

# Beheerplan ProRail 2006

Van ProRail  
Auteur ProRail – Planning en Control

Kenmerk 20555483  
Versie 1  
Datum 15 december 2005  
Bestand 20555483 Beheerplan ProRail

Status Definitief



## Leeswijzer Beheerplan 2006

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft met ingang van 1 januari 2005 een Beheerconcessie verleend aan ProRail. ProRail is daarmee verantwoordelijk voor het beheer van alle hoofdspoorwegen in Nederland en de daarbij behorende spoorweginfrastructuur. Ieder jaar legt ProRail in een beheerplan vast op welke manier zij, binnen het beschikbare budget, optimaal invulling geeft aan de beheertaken. Voor u ligt het Beheerplan 2006.

Hoofdstuk 1 van het Beheerplan 2006 geeft een beeld van de context waarin ProRail werkt. Dit hoofdstuk gaat in op de veranderingen die de Spoorwegwet en de Concessiewet hebben ingeluid en de manier waarop ProRail daarop inspeelt. Ook bevat het hoofdstuk een beschrijving van de verschillende partners van ProRail en de aard van de relatie. Vervolgens wordt ingegaan op de essentie van enkele beleidsdocumenten die sturend zijn voor de toekomstige prestaties van ProRail, zoals Benutten en Bouwen, Herstelplan Spoor en de Nota Mobiliteit. Een overzicht van recente ontwikkelingen in het spoorvervoer en de prestaties van infrabeheerders in het buitenland stellen het werk van ProRail tot slot in het juiste perspectief.

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de prestaties die ProRail in 2006 zal leveren en een doorkijk naar de jaren tot en met 2009. In de concessie zijn de taken van ProRail uitgewerkt in kernprestaties. ProRail heeft de kernprestaties vertaald in meetbare prestatie-indicatoren. Vanaf 2008 maken ProRail en de Minister alleen nog afspraken over de te behalen waarden van de prestatie-indicatoren en niet meer over de achterliggende maatregelen. In de Beheerconcessie wordt deze vorm van werken aangeduid met 'outputsturing'. De periode tot 2008 is een overgangsfase. Het Beheerplan 2006 bevat voor een aantal prestatie-indicatoren al de grenswaarden die outputsturing mogelijk maken. Voor andere prestatie-indicatoren zijn nog geen grenswaarden vastgesteld en geeft het beheerplan inzicht in de geplande maatregelen. Een concepttekst van hoofdstuk 2 heeft ProRail in het voorjaar van 2005 ter consultatie voorgelegd aan de spoorwegondernemingen. Naar aanleiding van de consultatie is de tekst op een aantal punten bijgesteld.

Hoofdstuk 3 gaat nader in op de ontwikkeling naar outputsturing. In de Beheerconcessie staan vier eisen waar ProRail aan moet voldoen voordat de stap naar outputsturing wordt gemaakt. ProRail heeft het programma Outputsturing gestart om ervoor te zorgen dat ProRail in 2008 aan deze eisen voldoet. Het hoofdstuk gaat vervolgens in op enkele kernprojecten uit het programma Outputsturing. Het kernproject financieringssystematiek moet meer inzicht geven in de relatie tussen activiteiten, kosten en prestaties. Het kernproject risicomanagement brengt in beeld op welke manier ProRail de risico's kan beheersen die het behalen van de prestaties in de weg kunnen staan. Tot slot is beschreven op welke manier ProRail de organisatie wil omvormen tot een Hoog Presterende Organisatie, waarmee op langere termijn is gewaarborgd dat ProRail de afgesproken prestaties kan blijven leveren.

Hoofdstuk 4 geeft de financiële onderbouwing voor de prestaties die ProRail in 2006 wil leveren, met een doorkijk naar de jaren tot 2015. Het hoofdstuk bevat een overzicht van de uitgaven en de inkomsten en een gedetailleerde beschrijving daarvan.



