niveau verder gaan stijgen in lijn met de reeksen in het Beheerplan. Ten aanzien van de overige vervangingsinvesteringen geldt dat de productie hoger zal zijn dan in 2008, maar nog onder de aangegeven financieringsbehoefte in het vorige Beheerplan. Middelen die in 2009 en 2010 ten opzichte van de vorige Beheerplanopgaven niet zijn opgenomen, zullen worden ingehaald in de latere jaren. Meerjarig blijft de investeringsreeks op hetzelfde niveau gehandhaafd.

¹² Bijv. met betrekking tot het structurele niveau van Grootschalig Onderhoud, allocatie van middelen binnen vervangingsinvesteringen, indexering uitbesteed werk en bestrijding RCF-gebreken (RCF: 'Rolling Contact Fatigue')

Binnen de vervangingsinvesteringen, ziet ProRail de ICT-component steeds belangrijker worden. Dit wordt veroorzaakt door de bedrijfskritische rol die ICT-systemen vervullen in de planning en be- of bijsturing van het railnetwerk. In 2009 en 2010 wordt rekening gehouden met een verhoging van de ICT-gerelateerde investeringen van ongeveer EUR 12 miljoen ten opzichte van 2008. Deze toename is reeds in de verwachte productiereeksen overige vervangingen opgenomen. Deze EUR 24 miljoen in totaal is in de latere jaren op de reeks in mindering gebracht om op lange termijn het investeringsniveau nog stabiel te houden. De strategische analyse zal duidelijkheid moeten verschaffen of hier een extra financieringsbehoefte uit zal volgen.

De vervangingsinvesteringen voor verouderde beveiligingsinstallaties (als onderdeel van overige vervangingen) hebben o.a. betrekking op het programma Mistral. Dit programma start met het voorzien van drie corridors van elektronische interlocking die hiermee voorbereid zullen zijn op migratie naar ERTMS. Er moet nog bepaald worden vanaf welke corridor de infra ook met ERTMS wordt uitgerust. Dit leidt voor ERTMS en Mistral tot een integrale aanpak.

In onderstaande paragrafen is te zien dat ten opzichte van het Beheerplan 2008 als gevolg van een nieuwe opstelling van de cijfers er enkele herrubriceringen hebben plaatsgevonden. Dat leidt tot een reeks Beheerplan 2008 nieuw format. De bedragen conform Beheerplan 2008 nieuw format sluiten per saldo aan op het Beheerplan 2008. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt de nieuwe reeks Beheerplan 2009 toegelicht ten opzichte van het Beheerplan 2008 nieuw format.

5.1.1.1 Beheer en Calamiteitenorganisatie

Onder Beheer en Calamiteitenorganisatie zijn de volgende uitgaven opgenomen:

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

Beheer													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beheerplan 2008 (excl. Indexatie)	128	127	128	128	128	129	129	129	129	129	129	129	129
Indexatie 2008	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beheerplan 2008 (oude format)	128	127	128	128	128	129	129	129	129	129	129	129	129
Mutaties intensiteit	0,1	0,2	0,2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
HSL	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Derdenwerken	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Beheerplan 2008 (nieuwe format)	135	134	134	134	134	135	135	135	135	135	135	136	136
Servicecontracten (verschuiving vanuit KO)	-	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
InfoPlus (verschuiving naar KO)	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Functioneel (SAP) Beheer (verschuiving naar lonen)	-	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Keyrail	-	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Mutaties Beheer 2009	-	17	14	12	10	10	9	9	9	9	9	9	9
Indexatie 2009	-	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Totaal Beheer (BHP 2009)	135	161	159	158	156	156	156	156	156	156	157	157	157

tabel 5-3: Beheer

Ten opzichte van de reeks "Beheerplan 2008 (nieuw format)" zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

Verschuivingen¹³:

- **Servicecontracten (EUR 4,5 mln.)**
ProRail heeft er voor gekozen bepaalde activiteiten, die tot 2008 onder KO vielen, onder te brengen in diverse servicecontracten. Ten behoeve van de financiering van deze servicecontracten vindt overheveling plaats van EUR 4,5 miljoen uit het KO-budget.
- **InfoPlus (-/- EUR 1,0 mln.)**
ProRail zal in de eerste twee jaar (2009 en 2010) de exploitatiekosten van InfoPlus zelf dragen en in de jaren daarna in rekening brengen aan vervoerders door hogere gebruiksvergoeding. Deze activiteiten vallen onder kleinschalig onderhoud. In verband met de budgettaire spanning binnen KO, vindt een overheveling van EUR 1 miljoen plaats vanuit Beheer.
- **Functioneel (SAP) beheer (-/- EUR 0,4 mln.)**
Deze verschuiving heeft betrekking op functioneel (SAP) beheer. Voor het professionaliseren van het gegevensbeheer en het voeren van een pro-actief beleid is extra capaciteit benodigd. Deze verschuiving betreft EUR 0,4 miljoen en wordt overgeheveld naar lonen en overige bedrijfslasten.
- **Keyrail (EUR 3,9 mln.)**
Dit betreft uitgaven beheer Keyrail (incl. GSMR) ad EUR 3,4 miljoen en verschuiving van uitgaven van apparaatskosten naar beheer ad EUR 0,5 miljoen. De totale opbrengsten hiervoor zijn onder overige bedrijfsopbrengsten verantwoord. De definitieve bepaling van de extra scope ten aanzien van het beheer Keyrail (zogenaamde scope +’en) is nog onderhanden. Dit wordt separaat van het Beheerplan opgelost.

Mutaties¹⁴:

Daarnaast kent de reeks van Beheer en Calamiteitenorganisatie enkele mutaties waardoor de hoogte van de begroting wijzigt:

- **Kwaliteitsverhogende ICT-mutaties (ca. EUR 9 mln. structureel)**
Voor komende jaren acht ProRail het noodzakelijk een aantal mutaties op ICT-gebied door te voeren die leiden tot hogere beheeruitgaven. Het gaat dan met name om de huur- en energiekosten van een Dubbel Nationaal Computer Centrum ad EUR 1 miljoen, uitbreiding van licenties ad EUR 2,3 miljoen, versterking beheer BNS, die verantwoordelijk is voor het onderhoud van de verkeersleidingsystemen, ad EUR 2,0 miljoen, versterken integrator rol ad EUR 1,4 miljoen en uitbreiding services ISVL (InformatieSysteem VerkeersLeiding) en OCCR (Operationeel Controle Centrum Rail) ad EUR 1,3 miljoen. De kosten van OCCR zullen na volledige in dienst name worden doorbelast aan de gebruikers via de gebruiksvergoeding. De kwaliteitsverhogende mutaties leiden tot een hogere beschikbaarheid doordat zowel operationeel beheer als applicatiebeheer naar een hoger niveau worden getild. De huidige licenties zijn van een te laag niveau om adequaat te kunnen reageren bij grote verstoringen.
- **Inbeheername Amsterdam-Utrecht (ca. EUR 4 mln. in 2009)**
Voor het in beheer nemen van de spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht worden extra activiteiten uitgevoerd, die niet zijn voorzien in het project zelf. Het betreft zowel tijdelijke activiteiten voor de overdracht van tekeningen, documentatie en infragegevens, als ook extra activiteiten ten behoeve van het (voorbereiden van) in onderhoud nemen. In het Beheerplan 2009 is EUR 4,0 miljoen aan extra kosten opgenomen.

¹³ De reeksen in het Beheerplan kennen enkele verschuivingen tussen de uitgavenrubrieken binnen een jaar; de hoogte van de begroting per jaar wijzigt hierdoor niet.

¹⁴ De reeksen in het Beheerplan kennen mutaties; hierdoor wijzigt de hoogte van de begroting.

- **NEN 3140 (EUR 2,5 mln. in 2009; totaal EUR 9 mln. in periode 2009-2011)**
De elektrotechnische laagspanningsinstallaties op stations voldoen niet aan de veiligheidseisen die wettelijk daaraan gesteld worden (NEN 3140) Na een aantal jaren van gedoogbeleid wordt er nu strenger gehandhaafd om de installaties aan de NEN 3140 te laten voldoen. Daarom start ProRail samen met NS Poort een project. De uitgaven bedragen in totaal EUR 9 miljoen, waarvan EUR 2,5 miljoen in 2009.

Indexering:

De uitgaven zijn ten opzichte van het Beheerplan 2008 naar prijspeil 2009 geïndexeerd met 2¾% conform de verwachte prijsontwikkeling "consumentenprijsindex" (CEP 2008¹⁵)

5.1.1.2 Grootschalig onderhoud

Grootschalig onderhoud (GO) bestaat uit projectmatige activiteiten.

Grootschalig onderhoud													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beheerplan 2008 (excl. Indexatie)	99	99	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102
Indexatie 2008	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beheerplan 2008 (oude format)	99	99	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102
Mutaties intensiteit	11	10	12	13	14	10	11	14	14	15	15	15	19
Mutaties nieuwe infra	5	6	7	9	13	15	16	17	18	18	18	19	19
Niet-concessieactiviteiten: onderhoud	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Derdenwerken	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Beheerplan 2008 (nieuwe format)	120	119	125	127	133	131	133	137	138	139	139	140	144
Mutaties GO 2009	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Indexatie 2009	-	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Totaal Grootschalig Onderhoud (BHP 2009)	120	123	128	131	137	135	137	141	142	142	143	144	148

tabel 5-4: Grootschalig onderhoud

Ten opzichte van de reeks "Beheerplan 2008 (nieuw format)" is één wijziging aangebracht: De uitgaven zijn met 2¾% geïndexeerd conform de verwachte prijsontwikkeling "consumentenprijsindex".

5.1.1.3 Kleinschalig Onderhoud

Kleinschalig onderhoud (KO) bestaat uit procescontracten en uit projectmatige activiteiten.

Daarnaast wordt rekening gehouden met onderhoudskosten voor bestrijding van RCF¹⁶/

Ultrasoon en sanering schermen. In de reeks van kleinschalig onderhoud is een bedrag voor de efficiency KO van EUR 40 miljoen per jaar (zie toelichting in 5.2.3.3 Efficiency) in mindering gebracht.

Kleinschalig onderhoud													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beheerplan 2008 (excl. Indexatie)	235	225	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229
Indexatie t/m 2008	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
Beheerplan 2008 (oude format)	257	248	252	252	252	252	252	252	252	252	252	252	252
Mutaties intensiteit	2	2	1	0	0	7	6	8	7	6	6	5	7
Mutaties nieuwe infra	11	12	14	17	24	27	29	30	31	31	31	31	31
Niet Concessie - Fietsenstalling	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Niet Concessie - Tankplaten	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Niet Concessie - Transferruimte	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Derdenwerken	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Beheerplan 2008 (nieuwe format)	279	271	276	277	284	295	296	299	299	298	297	296	298
Indexatie t/m 2008 (niet toegekend door V&W)	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
Beheerplan 2008 (nieuwe format)	263	255	260	262	269	279	280	283	283	282	281	281	283
Servicecontracten (verschuiving naar Beheer)	-	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
InfoPlus (verschuiving vanuit Beheer)	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verschuiving van KO naar Apparaat	-	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Mutaties KO 2009	-	9	9	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Indexatie t/m 2008	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
Indexatie 2009	-	7	7	7	7	8	8	8	8	8	8	8	8
Totaal Kleinschalig Onderhoud (BHP 2009)	279	279	284	285	292	303	304	307	307	306	305	304	307

tabel 5-5: Kleinschalig onderhoud

¹⁵ Centraal Economisch Plan 2008; Centraal Planbureau; april 2008

¹⁶ RCF: 'Rolling Contact Fatigue' ("Railcontactvermoeidheid")

Ten opzichte van deze reeks 'Beheerplan 2008 (nieuw format)' zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

Verschuivingen:

- **Businesscase KO (-/- EUR 7,8 mln.)**
Begin 2008 heeft ProRail een businesscase met betrekking tot kleinschalig onderhoud goedgekeurd. Deze businesscase voorziet onder andere in extra werkzaamheden bij ProRail en in het onderbrengen van een aantal activiteiten in servicecontracten. De hiermee samenhangende kosten kunnen worden gefinancierd uit de verwachte besparingen op KO. In het Beheerplan is de reeks KO 2009 verlaagd met EUR 7,8 miljoen, zodat "beheer" en "apparaat" kunnen worden verhoogd met respectievelijk EUR 4,5 miljoen en EUR 3,3 miljoen. De correctie in latere jaren is EUR 1,5 miljoen hoger, per saldo EUR 9,3 miljoen. Dit hangt samen met hogere "apparaatskosten", die dan EUR 1,5 miljoen verhoogd worden tot EUR 4,8 miljoen. De besparing van EUR 1 miljoen die vanaf 2010 door de insourcingoperatie wordt verwacht wordt vanaf 2010 in de apparaatskosten meegenomen. Dit is (nog) niet in de reeksen voor operationele kosten zichtbaar gemaakt maar wel geborgd in de organisatie. Deze besparing wordt als invulling van de efficiencytaakstelling meegenomen.
- **InfoPlus (EUR 1,0 mln.)**
Vanaf 2009 stijgen de onderhoudskosten binnen KO met EUR 1,0 miljoen. Dit wordt veroorzaakt door de onderhoudskosten aan het systeem InfoPlus als vervanger van de oude CTA-bakken op de perrons. Voor de jaren 2009 en 2010 worden de benodigde middelen gefinancierd uit de beschikbare middelen. Vanaf 2011 dienen de kosten aan vervoerders in rekening te worden gebracht. Deze kosten zijn vanaf 2011 dan ook opgenomen onder de post "mutaties KO 2009".

Mutaties:

- **Onderhoudsrooster (EUR 3,0 mln.)**
Het terugdringen van werk in Persoonlijke Waarneming (PW) is onderdeel van het NVW-programma. ProRail heeft met het ministerie van V&W en het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid afspraken gemaakt, die onder andere betekenen dat de norm voor onderhoudswerk in PW moet worden verlaagd van 10% in 2008 naar 8% in 2009. Als gevolg hiervan moet het onderhoudsrooster worden aangepast. Dit betekent dat er meer buitendienststellingen nodig zijn. De financiële gevolgen van deze wijziging bedragen naar schatting EUR 3,0 miljoen voor 2009.
- **Operationeel Eigendomsbeheer (EUR 3,0 mln.)**
Dit werkveld heeft betrekking op het beheren van wallen, berm, hekwerken en overhangende bomen. De noodzaak tot het intensiveren van het beheer wordt bevestigd door de ontvangst van enkele claims van waterschappen. De oorzaak hiervan betreft enerzijds prioritering in het verleden waar nu meer focus ligt op de omgeving van het spoor en anderzijds dat bevoegde instanties in toenemende mate alert zijn op handhaving en ProRail aanspreekt op haar verplichtingen. In de bestaande reeksen zijn hiervoor onvoldoende middelen beschikbaar. De minimaal gewenste verhoging bedraagt EUR 3,0 miljoen.
- **Nieuwe inframutaties (excl. InfoPlus) ad EUR 2,6 mln.:**
Door uitbreidingen van voorzieningen aan het spoornet zijn vanaf 2009 extra onderhoudsactiviteiten noodzakelijk. Hiermee correspondeert EUR 2,9 miljoen aan kosten. Voor Inframutaties is op basis van het Beheerplan 2008 EUR 0,3 miljoen beschikbaar binnen KO.

Indexering:

De uitgaven zijn ten opzichte van het Beheerplan 2008 naar prijspeil 2009 geïndexeerd met 2¾% conform de verwachte prijsontwikkeling "consumentenprijsindex".

5.1.1.4 Onderhoud Transfer

Onderhoud Transfer betreft de onderhoudsactiviteiten aan de stationsinfra. Dit bestaat op hoofdlijnen uit het schoonmaken (graffiti, vandalisme), onderhoud (dagelijks en constructief onderhoud en storings) en centrale posten, zoals OZB (onroerende zaak belastingen), energie en verzekeringen. ProRail realiseert binnen het onderhoud Transfer een substantiële prestatieverbetering zonder dat dit leidt tot extra kosten ten opzichte van de bestaande reeks. Mutaties in intensiteit en mutaties in nieuwe infrastructuur leiden echter wel tot hogere exploitatiekosten in deze reeks.

Onderhoud Transfer													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beheerplan 2008 (excl. Indexatie)	62	61	68	68	70	70	70	71	71	71	71	71	71
Indexatie 2008	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beheerplan 2008 (oude format)	62	61	68	68	70	70	70	71	71	71	71	71	71
Mutaties intensiteit	0,1	0,3	0,3	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3
Mutaties nieuwe infra	0,1	0,4	1	1	1	3	4	5	6	6	6	7	7
Beheerplan 2008 (nieuwe format)	63	62	69	70	72	74	76	78	79	79	80	80	81
Mutaties Transfer 2009	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Indexatie 2009	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Totaal Transfer (BHP 2009)	63	64	71	72	75	76	79	80	81	82	83	83	84

tabel 5-6: Onderhoud transfer

Ten opzichte van deze reeks 'Beheerplan 2008 (nieuw format)' zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

Mutaties:

- **NVW (EUR 0,5 mln.)**
Het invoeren van NVW (Normenkader Veilig Werken) heeft bij onderhoud stations gevolgen voor een aantal kostenposten. Het betreft de posten glasbewassing, reinigen perronsporen en wintermaatregelen. De extra kosten hiervan bedragen EUR 0,5 miljoen.
- **ATOS (EUR 0,1 mln.)**
Voor het programma ATOS (Anti Terrorisme op Stations) is in 2008 extra geld toegekend. Om activiteiten te kunnen continueren, dient deze post voor 2009 opnieuw te worden aangevraagd. De kosten worden geraamd op EUR 0,1 miljoen.

Indexering:

De uitgaven zijn ten opzichte van het Beheerplan 2008 naar prijspeil 2009 geïndexeerd met 2,75% conform de verwachte prijsontwikkeling 'consumentenprijsindex'.

5.1.1.5 Vervangingsinvesteringen: Bovenbouw

De vervangingsinvesteringen (Bovenbouw) zijn de daadwerkelijke uitgaven die samenhangen met het instandhouden van de bestaande bovenbouwinfrastructuur op het prestatieniveau dat is vastgesteld.

Vervangingsinvesteringen: Bovenbouw													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beheerplan 2008 (oude format)	196	219	212	219	214	212	215	215	193	195	183	196	193
Effecten maakbaarheidsanalyse		34	27	-	-	-	-	-	11	10	21	8	11
Bovenbouw (BHP 2009)	196	184	185	219	214	212	215	215	205	205	205	205	205
Betuweroute	3	4	7	4	7	9	6	6	7	6	17	4	7
Niet Concessie	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Totaal Bovenbouw (BHP 2009)	204	193	196	227	226	226	227	226	217	215	226	214	217

tabel 5-7: Vervangingsinvesteringen (Bovenbouw)

De reeks voor bovenbouwvernieuwingen is gebaseerd op het 'Life Cycle Management en Bovenbouwplan 2001'. Voor de jaren tot 2011 is rekening gehouden met het feit dat het productieniveau ongeveer op het zelfde niveau zal liggen als in 2008. In vergelijking met de voorgaande jaren treden verschillen op. De oorzaak voor die verschillen is terug te voeren op de nieuwe methode voor het aanvragen van financiering voor de pakketten. Vorig jaar (Beheerplan 2008) vroeg ProRail nog alle financiering *per pakket* (jaarplak) aan. Vanaf heden (Beheerplan 2009) vraagt ProRail alleen financiering aan voor de daadwerkelijke geplande productie en dus niet meer voor het gehele pakket. Het effect hiervan is zichtbaar gemaakt in de correctieregel "effecten maakbaarheidsanalyse".

5.1.1.6 Vervangingsinvesteringen: overig

De vervangingsinvesteringen (overig) zijn de daadwerkelijke uitgaven die samenhangen met het instandhouden van de bestaande overige infrastructuur op het prestatieniveau dat is vastgesteld. Deze investeringen betreffen "andere systemen en objecten". Dit zijn onder meer: beveiligingsinstallaties, kunstwerken en trein- en procesleidingsystemen.

Vervangingsinvesteringen: Overige vervangingen													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beheerplan 2008	189	244	309	293	396	392	361	365	356	248	283	262	266
MISTRAL	30	77	78	6	58	27	23	34	8	81	57	50	39
Effecten maakbaarheidsanalyse		26	42						9	16		19	24
ICT Investerings		12	12									12	12
Totaal Overige vervangingen (BHP 2009)	159	152	200	287	338	365	385	399	358	345	340	320	317

tabel 5-8: Vervangingsinvesteringen (Overige vervangingen)

De sprong in de reeks van vervangingsinvesteringen (overig) van EUR 152 miljoen in 2009 naar EUR 396 miljoen in 2012 heeft hoofdzakelijk te maken met de opbouw van de Mistral-reeks. Deze heeft geen effect op de korte termijn prestaties van ProRail. Om de risico's op de middellange termijn te beheersen wordt een strategische analyse van de benodigde middelen en maakbaarheidanalyse uitgevoerd. Ook dan nog blijft er sprake van een sterke stijging (door Mistral) van de reeks in de loop der jaren. De te realiseren werkzaamheden hangen samen met de planning van Mistral. Daar waar het project zich nu in de opstartfase bevindt, zal de echte cashflow komen na de aanbesteding en in de uitvoeringsfase. In de aanbestedingsplanning wordt de gepresenteerde planning als uitgangspunt gebruikt.