## Inhoudsopgave

<b>Leeswijzer Beheerplan 2006</b>	<b>i</b>
<b>Inhoudsopgave</b>	<b>ii</b>
<b>1 ProRail midden in de samenleving</b>	<b>1-1</b>
1.1 Begin van een nieuw tijdperk	1-1
1.2 ProRail midden in de samenleving	1-3
1.3 Beter Benutten ook in de toekomst	1-6
1.4 Prestaties in perspectief	1-9
1.5 Het railinfrasysteem in internationaal perspectief	1-10
<b>2 Kernprestaties en maatregelen in 2006</b>	<b>2-1</b>
2.1 De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur	2-5
2.2 De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transfervoorzieningen	2-13
2.3 De kwaliteit van de bijsturing	2-18
2.4 De kwaliteit van de capaciteitsverdeling	2-23
2.5 Veiligheid en milieu	2-26
2.6 Een zo efficiënt mogelijke werkwijze	2-35
2.7 Afstemming maatregelen punctualiteit met NS	2-37
2.8 Consultatieverslag	2-38
<b>3 Continu verbeteren - Migratie naar Outputsturing</b>	<b>3-1</b>
3.1 Continu verbeteren als strategie	3-1
3.2 Outputsturing	3-2
3.3 Financieringssystematiek	3-7
3.4 Risicomanagement	3-10
3.5 Ontwikkeling van ProRail tot Hoog Presterende Organisatie	3-11
<b>4 Financiële randvoorwaarden - Inkomsten en bestedingen</b>	<b>4-1</b>
4.1 Beheerconcessie: Langetermijnplan "Structureel vervangen".	4-1
4.2 Subsidieaanvraag 2006	4-5
4.3 Nieuwe infrastructuur	4-8
4.4 Met V&W afgesproken/af te spreken procedures	4-9
4.5 Toelichting op de exploitatie-uitgaven	4-10
4.6 Toelichting op inkomsten:	4-19
4.7 Investerings	4-21
<b>Bijlagen beheerplan 2006</b>	<b>i</b>
A. Bijlage investeringen (prijspeil 2005, in mln)	i
B. Bijlage effecten investeringen op exploitatie (prijspeil 2005, in mln)	iii
C. Leningenportefeuille	v
D. Niet-concessieactiviteiten	vi
E. Staat van de infrastructuur	viii
F. Programma Outputsturing	xi
G. Financieringssystematiek	xiii
H. Aanbevelingen BoozAllenHamilton	xx



# 1 ProRail midden in de samenleving

Voorafgaand aan de hoofdstukken over onze kernprestaties en activiteiten in 2006, geeft dit hoofdstuk een overzicht van de organisatorische context en de omgeving waarbinnen ProRail de prestaties en activiteiten levert.



## 1.1 Begin van een nieuw tijdperk

Op 1 januari 2005 zijn de Spoorweg- en Concessiewet van kracht geworden en is een nieuw tijdperk ingegaan voor de Nederlandse spoorwegsector. Uitgangspunt van de Spoorwegwet is dat er één onafhankelijke, integrale railinframanager functioneert. De railinframanager heeft de zorg voor de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infrastructuur, voor een eerlijke en niet-discriminerende verdeling van de capaciteit van de infrastructuur over de verschillende vervoerders en voor het leiden van het treinverkeer. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Beheerconcessie voor de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur tot 2015 verleend aan ProRail. Aan NS heeft de Minister een vervoerconcessie verleend voor het personenvervoer op het hoofdrailnet.

In het nieuwe concessiestelsel sluiten ProRail en de vervoerders onderling overeenkomsten waarin zij de verantwoordelijkheden en inspanningen van beide partijen vastleggen. In de Beheerconcessie is met ProRail een migratietraject naar outputsturing afgesproken. Outputsturing houdt in dat ProRail met de Minister afspraken maakt over te leveren prestaties (output) in plaats van over uit te voeren maatregelen. De vervoerconcessie bevat een vergelijkbare afspraak met NS. Uiterlijk 1 januari 2008 moeten beide ondernemingen voldoen aan de eisen voor outputsturing zoals omschreven in de concessies.

1 januari 2005 was ook om een andere reden het begin van een nieuw tijdperk. Na een lange aanloop is ProRail juridisch en organisatorisch één organisatie geworden. In 1995 zijn de beheertaken al gescheiden van de vervoersactiviteiten. In 2002 zijn de aandelen van de drie taakorganisaties die de beheertaken uitvoeren overgedragen van NS aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In 2005 is feitelijk invulling gegeven aan de ideeën van de commissie Wijffels, die in 1992 adviseerde om de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur los te koppelen van de exploitatie van de infrastructuur.

De samenvoeging van de drie voormalige taakorganisaties is voor ProRail aanleiding geweest om de organisatiestructuur aan te passen. ProRail wil én moet de komende jaren beter presteren. De omgeving vraagt in toenemende mate optimale prestaties tegen zo laag mogelijke kosten. Ook onze eigen ambitie is groot: ProRail wil de beste inframanager van Europa zijn. Om aan de eisen van onze omgeving en van onszelf te kunnen voldoen, is het noodzakelijk om zo efficiënt en effectief mogelijk te werken. De nieuwe organisatiestructuur is het voertuig om dat te kunnen realiseren.

Cruciaal voor het waarmaken van de missie van ProRail is de sturing op kernprestatie-indicatoren. Die indicatoren geven aan wat ProRail in de praktijk absoluut goed moet doen om de gestelde doelstellingen te realiseren. Deze kernprestatie-indicatoren vormen de brug tussen onze missie en het succes in de dagelijkse praktijk.