In deze reeks is de 1e tranche van het Mistral-programma opgenomen. Tevens is de grootschalige vervanging van het treindienstleidingsysteem in deze reeks opgenomen. Ook hier wordt bij de aanvraag van de financiering, net als bij de bovenbouwvernieuwing, uitgegaan van de financieringsbehoefte op basis van de geplande productie. Dit heeft tot gevolg dat de financieringsreeksen voor de komende jaren naar beneden zijn bijgesteld ten opzichte van het Beheerplan 2008. Dit is in de tabel zichtbaar gemaakt in de "effecten maakbaarheidanalyse". In latere jaren wordt de bijstelling rechtgetrokken.

Binnen de vervangingsinvesteringen, zien we de ICT-component steeds belangrijker worden. Dit wordt veroorzaakt door de bedrijfskritische rol die ICT systemen vervullen in de planning en be- en bijsturing van het railnetwerk. In 2009 en 2010 wordt rekening gehouden met een verhoging van de ICT-gerelateerde investeringen van ongeveer EUR 12 miljoen ten opzichte van 2008. Deze toename is in de verwachte productiereeksen overige vervangingen opgenomen onder de regel ICT investeringen.

De samenhang tussen ERTMS en Mistral:

- Doordat de beveiligingsinstallaties in het kader van Mistral voorbereid worden op migratie naar ERTMS, wordt ERTMS tijdens de uitvoering van het Mistral-programma gaandeweg geïmplementeerd;
- Er is afgesproken dat tussen het ministerie van V&W en ProRail regulier overleg zal plaatsvinden specifiek gericht op de afstemming tussen ERTMS en Mistral.

5.1.1.7 Mutaties Nieuwe Infra & Intensiteit

De mutaties nieuwe infra & intensiteit zijn verwerkt in de reeksen van uitbesteed werk en de apparaatskosten. Onderstaand overzicht (tabel 5-9) geeft het totaal weer van deze mutaties.

Mutaties Intensiteit en Infrastructuur													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mutaties Intensiteit													
Mutaties intensiteit Beheer	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Mutaties intensiteit GO	11	10	12	13	14	10	11	14	14	15	15	15	19
Mutaties intensiteit KO	2	2	1	0	0	7	6	8	7	6	6	5	7
Mutaties intensiteit Transfer	0	0	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3
Mutaties intensiteit apparaatskosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Intensiteit BHP 2008	14	13	14	15	16	20	20	26	26	26	26	26	32
Mutaties 2009	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties Intensiteit BHP 2009	14	13	14	15	16	20	20	26	26	26	26	26	32
Mutaties Nieuwe Infra													
Mutaties nieuwe infra GO	5	6	7	9	13	15	16	17	18	18	18	19	19
Mutaties nieuwe infra KO	11	12	14	17	24	27	29	30	31	31	31	31	31
Mutaties nieuwe infra Transfer	0	0	1	1	1	3	4	5	6	6	6	7	7
Mutaties Nieuwe infra BHP 2008	16	18	22	26	38	45	50	53	54	55	56	56	57
Mutaties 2009	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties Nieuwe infra BHP 2009	16	18	22	26	38	45	50	53	54	55	56	56	57
TOTAAL Intensiteit & Nieuwe infra BHP 2009	30	31	36	41	54	65	70	78	80	81	81	82	89

tabel 5-9: Mutaties Intensiteit en Infrastructuur

5.1.2. Functiewijziging

Functiewijziging (zie tabel 5-10) bevat een viertal categorieën:

- ❑ MIRT¹⁷-projecten (zie 5.1.2.1);
- ❑ Kleine projecten (zie 5.1.2.2);
- ❑ Derdenwerken (zie 5.1.2.3);
- ❑ FENS-projecten (zie 5.1.2.4).

Functiewijziging													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
MIRT	416	536	763	890	799	638	468	420	424	393	380	331	176
Kleine projecten	55	40	42	48	45	45	55	55	55	54	54	54	53
Derdenwerken	141	197	325	331	284	240	197	168	168	168	168	168	168
FENS	55	60	52	46	25	43	-	-	-	-	-	-	-
Totaal Functiewijziging (BHP 2009)	667	832	1.182	1.315	1.153	966	720	643	647	616	602	553	397

tabel 5-10: Functiewijziging

5.1.2.1 MIRT-projecten

Bij de MIRT-projecten (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) speelt het Beheerplan een beperkte rol in de planning en financiering. De planning van de MIRT-projecten wordt gecommuniceerd via de jaarlijkse MIRT-opgave. De financiering van MIRT projecten loopt via afzonderlijke beschikkingsaanvragen/beschikkingen.

MIRT													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
MIRT (BHP 2008)	595	720	694	652	484	422	320	298	309	288	271	189	146
Mutaties 2009	179	184	69	238	315	216	148	122	116	106	109	142	29
Totaal MIRT (BHP 2009)	416	536	763	890	799	638	468	420	424	393	380	331	176
MIRT Personen	381	497	703	802	710	569	415	335	284	258	245	204	155
MIRT Goederen	35	39	59	88	89	70	53	85	140	135	135	127	21
Totaal MIRT (BHP 2009)	416	536	763	890	799	638	468	420	424	393	380	331	176

tabel 5-11: MIRT

In dit hoofdstuk zijn de MIRT-cijfers meegenomen om tot een financieel totaalbeeld te komen. Hierbij zijn de MIRT-cijfers overgenomen uit de laatste MIRT-opgave. Dit betekent dat deze cijfers de inzichten van januari 2008 weerspiegelen en de uitgavenraming niet in alle gevallen meer

¹⁷ MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

geheel actueel is. De meest actuele inzichten worden door ProRail gecommuniceerd aan de hand van de tot het kwartaalrapport behorende DVR¹⁸ alsmede in de eerstkomende MIRT-opgave.

Overigens dient te worden opgemerkt dat bij MIRT projectvertragingen in de uitvoering niet tot overloop leiden aangezien deze projecten worden afgerekend middels kwartaaldeclaraties.

Evenals voorgaand jaar maken de "Spoorse doorsnijdingen" geen onderdeel uit van de ProRail MIRT-cijfers. Dit geldt loopt via de gemeenten en wordt door ProRail geclassificeerd onder de zogenaamde "Derdenwerken" (zie 5.1.2.3)

5.1.2.2 Kleine projecten

Het programma Kleine projecten wordt aangewend om capaciteitsknelpunten in het vervoerssysteem op te lossen. ProRail draagt zelf knelpunten aan en daarnaast kunnen vervoerders capaciteitsknelpunten aandragen voor het programma Kleine projecten. Deze knelpunten dienen tevens door ProRail als knelpunt erkend te worden voordat deze opgenomen worden in het programma. Prioritering vindt plaats middels de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voor kleine projecten.

ProRail stelt hierbij de knelpunten vast, nadat vervoerders zijn geconsulteerd in het kwartaaloverleg Infra. Op basis van knelpunten uit de volgende processen zal ProRail invulling geven aan het programma Kleine projecten:

- Oplossingen voor knelpunten die voortkomen uit overbelastverklaringen vanuit het verdeelproces;
- Oplossingen voor knelpunten die voortkomen uit het BasisUurPatroon-proces (BUP);
- Oplossingen voor knelpunten die voortkomen uit andere ontwerpprocessen, zoals spoorboekloos reizen.

Kleine projecten													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Kleine projecten (BHP 2008)	51	66	58	56	56	56	55	55	55	55	54	54	54
Mutaties 2009	4	26	16	8	11	10	0	0	0	0	0	1	1
Totaal Kleine projecten (BHP 2009)	55	40	42	48	45	45	55	55	55	54	54	54	53

tabel 5-12: Kleine projecten

Het realiseren van het pakket dat in 2009 wordt opgestart zal enige jaren vergen. Alleen het deel van dit pakket dat in 2009 wordt uitgevoerd, is (tezamen met de uitgavenplanning voor reeds lopende pakketten) opgenomen in de cijferreeks voor kleine projecten. Voor de pakketten 2007-2010 worden de vrijgemaakte gelden uit het 2e fase herstelplan aangewend (in totaal EUR 208 miljoen). De grootte van pakket 2010 is afhankelijk van de uitgaven voor de eerdere pakketten (huidige inschatting: EUR 9,5 miljoen) Vanaf 2011 zal op het niveau van de beschikbare middelen worden gepland, zijnde EUR 57 miljoen per jaar.

5.1.2.3 Derdenwerken

Deze reeks toont globaal de projecten die ProRail uitvoert in opdracht en voor rekening van decentrale stakeholders. De derdenwerken bestaan deels uit Nieuwe Sleutel Projecten (NSP's) en deels uit omgevingswerken. Door de opgelopen vertraging bij de NSP's schuift de piek in deze categorie naar achteren (-/- EUR 67 miljoen) Daarbij neemt het totale niveau aan NSP's toe met EUR 293 miljoen. Ook in de omgevingswerken, zoals tunnels en dergelijke, zien we in de komende periode veel projecten in de opstartfase, waardoor de kans op vertragingen in de productie en realisatie zeer reëel is. Het productieniveau is daarom aangepast en de kasbehoefte wordt met 25% naar beneden bijgesteld. De kasbehoefte over de totale looptijd van de reeks blijft echter ongewijzigd.

¹⁸ DVR: DGMO (Directoraat-Generaal Mobiliteit) VoortgangsRapportage

Derdenwerken													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Derdenwerken (BHP 2008)	211	272	297	196	107	159	158	158	158	158	158	158	158
Mutaties 2009	70-	75-	28	135	177	81	40	11	11	11	11	11	11
Totaal Derdenwerken (BHP 2009)	141	197	325	331	284	240	197	168	168	168	168	168	168

tabel 5-13: Derdenwerken

Ten opzichte van het voorgaande Beheerplan is er niet alleen sprake van een kasschuif, maar ook van een ophoging van de reeks. Naar verwachting zal het aantal derdenwerken, onder andere ten gevolge van het strategische speerpunt “Maatwerk in de regio”, toenemen.

5.1.2.4 FENS-projecten

Deze reeks geeft een indicatie van de inspanningen die ProRail verricht voor projecten uit FENS (Fonds Eénmalige bijdrage NS) Ten opzichte van het vorige Beheerplan zijn de uitgaven van met name de programma's *InfoPlus* en OVCP (OV-Chipkaart en Poortjes) naar achteren geschoven. Deze verschuiving heeft als achtergrond de veiligheidsissues bij de ontwikkeling van de OV-chipkaart. De mutaties in 2009 betreffen alleen een productieverschuiving naar latere jaren.

FENS													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
FENS (Beheerplan 2008)	131	76	39	23	11								
Mutaties 2009	76-	16-	13	23	14	43							
Totaal FENS	55	60	52	46	25	43							

tabel 5-14: FENS

5.1.3 Geormerkte programma's/projecten

Deze programma's/projecten worden middels een vooraf vastgesteld budget uitgevoerd. In deze paragraaf worden in het kort de programma's/projecten beschreven en wordt de voortgang toegelicht. De programma's/projecten die alleen een exploitatiedeel in zich hebben, worden in hoofdstuk 5.2 behandeld.