## Missie ProRail

**ProRail, de door de overheid ingestelde railinframanager,**

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

Werken met overheidsgeld schept een grote verantwoordelijkheid. ProRail wil haar werk goed doen tegen een zo laag mogelijke prijs. Uitkomsten van internationale benchmarkstudies laten zien dat ProRail op de goede weg zit. Om kostenefficiënt te kunnen werken moet ProRail de bevoegdheid hebben om de kosten van vernieuwing en onderhoud tegen elkaar te kunnen afwegen. Als het goedkoper is om infrastructuur te vernieuwen dan te onderhouden, moeten de benodigde middelen daarvoor beschikbaar zijn. Deze bevoegdheid heeft ProRail nu niet omdat de financiering van exploitatie- en investeringsuitgaven gescheiden zijn. Samen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt ProRail aan oplossingen en de bijbehorende financiering.

ProRail ontvangt voor de periode 2004 tot en met 2007 € 853 miljoen extra van de Rijksoverheid voor de eerste fase van het "Herstelplan Spoor". Het doel hiervan is het wegwerken van de achterstand in het onderhoud van het spoor. Maar tegelijkertijd moet de bedrijfsvoering van ProRail efficiënter worden. Zo geldt sinds 2001 een bezuinigings-taakstelling voor het onderhoud op het spoor van uiteindelijk € 25 miljoen per jaar. ProRail heeft bovendien in 2003 met de Rijksoverheid een extra efficiencydoelstelling van € 96 miljoen afgesproken voor de periode tot en met 2009. ProRail staat voor de taak om deze doelstellingen op een goede manier in te vullen, terwijl de extra middelen de beoogde impuls geven aan de afgesproken prestatieverbeteringen van het Herstelplan Spoor.



Om ook in de toekomst de spoorweginfrastructuur adequaat te beheren, zorgt ProRail continu voor innovatie en optimalisatie van de diensten. Hierbij stelt ProRail de wensen en behoeften van de klanten centraal. In nauwe samenwerking met vervoerders wil ProRail een actieve bijdrage leveren aan de beleidsdoelstellingen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Vooruitlopend op de evaluatie van de Spoorwegwet en Beheerconcessie heeft de Tweede Kamer een parlementaire werkgroep ingesteld die zich uitgebreid wil laten informeren over de activiteiten en professionalisering van ProRail. Door middel van gesprekken met ProRail, maar ook met andere belanghebbenden, wil de parlementaire werkgroep een beeld krijgen van het functioneren van ProRail. Het eindrapport is op 1 december aangeboden aan de Tweede Kamer. De parlementaire werkgroep herkent de positieve ontwikkelingen die op vele terreinen in gang zijn gezet. Op een aantal constatering van de werkgroep gaat ProRail dieper in omdat die in de komende tijd belangrijke aandachtspunten zijn. Het gaat hierbij om:

- de verbetering van de veiligheid;
- een betere aansluiting van de prestatie-indicatoren met de processen bij de vervoerders;
- de verduidelijking van de relatie met de decentrale overheden; en
- de inrichting van professioneel opdrachtgeverschap.

## 1.2 ProRail midden in de samenleving

ProRail hecht veel waarde aan een goede relatie met de klant en de partners. ProRail wil hen van dienst zijn met kwalitatief hoogstaande producten in een heldere samenwerking. Omgevingsgerichtheid, deskundigheid, transparantie, zorgvuldig omgaan met diverse belangen en een goede toegankelijkheid staan daarbij hoog in het vaandel. ProRail kiest voor professioneel relatiemanagement. Het motto is: pro-actief handelen en waar mogelijk maatwerk leveren. Hiermee wil ProRail bereiken dat de klanten tevreden zijn over de bestuurlijke en ambtelijke samenwerking met ProRail en weten wat de kernactiviteiten, de verantwoordelijkheden en de bevoegdheden van ProRail zijn. Ook vindt ProRail het belangrijk dat de klanten tevreden zijn over de slagvaardigheid, oplossingsgerichtheid en bestuurlijke sensitiviteit.

ProRail stelt relatiemanagers aan die het vaste en eerste aanspreekpunt voor de relatie zijn. Uitgangspunt is dat relatiemanagers consistent communiceren met klanten en stakeholders. De relatiemanager zorgt ook voor de interne afstemming binnen ProRail. Zo worden de communicatiekanalen van ProRail transparanter. Belangrijke relatiemanagers zijn de regiodirecteuren van Inframangement, vanwege de vele contacten die deze directeuren hebben met regionale en lokale overheden. De directeur van Capaciteitsmanagement is de relatiemanager voor de vervoerders. De leden van de Raad van Bestuur zijn de relatiemanagers voor de top van de ministeries, de top van NS en de vier grote gemeenten. De belangen van de relaties van ProRail lopen sterk uiteen. Hieronder zijn de belangen van enkele belangrijke stakeholders weergegeven.