Geormerkte projecten													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
2e fase herstelplan (Capaciteitsknelpunten + Startpakket Benutten en Bouwen)	8	29	68	158	145	54	11	9	-	-	-	-	-
Hotspots	6	2	8	7	3	1	-	-	-	-	-	-	-
Security op het spoor	4	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Stoptonend Sein	30	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Toegankelijkheid stations	7	20	38	38	41	43	35	35	35	35	35	35	40
UPGE	9	7	27	22	19	-	-	-	-	-	-	-	-
Sneller Rijden	2	4	19	24	16	5	1	-	-	-	-	-	-
Beschikbaarheid in zicht	1	6	5	2	8	-	-	-	-	-	-	-	-
Online vervoer gevaarlijke stoffen	1	1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Ruimte voor de Fiets	15	20	24	24	17	-	-	-	-	-	-	-	-
Upgrade tankplaten	-	2	3	1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Tijdmutatie 2008	36-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trein-baan integratie Betuweroute	1	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Forfaitaire aftrek 2009	-	19-	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal Geormerkte projecten (BHP 2009)	47	86	212	277	250	103	47	45	35	35	35	35	40

tabel 5-15: Geormerkte projecten

5.1.3.1 Investeringsprogramma 2^e fase herstelplan

Het investeringsprogramma 2^e fase herstelplan bestaat uit capaciteitsknelpunten en het startpakket benutten en bouwen.

Bij het ontwikkelen van de dienstregeling 2008 bleek dat er meer knelpunten bestaan voor punctualiteit en capaciteit dan waarvan in 2003 werd uitgegaan. In overleg met NS en goederenvervoerders is er voor deze knelpunten een pakket aan maatregelen ontwikkeld en geprioriteerd met behulp van de op de OEI¹⁹-systematiek gebaseerde Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

¹⁹ OEI: Overzicht Effecten Infrastructuur

Het afgelopen jaar heeft verdere planvorming plaatsgevonden met betrekking tot het pakket. Op individueel projectniveau zijn hierbij substantiële aanpassingen op de kostenramingen naar voren gekomen die per saldo grotendeels tegen elkaar wegvallen. Het pakket is verder uitgebreid met:

- Een bijdrage aan de geluidsschermen Breda. Deze bijdrage, die reeds met V&W is afgestemd, kan worden gefinancierd uit het restantbudget van het 3e perron;
- Aansluiting Transformatorweg. Dit betreft een overheveling van EUR 3,025 miljoen uit de MIRT gelden voor BOR Regionet.

Het programma wordt voor een aantal projecten gefinancierd uit de reeks voor Startpakket Benutten en Bouwen. Voor de overige projecten komt de financiering uit de reeks voor Capaciteitsknelpunten 2^e fase. Op basis van de huidige ramingen wordt voor de reeks Startpakket Benutten en Bouwen een overschot voorzien, maar voor de reeks Capaciteitsknelpunten 2^e fase een tekort. Per saldo past het programma in de beschikbare financiële ruimte. Het ministerie van V&W heeft ingestemd met het voorstel de bovengenoemde reeksen samen te voegen tot één geheel.

5.1.3.2 Hotspots

V&W heeft verzocht extra aandacht te geven aan de veiligheidsknelpunten, de zogeheten "hotspots". Hiervoor is EUR 28 miljoen beschikbaar gesteld. De realisatie van deze projecten vindt plaats in de periode 2008-2012.

5.1.3.3 Security

ProRail is in 2006 gestart met het programma "Security op het spoor". Het programma vloeit voort uit de projecten "bescherming Vitale Infrastructuur" en de aanstelling van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTb) In dit programma zijn de risico's op het vlak van terrorisme en sabotage in kaart gebracht. Daarbij is de aansluiting op het Alerteringsysteem Terrorismebestrijding gerealiseerd én zijn beheersmaatregelen geformuleerd voor verhoging van het basisniveau van security en in dreigingsituaties. De risicoanalyses en de daarbij geformuleerde maatregelen zijn getoetst bij de betrokken ministeries en afgestemd met andere inframanagers in Europa.

Naast (inter)nationale wetgeving is ook de kadernota Security, die binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat in ontwikkeling is en die in 2008 nog ter toetsing aan de spoorsector wordt voorgelegd, hier van invloed op de te maken kosten.

De financiering van het programma vindt door middel van een separate beschikking van EUR 6 miljoen plaats, in het kader van "Security op het spoor". Separaat is een beschikking ontvangen voor het verhogen van het basisniveau op stations van EUR 3,5 miljoen. De besluitvorming over het beleid, de ambitie, het formuleren van het instelniveau voor security en de benodigde organisatie voor het beheersen van security risico's wordt uiterlijk in 2009 afgerond.

ProRail heeft als penvoerder, namens *samenwerkende* partijen (NS, andere vervoerders, politie en een zestal gemeenten) een subsidieaanvraag ingediend bij de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding (NCTb) Het betreft een totaal bedrag van EUR 25 miljoen. De subsidieaanvraag betreft een zevental stations (Amsterdam Centraal, Den Haag Centraal, Den Haag Holland Spoor, Eindhoven, Leiden Centraal, Rotterdam Centraal, Utrecht Centraal) en de directe stationsomgeving à EUR 3 miljoen per locatie. Verder is voor het landelijk samenwerkingsproject EUR 4 miljoen beschikbaar gesteld. De subsidieregeling heeft als doel preventie van terroristische aanslagen, versnellen van het opsporingsproces, ondersteunen van de hulpverlening bij calamiteiten en het verhogen van de kwaliteit van het cameratoezicht algemeen.

De investering in cameratoezicht leidt tot een structurele stijging van de exploitatiekosten. Deze stijging wordt op dit moment geraamd op EUR 2,2 miljoen per jaar.

5.1.3.4 STS

Stoptonend Sein (STS) is erop gericht het aantal passages STS in 2009 met 50% te verlagen en het risico dat een STS met zich meebrengt met 75% te verminderen ten opzichte van het peiljaar 2003. Het programma bedroeg in totaal EUR 50 miljoen. In 2008 is daar EUR 5 miljoen bijgekomen voor de Brabant-route, waardoor het totale budget EUR 55 miljoen bedraagt.

5.1.3.5 Toegankelijkheid

Het programma Toegankelijkheid loopt tot 2020 en bedraagt in totaal EUR 425 miljoen. In het programma zit nog een spanning van EUR 25 miljoen aan hogere kosten. Het totaal is opgebouwd uit de productie in de gepresenteerde reeks, de productie tot 2008 (EUR 4,5 miljoen) en een post onvoorzien van EUR 5,5 miljoen, samen EUR 450 miljoen. Door de lange looptijd wordt deze vooralsnog binnen het programma opgevangen. Door vertragingen bij de opstart van het programma is ProRail in staat de productie 2009 te financieren uit reeds ontvangen bedragen. De prognose voor 2009 is bijgesteld als gevolg van een meer realistisch beeld ten aanzien van de uitvoeringsplanning bij perronaanpassingen (o.a. ten aanzien van het verkrijgen van buitendienststellingen) en als gevolg van vertraging bij aanbesteding van een liftenproject (Naarden-Bussum) Voor 2009 wordt dan ook geen aanvullende financiering aangevraagd. Recentelijk is na overleg met de Tweede Kamer door de minister besloten het programma te versnellen. Het programma had een oorspronkelijke looptijd tot 2030. ProRail streeft met de herplanning van werkzaamheden naar een afronding van het programma in 2020.

5.1.3.6 UPGE

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

De gevolgen van de instandhoudingskosten lopen op tot EUR 3,2 miljoen per jaar en zijn tot en met 2012 vanuit het projectbudget gedekt.

5.1.3.7 Sneller Rijden

Het pakket "Sneller rijden" komt voort uit een onderzoek naar reistijdverbeteringen ten opzichte van de dienstregeling 2007. Het pakket bestaat voor EUR 40 miljoen uit boogaanpassingen en verhogen van de baanvaksnelheid en voor EUR 30 miljoen uit andere maatregelen. Volgens de prognoses loopt de reeks door tot in 2013.

5.1.3.8 Beschikbaarheid In Zicht (BIZ)

Het programma Beschikbaarheid in Zicht heeft een omvang van EUR 22 miljoen. Met dit bedrag worden de vernieuwing van de onderposten en de uitfasering van DECNet gefinancierd. Naar verwachting zal met de uitfasering van DECNet begin 2009 worden gestart. Op dit moment worden de kosten geanalyseerd die te maken hebben met de inspanningen om de infrastructuur hoog beschikbaar/'disaster tolerant' te krijgen. Zodra deze informatie bekend is, neemt ProRail contact op met het ministerie van V&W.

5.1.3.9 Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS)

Binnen het programma externe veiligheid is nu het eerste project opgenomen: het Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS) systeem. Door uitvoering van dit project kan ProRail een adequate informatievoorziening inzake gevaarlijke stoffen garanderen aan de hulpdiensten in het geval van een calamiteit. Tevens levert OVGS managementinformatie op het gebied van gevaarlijke stoffen. De overige projecten binnen dit programma zijn nog niet opgenomen in de inkomsten en uitgaven. Het budget voor dit programma is in 2008 door het ministerie van V&W verlaagd met EUR 5,0 miljoen en overgeheveld naar het project Stoptonend Sein ten behoeve van de Brabant-route.

5.1.3.10 Ruimte voor de Fiets

De financiering voor de laatste tranche is inmiddels aangevraagd. Volgens de meest recente prognoses loopt het huidige programma door tot in 2012. De vertraging van één jaar is reeds aan het ministerie van V&W gemeld. Aangezien het aandeel van de fiets in het voor- en natransport blijft toenemen, zijn inmiddels gesprekken gaande over een vervolg.

5.1.3.11 Upgrade Tankplaten

Dit programma, ook wel bekend onder het programma Upgrade Tankinstallaties, voorziet in de upgrade van 20 tankinstallaties. De upgrade houdt in dat de installaties gaan voldoen aan de vandaag geldende milieueisen. ProRail introduceert hiermee het morsvrij tanken. In 2008 wordt tijd besteed aan de voorbereiding van de uitvoering hiervan waarna in 2009 met de daadwerkelijke uitvoering van de upgrade begonnen zal worden.

5.1.3.12 Groei op het Spoor

Groei op het Spoor is een nieuw programma dat uit 29 concrete acties bestaat, die ProRail in samenwerking met de NS, de vervoerders, de decentrale overheden en V&W gaat aanpakken. Het totale programma bestaat uit 5 clusters voor ruim EUR 200 miljoen aan maatregelen. ProRail gaat een deel van deze maatregelen uitvoeren. De vijf clusters zijn: "voor- en natransport", "informatievoorziening rond het spoor", "treinaanbod", "kennismaking en kaartjes" en "spreiding van mobiliteit". In 2009 zal de planning en oriëntatie ter hand worden genomen. In de jaren 2010, 2011 en 2012 zal het programma worden uitgevoerd. ProRail zal zich voornamelijk inzetten voor de twee eerstgenoemde clusters. De daaronder vallende projecten zijn onder andere P+R uitbreiden, fietsvoorziening uitbreiden, de overstappen veraangemen, de aansluitingen afstemmen en de reisinformatie op en rond de stations in topconditie brengen. Voor de toekomst verwacht ProRail in het kader van het programma Hoogfrequent Spoorvervoer een sterke groei van het investeringsniveau. De prognose van de investeringen met betrekking tot dit programma zijn nog niet in de begroting meegenomen. Naar verwachting zal dit in het Beheerplan 2010 wél gebeuren.