### Directe relaties - Rijksoverheid (Toezichthouder, Concessieverlener en Aandeelhouder)

De Rijksoverheid treedt op als concessieverlener en aandeelhouder en heeft daarnaast de rol van toezichthouder (met name IVW, NMa en Arbeidsinspectie), financier en wetgever. De Rijksoverheid vormt een oordeel over prestaties van ProRail op zowel financieel als niet-financieel gebied. De overheid is bijvoorbeeld geïnteresseerd in de vraag in hoeverre ProRail in staat is te zorgen voor voldoende, betrouwbare en veilige spoorweginfrastructuur. De Rijksoverheid verwacht dat ProRail ervoor zorgt dat het spoorinfrasysteem nu en in de toekomst 'op niveau' blijft, zowel kwantitatief als kwalitatief, en dat ProRail de

spoorweginfrastructuur zo goed mogelijk laat benutten door de vervoerders. Om dit te kunnen beoordelen heeft ProRail de missie en de strategie in overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vertaald in zes kernprestatie-indicatoren (KPI's). Vanaf 2008 stuurt de minister ProRail aan door afspraken te maken over het niveau van deze KPI's.

## Directe relaties – Spoorwegondernemingen

De klanten van ProRail zijn voor het merendeel spoorwegondernemingen. Zij zijn de afnemers van onze producten en diensten. Treinpaden, transfercapaciteit en informatiediensten zijn onze eindproducten. Daarnaast voert ProRail infraprojecten en de daarvoor benodigde studies uit. ProRail heeft dan ook op twee manieren directe relaties met spoorwegondernemingen:

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

Voor de start van de dienstregeling 2006 moet ProRail met alle spoorwegondernemingen een Toegangsovereenkomst hebben afgesloten, conform de eisen van de nieuwe Spoorwegwet. Daarmee wordt een belangrijke stap gezet in de verdere professionalisering van de onderlinge verhouding tussen de spoorwegondernemingen en ProRail. In de Toegangsovereenkomst maken de partijen afspraken over de diensten die ProRail levert, de daarbij behorende prestatieniveaus, de prijs, de wijze van rapporteren en de voorwaarden waar de spoorwegondernemingen aan moeten voldoen. De uitdaging voor 2006 is ervoor te zorgen dat ProRail de afspraken nakomt en daar op de afgesproken wijze over rapporteert. Van groot belang is echter dat partijen beseffen dat de Toegangsovereenkomst in de komende jaren verder verbeterd kan worden. Om te komen tot een overeenkomst die goede prikkels geeft voor het optimaal functioneren van de samenwerking, is het belangrijk dat de spoorwegondernemingen aangeven welke veranderingen zij wenselijk vinden.

Op 29 juni 2005 heeft ProRail, na consultatie van de betrokken gerechtigden, de Netverklaring 2006 gepubliceerd. De Netverklaring is gekoppeld aan de Toegangsovereenkomst. De Netverklaring 2007 zal voortbouwen op de structuur en de inhoud van de Netverklaring 2006. Belangrijke verandering vormt de opname van de HSL-Zuid en de Betuweroute. ProRail zal de Netverklaring 2007 naar verwachting begin februari 2006 publiceren.

Sinds de inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet ziet de NMa-vervoerkamer toe op de wijze waarop ProRail omgaat met de Spoorwegondernemingen. De relatiemanager voor NMa-vervoerkamer binnen ProRail zorgt ervoor dat ProRail de NMa tijdig van de juiste informatie voorziet en dat binnen ProRail de spelregels voor omgang met de NMa worden nageleefd.

ProRail draagt ook zorg voor internationale treinpaden voor (goederen)vervoerders, als onderdeel van Railnet Europe (RNE). Een van de taken van de RNE is om de capaciteitsverdeling voor internationale treindiensten op Europees niveau af te stemmen (artikel 15 van Richtlijn 2001/14/EG). De RNE publiceert jaarlijks een grensoverschrijdende goederentreinpadencatalogus. ProRail neemt deel aan het RNE-overleg en heeft ook regelmatig afstemmingsoverleg met de spoorinfrabeheerders in Duitsland, België en een aantal andere landen met voor Nederland belangrijke spoorcorridors. Voorts neemt ProRail deel aan een netwerk van One Stop Shops voor de behandeling van internationale capaciteitsaanvragen. De Netverklaring gaat daar op in.

## Directe relaties – Aannemers en ingenieursbureaus

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

## Directe relaties – Decentrale overheden

Decentralisatie van budgetten voor het openbaar vervoer heeft als gevolg dat ProRail meerdere opdrachtgevers krijgt. ProRail kan de ogen dan ook niet langer alleen op Den Haag richten. ProRail wil op maat gesneden producten leveren om aan de wensen en eisen van regionale overheden tegemoet te komen, maar wel vanuit één visie. Voorstellen en visies van de verschillende bedrijfseenheden moet ProRail bundelen tot één geluid.