5.1.3.13 Tijdmutatatie

In de beschikingsaanvraag van 2008 is een tijdmutatatie opgenomen van EUR 36 miljoen in verband met twijfels over de maakbaarheid van de in het Beheerplan opgevoerde reeksen over 2008 voor de geormerkte projecten. Dit jaar is de maakbaarheidstoets in het proces zelf opgenomen en zou een afzonderlijke tijdmutatatie derhalve niet langer noodzakelijk zijn. Op basis van ervaringscijfers stelt ProRail toch voor om gebruik te maken van een forfaitaire aftrek ad EUR 19 miljoen voor 2009 en deze bij te tellen in 2010. De impact op de reeks 2009-2020 is hiermee per saldo nihil.

5.1.4 Verkenningen en Innovatie

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

Verkenningen & Innovatie													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beheerplan 2008 (excl. Indexatie)	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Indexatie 2008	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beheerplan 2008 (nieuwe format)	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Mutaties Verkenningen & Innovatie 2009	-	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Indexatie 2009	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Totaal Verkenningen & Innovatie (BHP 2009)	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3

tabel 5-16: Verkenningen & Innovatie

5.2 Exploitatieoverzicht

5.2.1 Exploitatierkening en kasstroomoverzicht

In tabel 5-17 is de exploitatierkening weergegeven voor de periode 2008-2020, waarbij het bedrijfsresultaat zonder belastingen is opgenomen. Deze opstelling van de exploitatierkening is conform de gehanteerde opstelling in jaarrekening 2007. Deze opstelling wijkt af van de exploitatierkening, zoals deze in het Beheerplan 2008 is opgenomen.

De toelichtingen op de categorieën van bedrijfsopbrengsten en -lasten zijn in de paragrafen 5.2.2 en 5.2.3 uiteengezet.

Exploitatierkening													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Exploitatiebijdragen RO	808	860	835	810	813	812	816	819	822	821	824	825	825
Amortisatie inv.bijdragen	210	232	256	275	310	323	329	342	351	360	370	379	387
Gebruiksvergoeding Gemengd Net	255	233	264	268	276	285	288	294	294	294	294	294	299
Gebruiksvergoeding Betuweroute	6	10	12	14	17	20	20	20	20	20	20	20	20
Bijdragen	1.279	1.334	1.367	1.367	1.416	1.440	1.452	1.475	1.487	1.495	1.507	1.518	1.531
Geactiveerde productie	88	132	131	131	131	131	131	131	131	131	131	131	131
Overige bedrijfsopbr.	26	32	30	30	29	29	29	29	29	29	29	29	29
Diverse bedrijfsopbr.	113	164	162	162	161	161	161	161	161	161	161	161	161
BEDRIJFSOPBR.	1.393	1.498	1.529	1.528	1.577	1.600	1.613	1.636	1.647	1.656	1.668	1.679	1.692
Kosten uitbest. werk	600	631	645	649	663	674	679	688	689	690	691	691	699
Lonen (incl. soc. lst.) en overige bedrijfsst.	301	377	374	376	375	374	374	374	374	374	374	374	374
Efficiency	2-	2-	2-	77-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-	75-
Betuweroute	22	25	25	27	27	29	29	29	29	29	29	29	27
Afschrijvingskosten	600	603	626	643	673	681	683	693	697	694	700	704	704
Vrijval herw.reserve	264-	274-	278-	279-	276-	273-	268-	264-	259-	249-	244-	238-	231-
Financiële baten en lasten	102	104	104	104	104	105	106	106	106	107	107	108	108
BEDRIJFSLASTEN	1.359	1.465	1.495	1.443	1.491	1.515	1.527	1.550	1.562	1.570	1.582	1.593	1.606
BEDRIJFSRESULTAAT	34	34	33	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
BEDRIJFSRESULTAAT	34	34	33	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
correctie afschrijvingen	126	97	91	89	87	85	86	86	87	85	87	87	86
Operationele kasstroom	160	131	125	174	172	170	171	172	173	171	172	172	172

tabel 5-17: Exploitatierkening

In tabel 5-18 is het kasstroomoverzicht voor de investeringen weergegeven voor de periode 2008-2020. De investeringen worden deels gefinancierd uit de operationele kasstroom (de som van bedrijfsresultaat en afschrijvingen) en anderzijds uit de specifieke investeringsbijdragen.

Kasstroomoverzicht investeringen													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Uitgaven investeringen													
Bovenbouwvernieuwing (incl. Betuweroute en Niet-Conc.)	204-	193-	196-	227-	226-	226-	227-	226-	217-	215-	226-	214-	217-
Overige vervangingen	159-	152-	200-	287-	338-	365-	385-	399-	358-	345-	340-	320-	317-
Kleine projecten	55-	40-	42-	48-	45-	45-	55-	55-	55-	54-	54-	54-	53-
Investeringsprojecten	47-	86-	212-	277-	250-	103-	47-	45-	35-	35-	35-	35-	40-
MIRT	416-	536-	763-	890-	799-	638-	468-	420-	424-	393-	380-	331-	176-
FENS	55-	60-	52-	46-	25-	43-	-	-	-	-	-	-	-
Derdenwerken	141-	197-	325-	331-	284-	240-	197-	168-	168-	168-	168-	168-	168-
Totaal investeringen	1.076-	1.264-	1.790-	2.106-	1.967-	1.661-	1.379-	1.313-	1.257-	1.212-	1.204-	1.122-	970-
Financiering investeringen													
Investeringsbijdragen	201	197	494	746	771	655	628	639	577	565	570	536	540
Vooruitontvangen investeringsbijdragen	108	169	65	4	0	-	-	-	-	-	-	-	-
Leenfaciliteit	28	8	0-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MIRT	416	536	763	890	799	638	468	420	424	393	380	331	176
FENS	55	60	52	46	25	43	-	-	-	-	-	-	-
Derden	141	197	325	331	284	240	197	168	168	168	168	168	168
Totaal financiering	949	1.166	1.698	2.017	1.879	1.576	1.293	1.227	1.169	1.127	1.118	1.036	884
Investeringskasstroom	127-	98-	92-	89-	88-	85-	86-	86-	87-	85-	87-	87-	86-
Operationele kasstroom	160	131	125	174	172	170	171	172	173	171	172	172	172
Saldo	33	33	33	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85

tabel 5-18: Kasstroomoverzicht investeringen

ProRail heeft voor de periode 2007-2020 een sluitende meerjarenplanning waarbij inkomsten en uitgaven in balans zijn. ProRail vindt echter dat, in het licht van de overgang naar outputsturing, er een structurele jaarlijkse risico-opslag van 3,5% moet worden meegenomen. Om de integrale kosten inclusief risico-opslag te dekken, zijn meer inkomsten nodig dan is opgenomen in de planning. Dat is niet gedaan, omdat anders het evenwicht omslaat in een tekort. De risico-opslag zou gemiddeld EUR 50 miljoen per jaar of 3,5% van alle kosten moeten zijn. ProRail kan door het ontbreken van een risico-opslag niet zelfstandig een reservering opbouwen om mee- en tegenvallers in projecten en werken zelf op te lossen, zonder hulp van het ministerie. Door de 3,5% risico-opslag op alle kosten niet op te nemen moeten de tegenvallers worden gecompenseerd door minder activiteiten uit te voeren of door deze bij V&W in rekening te brengen.

5.2.2 Toelichting op de bedrijfsopbrengsten

5.2.2.1 Bedrijfsopbrengsten

De bedrijfsopbrengsten bestaan uit:

- Exploitatiebijdragen Rijksoverheid;
- Amortisatie investeringsbijdragen;
- Gebruiksvergoeding;
- Geactiveerde productie eigen bedrijf;
- Overige bedrijfsopbrengsten.

Ad Exploitatiebijdragen Rijksoverheid

De exploitatiebijdragen Rijksoverheid betreffen de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten van het landelijke railnet.

Deze bijdragen bestaan uit een aantal componenten:

- Subsidieaanvraag gemengd net;
- Subsidieaanvraag Betuweroute;
- Verwachte overloop van jaar x-1 naar jaar x en verder;
- Financiering investeringswerken.

Exploitatiebijdragen Rijksoverheid													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Exploitatiebijdragen	766	803	817	809	812	811	816	819	822	821	824	825	825
Vooruitontvangen exploitatiebijdragen	24	39	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Efficiency Aanbestedingen	18	17	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	808	860	835	810	813	812	816	819	822	821	824	825	825

tabel 5-19: Exploitatiebijdragen RO

Ad subsidieaanvraag gemengd net en Betuweroute

ProRail heeft als subsidie-inkomsten de verwachte bedragen voor kapitaallasten en onderhoud van het landelijk spoorwegnet op basis van de afspraken rond de Beheerconcessie opgenomen. Deze subsidie-inkomsten hangen samen met de door ProRail en V&W overeengekomen efficiencymaatregelen, die taakstellend zijn verwerkt, oplopend tot een bedrag van EUR 150 miljoen per jaar vanaf 2011.

Ad verwachte overloop van jaar x-1 naar jaar x en verder

De verwachte overloop betreft de overloop van de investeringen van jaar x-1 naar jaar x en verder. Er blijft met name een reëel risico bestaan op overloop in de uitvoering van de complexe uitbreidingsinvesteringen.

Ad financiering investeringswerken

De financiering investeringswerken bestaat met name uit financieringsgeld onder andere voor het opheffen van punctualiteits- en capaciteitsknelpunten, voor bovenbouwvernieuwingen, voor toegankelijkheid op stations en voor Stoptonend Sein.

5.2.2.2 Amortisatie investeringsbijdragen

De amortisatie (tabel 5-20) betreft de vrijval van de door de Rijksoverheid of derden betaalde vergoedingen voor investeringsbijdragen voor aanleg van vaste activa en vervanging van de bovenbouw (OF-activa²⁰). Deze vrijval vindt plaats naar rato van afschrijvingen op de door genoemde partijen gefinancierde materiële vaste activa.

Amortisatie investeringsbijdragen													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Amortisatie inv.bijdragen	210	232	256	275	310	323	329	342	351	360	370	379	387

tabel 5-20: Amortisatie investeringsbijdragen

5.2.2.3 Gebruiksvergoeding

De gebruiksvergoeding betreft de van spoorwegondernemingen (personen- en goederenvervoer) te innen bijdragen voor het gebruik van het landelijke railnet.