ProRail heeft op diverse manieren met gemeenten en andere overheden te maken: bij bouwvergunningen, milieuvergunningen, ruimtelijke ontwikkeling, economische ontwikkeling, mobiliteit, vervoer van gevaarlijke stoffen, calamiteiten enzovoort. Rollen als vrager en als aanbieder van diensten kunnen daarbij, afhankelijk van het thema, wisselen. Soms is de gemeente vrager, soms ProRail. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende mogelijke rollen. Belangrijk is dat ProRail verantwoordelijkheid heeft voor het nationale spoorstelsel en nationale mobiliteitsvraagstukken, terwijl de andere overheden verantwoordelijkheden hebben voor lokale of regionale vraagstukken. ProRail houdt bij het meedenken met de verschillende stakeholders het landelijk belang in ogenschouw.

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

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

Naast bilaterale relaties met diverse decentrale overheden onderhoudt ProRail ook contact met koepelorganisaties van decentrale overheden. Op deze manier krijgen de partijen een beter beeld van ieders positie, de noden en wensen en de (on)mogelijkheden om hierop in te spelen.

### Maatschappij

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

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

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

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

Het maatschappelijk oordeel over ProRail verschilt per groepering en is afhankelijk van het doel dat een groepering nastreeft.

### Implementatie relatiemanagement binnen ProRail

ProRail ontwikkelt vanaf de tweede helft van 2005 en in 2006 per relatie een relatieplan met een visie op de samenwerking en een concrete uitwerking van doelen en acties voor de korte en de lange termijn. Hierover vindt overleg met de relatie plaats, om de wederzijdse verwachtingen goed te kunnen afstemmen. ProRail neemt op deze manier de belangen van de omgeving op een transparante wijze mee bij het maken van beleidskeuzes. In de eerste helft van 2005 is overigens ervaring opgedaan met het maken van relatieplannen met de gemeenten Baarn en Roosendaal en de vervoerder Syntus. Eind 2006 wil ProRail relatieplannen voor alle relaties gereed hebben.

## **1.3 Beter Benutten ook in de toekomst**

In het beleid over de spoorinfrastructuur heeft een koerswijziging plaatsgevonden. Na een periode van veel aandacht voor grote uitbreidingen ligt de nadruk nu op beter beheer en beter gebruik van de bestaande infrastructuur. De koerswending sluit naadloos aan bij de signalen die ProRail de afgelopen jaren heeft afgegeven over de behoefte aan structureel meer onderhoud en vervanging. Grote delen van de spoorinfrastructuur zijn aan het einde van hun technische levensduur. De 'Financiële Meerjaren Prognose 2005 – 2020', met als belangrijk onderdeel het vervangingsplan, geeft voldoende inzicht in de benodigde investeringen en de optimale timing daarvan. Leidraad bij de koers die ProRail wil varen is de visie 'Benutten en Bouwen' die de spoorpartijen in 2002 gezamenlijk hebben opgesteld. Samengevat komt deze visie hierop neer:

*Verbeteren van de betrouwbaarheid en mogelijk maken van vervoergroei tegen een maatschappelijk verantwoorde prijs binnen de randvoorwaarden ten aanzien van milieu en veiligheid. Om de betrouwbaarheid te verbeteren en de capaciteit te vergroten is een systeemsprong nodig. Hiertoe wordt het spoorstelsel robuust gemaakt en gedecompliseerd.*

Op basis van deze visie wil ProRail, samen met de andere partijen uit de spoorsector, de volgende bijdrage leveren aan een gezonde spoorstelsel:

*1. Herstel van de betrouwbaarheid*

Herstel van de betrouwbaarheid heeft prioriteit nummer één. Kort samengevat: werken aan een betrouwbaardere infrastructuur, door intensiever en meer preventief onderhoud, waardoor minder verstoringen optreden. Bovendien worden in de spoorsector productieprocessen gedecompliseerd, waardoor verstoringen minder ver doorwerken (beperken olievlekwerking) en sneller verholpen kunnen worden.

*2. Grotere bijdrage aan de bereikbaarheid*

De trein heeft nu al een groot aandeel in de bereikbaarheid van de grote steden (reizigers) en de zeehavens (goederen). Op assen waar de trein een sterke marktpositie heeft, wil de spoorsector groei van het vervoer accommoderen en de bijdrage van het spoor aan de bereikbaarheid vergroten. Overeenkomstig de visie "Benutten en Bouwen" wil de spoorsector dit bereiken door de bestaande infrastructuur beter te benutten, zonder grootschalige nieuwe infrastructuur. Wel zullen op sommige plekken knelpunten moeten worden aangepakt.