Gebruiksvergoeding													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Gebruiksvergoeding Gemengd net (BHP 2008)	264	258	259	261	266	272	273	279	279	279	279	279	286
Mutaties 2009	-	16-	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	14
Gebruiksvergoeding Gemengd net (BHP 2009)	264	241	274	276	280	287	288	294	294	294	294	294	299
Compensatieregeling goederenvervoer (BHP 2008)	9-	4-	2-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties 2009	-	3-	3-	2-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Compensatieregeling goederenvervoer (BHP 2009)	9-	8-	5-	2-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gebruiksvergoeding Gemengd net (BHP 2009)	264	241	274	276	280	287	288	294	294	294	294	294	299
Compensatieregeling goederenvervoer	9-	8-	5-	2-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PROJ Stille treinen	-	1-	5-	6-	5-	2-	-	-	-	-	-	-	-
Netto gebruiksvergoeding	255	233	264	268	276	285	288	294	294	294	294	294	299
Gebruiksvergoeding Betuweroute	6	10	12	14	17	20	20	20	20	20	20	20	20
Gebruiksvergoeding totaal	261	243	276	282	293	304	307	314	314	314	314	314	319

tabel 5-21: Gebruiksvergoeding

Gebruiksvergoeding

De netto gebruiksvergoeding die de vervoerders betalen voor het gemengde net is lager dan de gebruiksafhankelijke kosten die ProRail in rekening kan brengen. De goederenvervoerders betalen minder dan de gebruiksafhankelijke kosten als gevolg van een compensatieregeling. Het contract met de goederenvervoerders heeft een looptijd t/m 2011. ProRail zal tot die tijd compensatie aanvragen bij V&W voor de verstrekte korting op het tarief aan de goederenvervoerders. Het effect van deze compensatieregeling bedraagt in de periode 2008-2011 EUR 24 miljoen voor het gemengde net.

Voor extra kosten van het onderhoudsrooster (OHR) is voor 2009 volgens de uitspraak van de NMa 29,1% van de kosten meegenomen. De gebruiksvergoeding van 2008 is niet aangepast in de reeks, maar ook hier geldt de uitspraak van de NMa dat de extra kosten niet voor 100%, maar voor 29,1%, mogen worden meegenomen. Door de uitspraak van de NMa inzake de extra kosten onderhoudsrooster krijgt ProRail EUR 20,3 miljoen minder binnen. In het Beheerplan 2008 wordt uitgegaan van EUR 28,6 miljoen aan gerelateerde gebruiksvergoeding. Voor 2009 wordt uitgegaan van 29,1% van EUR 28,6 miljoen, zijnde EUR 8,3 miljoen.

Het verschil in gebruiksvergoeding tussen 2008 en 2009, zijnde EUR 18 miljoen, wordt verklaard door EUR 20,3 miljoen aan niet ontvangen vergoeding (i.v.m. NMa-uitspraak) en een stijging van EUR 2,3 miljoen door prognose wijzigingen.

Voor de jaren 2010 en verder wordt voor de gebruiksvergoeding een wijziging van de methodiek voorbereid waarin onder andere de gehele meerkosten (100% van de extra kosten van het OHR) van het onderhoudsrooster aan de vervoerders in rekening zal worden gebracht. Dit verklaart de toename in de gebruiksvergoeding van 2009 naar 2010.

²⁰ OF-activa: activa gefinancierd door de Rijksoverheid, FENS-gelden en/of derden.

Stille treinen

Tijdens de uitvoering van het Innovatieprogramma Geluid is onderzoek gedaan naar (bron)maatregelen om geluidsoverlast van spoorwegen te reduceren. Uit onderzoek is gebleken dat het stiller maken van lawaaiig materieel de meest kosteneffectieve (bron)maatregel is. Om deze meest kosteneffectieve maatregel toe te passen heeft ProRail een financieel instrument ontwikkeld om vervoerders/wagoneigenaren te stimuleren om hun lawaaiig materieel om te bouwen. Hiermee wordt beoogd dat er meer stille en minder lawaaiige kilometers in Nederland worden gereden. De financiering van dit financieel instrument bedraagt EUR 19,0 miljoen voor de periode 2009-2013.

Gebruiksvergoeding Betuweroute

ProRail hanteert voor de berekening van de gebruiksvergoeding Betuweroute de opgave van Keyrail, zoals Keyrail deze verwacht te behalen op de Betuweroute.

5.2.2.4 Overige bedrijfsopbrengsten

De overige bedrijfsopbrengsten bestaan uit:

- Geactiveerde productie eigen bedrijf;
- Opbrengsten deelnemingen;
- Overige bedrijfsopbrengsten.

Ad geactiveerde productie eigen bedrijf

Onder geactiveerde productie eigen bedrijf zijn opgenomen de door het eigen personeel verrichte werkzaamheden, die betrekking hebben op de vervaardiging van materiële vaste activa (investering), zoals voorbereiding en toezicht. De geactiveerde productie wordt in mindering gebracht op de bruto apparaatskosten (zie verder hiervoor toelichting op lonen en salarissen, e.d.) De geactiveerde productie hangt sterk samen met het investeringsvolume. In de financieringsaanvraag staat een bedrag opgenomen voor de netto apparaatskosten: het saldo van de bruto apparaatskosten en de geactiveerde productie.

Geactiveerde productie													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Geactiveerde productie (BHP 2008)	84	82	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80
Mutaties 2009	4	51	52	52	52	52	51	51	52	52	52	52	52
Geactiveerde productie (BHP 2009)	88	132	131	131	131	131	131	131	131	131	131	131	131

tabel 5-22: Geactiveerde productie

De toename in de geactiveerde productie in de reeks heeft voornamelijk te maken met een forse toename in MIRT-investeringen en een toename in investeringen voor decentrale stakeholders.

Ad overige bedrijfsopbrengsten:

Onder overige bedrijfsopbrengsten zijn met name opbrengsten van de voor derden uitgevoerde werkzaamheden opgenomen voor:

- instandhouding werken van derden (lokale en regionale publieke partners);
- beheer SUNIJ²¹-lijn. In dit Beheerplan is geen mutatie in de kosten- dan wel opbrengstenreeksen gedaan in verband met het voornemen door V&W tot intrekking van de concessies van deze lijn. Dit zal opgelost worden middels een wijzigingsbeschikking;
- omroepcontract met NS Reizigers;
- beheer sectorbrede ICT-systemen (o.a. Vervoer Per Trein (VPT));
- verhuur van telecommunicatielijnen.

Daarnaast zijn de opbrengsten voor geleverde diensten aan Keyrail op de Betuweroute eveneens in deze reeks verantwoord. De bedragen zoals genoemd in onderstaande tabel zijn niet ten

²¹ SUNIJ: Sneltram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein

behoefte van de Betuweroute. Keyrail voert een zelfstandig tariefbeleid en kent een aparte subsidieregeling.

Overige bedrijfsopbrengsten													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Overige bedrijfsopbrengsten	26	32	30	30	29	29	29	29	29	29	29	29	29

tabel 5-23: Overige bedrijfsopbrengsten

5.2.3 Toelichting op de bedrijfslasten

De bedrijfslasten bestaan uit kosten van uitbesteed werk, lonen en salarissen, sociale lasten, overige bedrijfslasten voor het gemengde net en kosten voor niet-concessieactiviteiten, geormerkte projecten, HSL, Betuweroute en derdenwerken. Daarnaast bestaan de bedrijfslasten nog uit afschrijvingskosten en de financiële baten en lasten.

5.2.3.1 Uitbesteed werk

De kosten voor uitbesteed werk zijn weergegeven in tabel 5-24 (prijspeil 2009) De toelichting op de individuele posten is in hoofdstuk 5.1 weergegeven.

Uitbesteed werk													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beheer	135	161	159	158	156	156	156	156	156	156	157	157	157
Grootschalig onderhoud	120	123	128	131	137	135	137	141	142	142	143	144	148
Kleinschalig onderhoud	279	279	284	285	292	303	304	307	307	306	305	304	307
Transfer	63	64	71	72	75	76	79	80	81	82	83	83	84
Innovatie/verkenningen	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3
Totaal Uitbesteed werk	600	631	645	649	663	674	679	688	689	690	691	691	699

tabel 5-24: Uitbesteed werk

5.2.3.2 Lonen, sociale lasten en overige bedrijfslasten

Lonen en salarissen, inclusief sociale lasten, en overige bedrijfslasten vormen tezamen de bruto apparaatskosten. Onder de bruto apparaatskosten vallen alle personele lasten (inclusief verkeersleiding en capaciteitsmanagement) en aanverwante kosten (zoals huisvesting, automatisering en advisering). De wijziging ten opzichte van het Beheerplan 2008 is dat de geactiveerde productie in dit Beheerplan als bedrijfsopbrengst is verantwoord conform de herrubricering in jaarrekening 2007. De netto apparaatskosten zijn de resultante van de bruto apparaatskosten minus de geactiveerde productie. In tabel 5-25 is een opstelling weergegeven waarbij zowel de bruto als de netto apparaatskosten zichtbaar zijn.

Lonen (incl. soc. lst.) en overige bedrijfslasten													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Lonen (incl. soc. lst.) en overige bedrijfsst. (BHP 2008)	277	276	272	272	272	272	272	272	272	272	272	272	272
Functioneel (SAP) Beheer (verschuiving vanuit Beheer)	-	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Verschuiving vanuit KO naar Apparaat	-	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Mutaties 2009	4	76	77	78	77	77	77	78	78	78	78	78	78
Lonen (incl. soc. lst.) en overige bedrijfsst. (BHP 2009)	281	356	354	356	355	355	355	355	355	355	355	355	355
Lonen (incl. soc. lst.) en overige bedrijfslasten	281	356	354	356	355	355	355	355	355	355	355	355	355
MUTATIE intensiteit	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Niet Concessie - Toonbankvragen	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Derdenwerken	11	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Keyrail	-	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
BOA's	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
HSL	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
PROJ Security	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
PROJ Transmissie Betuweroute	1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PROJ Transmissie HSL-Zuid	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PROJ Rotterdam-Genua	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Lonen (incl. soc. lst.) en overige bedrijfslasten	301	377	374	376	375	374	374	374	374	374	374	374	374
Lonen (incl. soc. lst.) en overige bedrijfslasten (voorheen: Bruto-apparaatskosten)	301	377	374	376	375	374	374	374	374	374	374	374	374
Geactiveerde productie	88-	132-	131-	131-	131-	131-	131-	131-	131-	131-	131-	131-	131-
Netto-apparaatskosten	213	245	243	244	243	243	243	243	243	243	243	243	243

tabel 5-25: Lonen (incl. soc. lst.) en overige bedrijfslasten

De apparaatskosten van de geormerkte projecten, Betuweroute, HSL, niet concessieactiviteiten en derdenwerken (overige activiteiten) zijn eveneens in deze reeks verdisconteerd. Een deel van de apparaatskosten wordt gedekt door de gebruiksvergoeding (directe kosten van capaciteitsverdeling en verkeersleiding), opbrengsten van derden (zoals het omroepcontract) of separate projectbeschikkingen.