*3. Intensivering van het vervangingsprogramma*

Zoals gezegd zijn grote delen van de spoorweginfrastructuur aan het einde van hun technische levensduur. Vervangingsinvesteringen hebben voor de spoorsector dan ook hogere prioriteit dan aanleg van nieuwe infrastructuur. Gelijktijdig met vervanging kan modernisering van de infrastructuur plaatsvinden, die bijvoorbeeld tot betere beveiliging en kleinere onderhoudsbehoefte kan leiden.

*4. Een financieel gezonde en zelfstandig opererende spoorsector*

Verbetering van de prijs-prestatieverhouding is een belangrijk speerpunt. Voorwaarde daarvoor is dat de spoorsector meer op eigen benen komt te staan. Met andere woorden: de spoorsector moet een grotere vrijheid van handelen krijgen om het spoorstelsel als geheel te kunnen optimaliseren. De Beheerconcessie heeft deze toonzetting.

Onder aansturing van het directeurenoverleg 'Samensporen' is de sector actief bezig met het implementeren van bovenstaande visie. Het onderhoud aan het spoor is geïntensiveerd. Er zijn meerjarige vervangingsprogramma's opgestart voor de vervanging van verouderde systemen. Ook de samenwerking tussen de bedrijven bij de uitvoering van de dagelijkse diensten wordt verbeterd. De versterkte aandacht voor de punctualiteit heeft reeds geleid tot een verbetering van de punctualiteit tot rond de 85%. Door de betere samenwerking bij de totstandkoming van de capaciteitsverdeling is het aantal inhalingen van goederentreinen op een aantal corridors al verminderd. Deze koers wordt in 2006 doorgezet.

De partijen in de spoorsector werken hard aan een verbeterde dienstregelingstructuur ('Ontwerp 2007'), met als doel het verbeteren van de robuustheid en de punctualiteit. In 2006 zal dit ontwerp worden voltooid en geoperationaliseerd. Aan het eind van 2006 wordt de nieuwe dienstregeling ingevoerd.

De Minister heeft voor de verwezenlijking van deze koers extra middelen ter beschikking gesteld in het 'Herstelplan Spoor', dat doorloopt van 2004 tot 2012. Dit is gepresenteerd in een bijlage bij de Rijksbegroting 2004. In 2004 is begonnen met de uitvoering van de eerste fase van het Herstelplan, met een budget van € 853 miljoen. Deze fase is geheel gericht op het wegwerken van de achterstand in het onderhoud van het spoor.

ProRail heeft in het Beheerplan 2006 een voorstel opgenomen voor de invulling van de tweede fase van het Herstelplan Spoor die loopt van 2006 tot 2012. Voor deze fase is € 1088 miljoen beschikbaar. Het voorstel voorziet naast investeringen in onderhoud en vervanging ook in een programma voor het wegnemen van een aantal capaciteitsknelpunten die bij het opstellen van Ontwerp 2007 zijn geïdentificeerd. In 2006 start ProRail de voorbereidingen voor het wegnemen van de capaciteitsknelpunten. Hierdoor zal de kwaliteit van het treinproduct, en met name de robuustheid, toenemen.

De nadruk op onderhoud en vervanging sluit naadloos aan bij de 'Nota Mobiliteit' (deel I) die onlangs verschenen is. Enkele kernpunten daaruit zijn:

- de betrouwbaarheid van het spoorstelsel staat centraal, waarbij de prioriteit ligt op de zware vervoersstromen;
- de primaire functie voor het spoor is om grote personenvervoersstromen van, naar en in stedelijke netwerken alsmede economisch waardevol internationaal goederenvervoer te faciliteren;
- investeringen zijn alleen verantwoord op trajecten met veel vervoer en een goede kosten-batenverhouding;
- het spoorvervoer moet een groter deel van de (infrastructuur)kosten zelf opbrengen door een verhoging van de gebruiksvergoeding;
- de groei van het reizigersvervoer wordt geschat op 10 à 20% (circa 17 miljard reizigerskilometers);
- voor het goederenvervoer wordt een verdubbeling of verdrievoudiging van het vervoer per spoor verwacht tot 2020; de groei zal in deze periode oplopen tot 55 à 80 miljoen ton per jaar;
- grote investeringen in nieuwbouwprojecten voor de spoorweginfrastructuur zijn – na afronding van de lopende MIT-projecten – niet aan de orde. De nadruk ligt op vervanging en onderhoud; het motto van de minister luidt '*Houwen voor bouwen*'.

ProRail kan deze beleidslijn in hoofdlijnen onderschrijven, maar plaatst wel als kanttekening dat de vervoerontwikkeling sterk gedifferentieerd is. Het treinvervoer in de spits naar de grote steden is de afgelopen acht jaar met 30% gestegen. Buiten de spits en buiten de Randstad is sprake van een daling. Op een aantal assen zullen zelfs bij gematigde groei wel degelijk capaciteitsproblemen ontstaan. De veronderstelling dat na afronding van de lopende MIT-projecten geen grote investeringen meer nodig zijn, kan ProRail dan ook niet onderschrijven. Om die reden heeft ProRail in het Beheerplan 2006 het voorstel opgenomen voor het wegnemen van een aantal capaciteitsknelpunten in de periode tot 2012. In een later stadium zal ProRail een capaciteitsanalyse maken voor de periode 2012 – 2020.

ProRail is bovendien van mening dat de groei van het reizigersvervoer die in de Nota Mobiliteit geschetst wordt een ondergrens is. Actuele ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening, een gematigde tariefontwikkeling en de effecten van verbetering van de treindienst kunnen tot een grotere groei leiden. Ook de eventuele invoering van beprijzing op de weg kan tot extra groei van het reizigersvervoer leiden. ProRail zal samen met de vervoerders nadere analyses van de groei opstellen. Aangezien deze nadere analyses nog niet beschikbaar zijn, zijn deze nog niet meegenomen in de doorkijk van de financiële middelen en prestatie-indicatoren. ProRail gaat ervan uit dat de prestaties na maximaal vier jaar een stabiele situatie hebben bereikt.

**1.4 Prestaties in perspectief**

In de afgelopen tien jaar is het aantal vervoerders toegenomen. Tien jaar geleden was sprake van één monopolist voor het vervoer van reizigers en goederen. Op dit moment is sprake van één monopolist voor het reizigersvervoer op het hoofdrailnet, vier reizigersvervoerders op de nevennetten en zeven goederenvervoerders. In 2004 is het vervoer per spoor gestegen: het aantal vervoerde tonnen goederen steeg fors en ook het aantal reizigerskilometers nam weer licht toe tot 14,1 miljard. Het aantal reizigerskilometers zal waarschijnlijk nog meer stijgen, als de kwaliteit van het reizen per trein verder verbetert.

Volgens prognoses van ProRail, met name gebaseerd op Ontwerp 2007, zal het spoorvervoer, uitgedrukt in treinkilometers, in de periode 2005–2010 stijgen met 5%. Het goederenvervoer per trein neemt flink toe, onder meer als gevolg van de opening van de Betuweroute. Ook stijgt het aandeel van het goederenvervoer binnen het totale vervoer per trein. Het aantal treinkilometers van het reizigersvervoer op de hoofdspoorweginfrastructuur daalt aanvankelijk iets, omdat de lijnen van Randstad Rail vanaf medio 2006 geen deel meer uitmaken van de hoofdspoorweginfrastructuur. De groei van het personenvervoer vanaf 2007 zal mede voortvloeien uit de ingebruikname van de HSL-Zuid.

**Ontwikkeling treinkilometers (in miljoen treinkilometers per jaar)**

	1980	1990	2000	2005	2006	2009
Personenvervoer	96,0	107,4	123,9	123,6	123,0	129,6
Goederenvervoer incl. werktreinen en aannemers	10,6	8,4	8,3	12,0	12,2	13,6
<b>Totaal alle verkeer</b>	<b>106,6</b>	<b>115,8</b>	<b>132,2</b>	<b>135,6</b>	<b>135,2</b>	<b>143,2</b>

De omvang van de Nederlandse spoorweginfrastructuur (gemeten in spoorlengte) is in de afgelopen tien jaar niet substantieel toegenomen. Door inspanning van ProRail is de veiligheid op overwegen de afgelopen jaren sterk verbeterd. Zo is het aantal botsingen tussen treinen en weggebruikers op overwegen gedaald van 88 in het jaar 2000 tot 59 in 2004. Ondanks een toename van het trein- en wegverkeer daalt het aantal ongevallen.

**Ontwikkeling omvang Nederlandse spoorweginfrastructuur**

		1995	2004	1995-2004
Spoorlengte	KM	6.360	6.563	3,2%
Netlengte	KM	2.813	2.811	-0,1%
Overwegen	Aantal	3.061	2.878	-6,0%
Onbeveiligde overwegen	Aantal	1.110	762	-31,4%
Stations	Aantal	365	387	6,0%
Wissels	Aantal	8.642	8.383	-3,0%

De kwaliteit van het spoor is in de afgelopen jaren verbeterd, uitgedrukt in de nu geldende kernprestatie-indicatoren. Tussen 2000 tot 2004 is het aantal treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's) met 19% gedaald. In 2005 is de prognose dat het aantal TAO's weer met 8% daalt ten opzichte van 2004. De functiehersteltijd (FHT) is eveneens afgenomen. Als gevolg daarvan is de klanthinder (TAO\*FHT) sinds 2000 met 25% gedaald. Deze daling is mede het resultaat van een strakkere sturing op het spooronderhoud. ProRail sluit daarvoor prestatiecontracten met aannemers over de te leveren output. Het aantal TAO's zal de komende jaren naar verwachting blijven dalen tot een stabiel niveau van 6.500 vanaf 2007. ProRail geeft de hoogste prioriteit aan de reductie van het aantal TAO's op belangrijke baanvakken. Vanaf 2006 wordt de prestatie-indicator uitgebreid met een baanvakwaarde. Door deze toevoeging wordt recht gedaan aan het verschil in impact van bijvoorbeeld een