Verschuivingen:

- **Businesscase KO (EUR 3,3 mln. in 2009; EUR 4,8 mln. vanaf 2010)**
Uit oogpunt van efficiency heeft ProRail besloten middelen te verschuiven vanuit Kleinschalig onderhoud naar "apparaat". De reeks KO is in 2009 verlaagd met EUR 3,3 miljoen en in 2010 en verder met EUR 4,8 miljoen.
- **Functioneel (SAP) beheer (EUR 0,4 mln.)**
Er is EUR 0,4 miljoen vanuit Beheer naar lonen en overige bedrijfslasten verschoven. Deze verschuiving heeft betrekking op functioneel (SAP) beheer. Voor het professionaliseren van het gegevensbeheer en het voeren van een pro-actief beleid is extra capaciteit benodigd.

Mutaties 2009:

- **Toename van de lonen en overige bedrijfslasten**
De structurele toename van de lonen en overige bedrijfslasten wordt veroorzaakt door een toename van de loonkosten vanwege het indexeren van de lonen conform de CAO en het inlopen van de formatieve onderbezetting in onze operatie. Daarnaast nemen de overige bedrijfslasten structureel toe door een toename van ICT- en huisvestingskosten ten behoeve van een aanvullende locatie. ProRail zit met de huidige locaties aan de maximale belasting.
- **Inbeheername Amsterdam-Utrecht (EUR 0,8 mln. in 2009)**
Voor het in beheer nemen van de spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht worden extra activiteiten uitgevoerd, die niet zijn voorzien in het project zelf. Het betreft zowel tijdelijke activiteiten voor de overdracht van tekeningen, documentatie en infragegevens, alsook extra activiteiten ten behoeve van het (voorbereiden van) het in onderhoud nemen. Naast de kosten voor Beheer zijn er ook eenmalig extra apparaatskosten ad EUR 0,8 miljoen nodig.

5.2.3.3 Efficiency

ProRail is met V&W een aantal efficiencymaatregelen overeengekomen die verwerkt zijn in de reeksen van de bovenbouwvernieuwingen (BBV) en het uitbesteed werk voor Kleinschalig Onderhoud (KO) Deze efficiencymaatregelen bestaan uit:

- Efficiencytaakstelling BBV (ingevuld door het uitvoeren van maatregelen op het gebied van 'Life Cycle Management') ad EUR 25 miljoen per jaar;
- Efficiencytaakstelling KO ad EUR 40 miljoen per jaar.

Deze maatregelen dekken deels de NoMo-efficiency van EUR 150 miljoen per jaar vanaf 2011 af.

Daarnaast is ProRail met V&W een aantal efficiencymaatregelen overeengekomen, die ProRail pas boekt aan het einde van het jaar na realisatie hiervan, maar die het ministerie van V&W reeds inhoudt bij het verstrekken van de subsidiebeschikking. Deze efficiencymaatregelen bestaan uit:

- Efficiencytaakstelling;
- Taakstelling gebruiksvergoeding;
- Aanbestedingsresultaten exploitatie;
- NoMo-efficiency.

Efficiency													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Efficiencytaakstelling BBV	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Efficiency Kleinschalig onderhoud	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Ingehouden efficiencytaakstelling	14	14	14	8	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Efficiency goederenvervoer	2	2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingehouden aanbestedingsresultaten exploitatie	18	17	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Extra NoMo-efficiency	-	-	-	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75
Totaal Efficiency	99	98	98	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
waarvan reeds in reeksen BBV, KO en apparaat	79	79	79	73	75	75	75	75	75	75	75	75	75
waarvan nog te realiseren aanbestedingsresultaten in exploitatiebijdragen	18	17	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
waarvan nog te realiseren in de kosten/investeringen	2	2	2	77	75	75	75	75	75	75	75	75	75

tabel 5-26: Efficiency

Ad efficiencytaakstelling:

De efficiencytaakstelling bestaat uit een ZBO taakstelling van EUR 4,2 miljoen per jaar en een generieke taakstelling van EUR 10 miljoen per jaar. Deze bedragen vallen vrij vanuit de langlopende verplichting met de Rijksoverheid van EUR 96 miljoen conform de eind 2003 overeengekomen meerjarenreeks.

ZBO taakstelling

De ZBO taakstelling, die reeds op het budget in mindering is gebracht, is verwerkt in de apparaatskosten. Deze taakstelling is gerelateerd aan de onderstaande generieke taakstelling.

Generieke taakstelling apparaatskosten

De minister van V&W heeft in de brief d.d. 2 december 2003 aangegeven dat de generieke taakstelling een totale omvang heeft van EUR 96 miljoen met een periode lopende tot en met 2009. Hoewel de generieke taakstelling op de totale subsidie-inkomsten betrekking heeft, past ProRail deze alleen toe op de apparaatskosten. ProRail heeft dit bedrag voortgezet in de interne reeks vanaf 2010. De middelen die in de jaren vanaf 2010 beschikbaar komen via bezuiniging, zet ProRail in om de 'overall' taakstelling ter hoogte van EUR 150 miljoen vanaf 2011 in te vullen.

Ad taakstelling gebruiksvergoeding (compensatie lagere GV)

ProRail draagt EUR 10 miljoen bij aan de financiering van de alternatieve gebruiksvergoedingsystematiek voor de goederenvervoerders in de periode 2008-2011. Deze bijdrage is taakstellend opgenomen, maar nog niet specifiek toegewezen.

Ad aanbestedingsresultaten exploitatie:

De aanbestedingsresultaten exploitatie bestaan uit meevallers, die naar verwachting zullen optreden door het gebruik van nieuwe contractvormen bij aanbestedingen en door markteffecten. ProRail heeft dit aangegeven in de brief d.d. 13 december 2004 aan de minister van V&W. De verwachte meevallers voor de periode 2008-2010 zijn verminderd met EUR 160 miljoen, omdat deze al in de reeks voor kleinschalig onderhoud waren verwerkt. Dit resulteert in lagere kosten in de periode 2005-2010 ter hoogte van EUR 144 miljoen, maar die kunnen pas na realisatie definitief worden geboekt.

Ad NoMo-efficiency:

ProRail is met V&W een extra efficiency- en effectiviteitreeks overeengekomen van EUR 75 miljoen per jaar in de jaren vanaf 2011. Deze reeks is nog niet verwerkt in de uitgaven, maar staat nog taakstellend op het budget. ProRail zal in de jaren tot 2011 hard werken aan het bereiken van deze extra efficiency in aanvulling op de al geplande taakstellingen. ProRail is een kostenreductieprogramma gestart. Naar verwachting is het mogelijk om ongeveer EUR 15 miljoen te besparen op alle uitgaven door activiteiten te schrappen, die niet aan de prestaties bijdragen. Het toepassen van andere contractvormen, concurrentie op uitbesteed werk, verwijderen van niet gebruikte wissels, levensduuroptimalisatie en optimalisatie in de projectuitvoering kan ongeveer EUR 60 miljoen per jaar aan besparingen opleveren.

5.2.3.4 Betuweroute

In tabel 5-27 zijn de kosten voor de Betuweroute weergegeven. Deze kosten worden deels gedekt door de gebruiksvergoeding Betuweroute (zie toelichting opbrengsten) Het resterende saldo tussen deze kosten en de gebruiksvergoeding Betuweroute neemt ProRail mee in de subsidieaanvraag. ProRail gaat ervan uit dat met een succesvolle exploitatie van de Betuweroute door Keyrail het saldo vermindert of neutraal blijft. Vooralnog is de reeks niet gewijzigd ten opzichte van het Beheerplan 2008.

Betuweroute													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Betuweroute (BHP 2008)	22	25	25	27	27	29	29	29	29	29	29	29	27
Mutaties 2009	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Betuweroute (BHP 2009)	22	25	25	27	27	29	29	29	29	29	29	29	27

tabel 5-27: Betuweroute

In de tabel zijn tevens de kosten opgenomen voor de Havenspoorlijn, de doorgaande sporen van de haven naar het tracé van de A15, het A15-tracé, de emplacementen in de haven en de emplacementen Feyenoord en IJsselmonde. Het tracé Zevenaar-grens en het onderhoud van emplacement Kijfhoek zijn niet aan de Betuweroute toegerekend, maar aan het gemengde net.

De definitieve bepaling van de extra scope ten aanzien van Keyrail (zogenaamde scope + 'en) is nog onderhanden. Dit wordt separaat van het Beheerplan opgelost.

De reeksen die verband houden met de bovenbouwvernieuwing van de Betuweroute voor de periode 2008-2020 (totaal EUR 86 miljoen) zijn expliciet gemaakt in hoofdstuk 5.1 van dit Beheerplan.

5.2.3.5 Afschrijvingskosten

Afschrijvingskosten													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bestaande EF-activa (VVW)	225	204	196	184	173	156	146	135	125	109	101	93	86
Bestaande OF-activa (VVW)	375	371	370	369	366	359	344	338	333	326	318	310	302
Nieuwe EF-activa (VVW)	-	8	18	31	46	61	76	90	104	118	133	144	156
Nieuwe OF-activa (VVW)	-	19	42	59	89	105	118	130	135	141	148	156	160
Totaal afschrijvingskosten (VVW)	600	603	626	643	673	681	683	693	697	694	700	704	704
Vrijval herwaarderingsreserve	264-	274-	278-	279-	276-	273-	268-	264-	259-	249-	244-	238-	231-
Afschrijvingskosten (HUP)	336	329	348	363	397	408	415	429	438	445	456	466	473

tabel 5-28: Afschrijvingskosten

Met het ministerie is afgesproken dat met ingang van 2011 de integrale kosten van ProRail worden vergoed. Dit betekent dat vanaf dat moment de afschrijvingskosten op basis van vervangingswaarde worden vergoed. Deze kosten zijn verwerkt in de NoMo-reeksen.

Vanaf jaarrekening 2007 is ProRail volledig overgegaan op afschrijving op basis van vervangingswaarde, waarbij deze afschrijving is gecorrigeerd met de vrijval herwaarderingsreserve (het verschil tussen afschrijvingskosten op basis van vervangingswaarde [VVW] en afschrijvingskosten op basis van historische uitgaafprijs [HUP]) Kortom, de EF (activa gefinancierd door Eigen Financiering) en OF (activa gefinancierd door OverheidsFinanciering) afschrijvingen zijn hierdoor nog als afschrijvingen op basis van de historische uitgaafprijs te volgen.

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

Tot 2011 wordt met een ingroeiscenario gewerkt. ProRail vraagt slechts tot het niveau van de daadwerkelijke vervangingsinvesteringen subsidie voor die afschrijvingskosten aan. Als de vervangingsinvesteringen lager zijn dan de afschrijvingen, neemt de waarde van de bestaande infrastructuur echter af.

5.2.3.6 Financiële baten en lasten

Naast rentelasten heeft ProRail ook rente-inkomsten over openstaande saldi. Deze baten zijn afgetrokken van de lasten. Bij de herfinanciering van aflopende leningen is gerekend met een interestpercentage van 5%.

Financiële baten en lasten													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Financiële baten en lasten	102	104	104	104	104	105	106	106	106	107	107	108	108

tabel 5-29: Financiële baten en lasten

5.3 Overzicht van wijzigingen en risico's

Risico's

In hoofdstuk 4 is het risicomanagement van ProRail besproken. Ten aanzien van de financiën zijn door ProRail o.a. de onderstaande risico's onderscheiden:

- Het risico op onvolledige dekking van omgevingswerken of afspraken met vervoerders door onvolkomenheden in het proces van offerte tot opdrachtverstrekking;
- Het risico op extra kosten Kleinschalig Onderhoud door mogelijk meerwerk of anderszins, in relatie tot aanbesteding en contractering;
- Het mogelijk niet instemmen met de verhoging van de gebruiksvergoeding, waardoor deze inkomsten tegenvallen;
- Boetes door NMa.

De bijbehorende beheersingsmaatregelen zijn in 2008 vastgelegd in het risicomanagementsysteem (risicoregister) In de jaarlijkse 'risk self assessments' en 'control self assessments' worden de risico's verder geanalyseerd.

Wijzigingen in wet- en regelgeving

1. *Veiligheidsregelgeving*

ProRail hanteert het Normenkader Veilig Werken (NVW) en geeft hiermee invulling aan de verantwoordelijkheid voor arbeidsveiligheid voor mensen en organisaties die voor en in opdracht van ProRail werken. De eerste effecten van NVW zijn al verwerkt. Echter de effecten van NVW blijven doorwerken in de kosten. ProRail voert permanent overleg in de sector over het onderhoudsrooster waarbij de verhouding dag-, nacht en weekendwerk van groot belang is om tot een financieel optimale oplossing te komen.

2. *Externe veiligheid regelgeving*

De risico's die zich voordoen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen ertoe leiden dat ProRail extra maatregelen moet treffen om het rangeren met gevaarlijke stoffen te kunnen voortzetten op sommige emplacementen. Deze maatregelen, zoals blusvoorzieningen en bedrijfsbrandweer, zijn dermate kostbaar dat ProRail ze waarschijnlijk niet zelfstandig zal treffen. Wel zijn hierover al procesafspraken gemaakt.

3. *Geluid*

Het uitblijven van de nieuwe Wet geluidhinder betekent dat ook in 2009 onder het bestaande geluidsregime gewerkt moet worden. Bij een toenemende druk door de omgeving bestaat het risico dat nog een aantal juridische trajecten moet worden doorlopen.

4. *Strengere milieuwetgeving*

Voor 2009 blijft het beleid van ProRail gecontinueerd met betrekking tot de gecreosoteerde houten dwarsliggers. Dit beleid houdt in dat er geen gebruik mag worden gemaakt van deze dwarsliggers.

5. *Wet Informatie Voorzieningen Ondergrondse Netten (WION)*

Per 1 juli 2008 is het eerste onderdeel van WION van kracht geworden. Dit betreft Melding Beheerpolygonen aan het kadaster. ProRail staat klaar om het verzoek van het kadaster te honoreren. Na 3 maanden (4^e kwartaal 2008) wordt de analoge fase van de wettelijke verplichtingen om informatie uit te wisselen van kracht.

Wijzigingen in randvoorwaarden

1. *Indexering*

Met V&W is het volgende afgesproken over indexatie:

- De huidige indexering op basis van IBOI blijft uitgangspunt bij de indexatie van de beschikbare middelen van de rijksoverheid;
- ProRail spant zich in om de daadwerkelijke prijsstijgingen onder deze taakstellende indexatie te houden en zal het verwachte verschil (zowel de plussen als de minnen) tussen de werkelijke kostenontwikkeling en de taakstellende IBOI onderbouwen en zichtbaar maken in het jaarlijkse Beheerplan en de jaarrekening;
- Periodiek, om de vijf jaar, wordt het cumulatieve verschil (balansstand) geëvalueerd en wordt er een besluit genomen over de wijze van omgaan met het overschot of tekort;
- ProRail heeft voor dit Beheerplan een reële schatting van de van V&W te verwachten indexatie 2009 gemaakt en doorgevoerd.

2. *Gebruiksvergoeding*

In de gedane uitspraak van de NMa in 2008 is de NS in het gelijk gesteld. NS voerde aan dat ProRail zich niet gehouden heeft aan de in de Netverklaring vastgelegde tariefsystematiek. De tarieven waren onder meer gestegen doordat er vaker in de nachten en weekenden aan het spoor gewerkt wordt hetgeen hogere kosten voor het onderhoud van de spoorweginfrastructuur met zich meebrengt. De consequentie van deze uitspraak is dat voor 2008 en 2009 niet alle kosten voor onderhoud mogen worden doorberekend.

3. *Capaciteit en kwaliteit inhuur*

Het is in 2008 eveneens als in 2007 moeilijk gebleken om alle vacatures van ProRail in te vullen met permanente posities. Om deze reden is vooral in de bedrijfseenheden InfraProjecten en ICT-Services gebruik gemaakt van inhuur van personeel. In het komende jaar verwachten we dat de meeste vacatures vervuld zullen worden, echter door krapte en verandering op de arbeidsmarkt bestaat er een risico dat meer ingehuurd zal worden dan gepland. Hierdoor kunnen de apparaatskosten hoger uitvallen dan gepland.

4. *Overloop, planning en realisatie*

In 2008 is er een substantieel bedrag overgelopen naar 2009 en verder. In 2007 is een pakket aan beheersmaatregelen opgestart om de overloop terug te dringen. Een deel hiervan is reeds gerealiseerd in 2008. Het streven is om een groot deel van de resterende overloop in te lopen in 2009. Met name in de uitvoering van de complexe uitbreidingsinvesteringen blijft een reëel risico bestaan op overloop; bij MIRT-projecten op een te optimistische planning.

5.4 Niet-concessie activiteiten

ProRail voert een aantal activiteiten in opdracht van de minister van V&W uit, die geen onderdeel vormen van de Beheerconcessie. Het beheer van tankplaten, fietsenstallingen en transferruimten, het beheer van niet-concessielijnen en toonbankvragen, die niet in het Koninklijk Besluit Hoofdspoorweginfrastructuur zijn opgenomen. De kosten zijn in diverse kostensoorten onder de reeks niet-concessie activiteiten expliciet weergegeven.

Niet-concessieactiviteiten													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Tankplaten	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Fietsenstallingen	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
Transferruimten	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
Onderhoud niet-concessielijnen	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Vervanging niet-concessielijnen	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Toonbankvragen	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Totaal Niet-concessieactiviteiten (BHP 2008)	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9
Mutatie 2009: Windwaarschuwingssysteem	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Mutatie 2009: Langtransport HSL	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Totaal Niet-concessieactiviteiten (BHP 2009)	11,9	12,6	12,6	12,6	12,6	12,6	12,6	12,6	12,6	12,6	12,6	12,6	12,6

tabel 5-30: Niet-concessieactiviteiten

- **Tankplaten**

In de uitplaatsingovereenkomst (waarin ProRail onafhankelijk werd van NS) zijn afspraken gemaakt over de tankinstallaties. Het eigendom van de tankinstallaties ligt bij ProRail. Vivens, de inkoopcoöperatie van spoorwegondernemingen, verzorgt de exploitatie van de tankinstallaties. Met Vivens zijn principeafspraken gemaakt over de exploitatie en het dagelijks beheer. ProRail is belast met het beheer van tankplaten inclusief de onderhoudscontracten. Deze beheertaak valt buiten de Beheerconcessie en wordt daarom hier apart behandeld. Tot deze taak behoort het groot onderhoud aan tankinstallaties op emplacementen, het vervangen van olieafscheider en pompen en het verwijderen, saneren of renoveren van kleine tankinstallaties onder- en bovengronds.

- **Fietsenstallingen**

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

Voor de overige rijwielstallingen bestaat het beheer uit:

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

- **Transferruimten**

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

- **Onderhoud en vervanging niet-concessielijnen**

In het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen (Stb. 2004, 722) is bepaald welke spoorwegen als hoofdspoorwegen zijn gekwalificeerd en welke niet. ProRail heeft een aantal spoorwegen in

beheer die in het genoemde Besluit niet als hoofdspoorweg zijn aangewezen, de zogeheten niet-concessielijnen. ProRail heeft elk jaar de kosten van het beheer en onderhoud van deze lijnen verwerkt in de algemene subsidieaanvraag Kapitaallasten en onderhoud. ProRail is rechthebbende ten aanzien van deze spoorwegen aangezien zij het beheer en onderhoud verzorgt sinds 1995. De subsidie voor de kosten voor deze niet-concessielijnen zijn onderdeel van de subsidieaanvraag. De kosten voor eventuele sanering zullen afzonderlijk worden gefinancierd. De in dit Beheerplan gespecificeerde kosten betreffen de niet-hoofdspoorwegen uit de Netverklaring 2009.

- **Toonbankvragen**

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

5.5 HSL

ProRail beheert het contract met Infrasppeed in opdracht van de Staat op basis van een volmacht. Hiervoor is een beheerovereenkomst afgesloten met de Staat. De scope van deze overeenkomst is de HSL-Zuid infrastructuur inclusief de door Infrasppeed gebouwde railaansluitsecties. ProRail loopt hierbij geen financieel risico. Alleen de beheerkosten van de contracten zijn opgenomen in de uitgaven. Deze beheerkosten bestaan uit kosten voor verkeersleiding en kosten voor het beheer van het contract met Infrasppeed. De reeks is gemuteerd ten opzichte van Beheerplan 2008 vanwege het Windwaarschuwingssysteem GSMR - HSL ad EUR 0,3 miljoen, het Langstransport HSL ad EUR 0,3 miljoen (t/m 2008 contract in beheer bij RWS) en een afname in de lonen (incl. sociale lasten) en overige bedrijfslasten ad -/ EUR 0,1 miljoen. Deze mutaties zijn verwerkt in de reeksen van respectievelijk Beheer en lonen en overige bedrijfslasten. ProRail voert ook de monitoring en registratie van gegevens met betrekking tot beschikbaarheid en storingen van het HSL/HSA traject.

HSL-Zuid													
(in EUR miljoen)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
PROJ HSL In apparaat	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
PROJ HSL in Beheer	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
HSL-Zuid (BHP 2008)	2,3	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
Mutatie 2009: Windwaarschuwingssysteem	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Mutatie 2009: Langstransport HSL	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
HSL-Zuid (BHP 2009)	2,3	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8

tabel 5-31: HSL-Zuid