wisselstoring op een nevenspoor en een computerstoring op een groot stationsemplement. Daarnaast is ook het aantal onregelmatigheden bij de rijweginstelling voor treinen gedaald van 1536 in 2000 tot 971 in 2004. Voor 2005 is de prognose 860 onregelmatigheden. De verdere daling van het totaal aantal onregelmatigheden in de komende jaren is ambitieus, omdat de ingebruikname van de HSL en de Betuweroute in 2007 waarschijnlijk extra TAO's op zal leveren.

**Ontwikkeling realisatie / prognose aantal onregelmatigheden in rijweginstellingen en TAO's**

Realisatie/Prognose	Realisatie 2000	Realisatie 2004	2005	2006	2007	2008	2009
Onregelmatigheden	1.536	971	1.075	1.000	1.100	1.050	1.000
TAO's	9.241	7.297	7.100	6.800	6.500	6.500	6.500
Totaal	10.777	8.268	8.175	7.800	7.600	7.550	7.500

In 2006 wordt de 'midterm review' van het Herstelplan Spoor uitgevoerd. Doel van de midterm review is het beoordelen van de effectiviteit en de voortgang van de projecten uit het herstelplan.

**1.5 Het railinfrasysteem in internationaal perspectief**

ProRail is goed op de hoogte van de eigen positie ten opzichte van andere inframanagers in Europa, dankzij diverse benchmarkstudies. De infrastructuur in ons land is de meest intensief gebruikte in Europa, heeft het minste aantal spoorstaafbreeken en kent nagenoeg geen tijdelijke snelheidsbeperkingen door technisch falen. Het aantal treindienstaantastende onregelmatigheden komt in 2002 overeen met het gemiddelde in Europa. De kosteneffectiviteit is minder makkelijk te bepalen door grote verschillen tussen landen in complexiteit, gebruiksintensiteit en omstandigheden. Onderstaande tabel geeft een overzicht van enkele karakteristieke eigenschappen van de landen waarmee ProRail zich conform de Beheerconcessie mee moet vergelijken. Aan het rijtje van zes landen is Zwitserland toegevoegd omdat de omvang en de gebruiksintensiteit van het railnet in dat land grote gelijkens met de Nederlandse situatie vertoont.

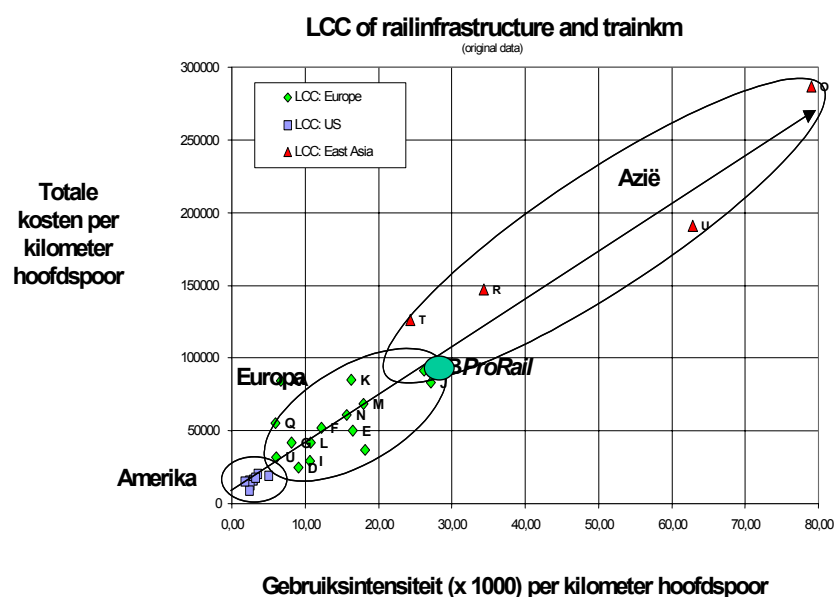
**Benchmark conform concessie – situatie 2004 (Bron: EIM en Jaarverslagen)**

	Netlengte (in km)	Reizigers-kilometers (in Mkm per km netlengte)	Goederenton-kilometers (in Mkm per km netlengte)	Aandeel reizigers-vervoer (in %)
<b>België (2003)</b>	3.521	2.4	2.1	81%
<b>Duitsland</b>	35.593	2.0	2.4	77%
<b>Frankrijk</b>	32.888	2.2	1.5	
<b>Japan (2003)</b>	27.379	14.0	0.0	
<b>Nederland</b>	2.811	5.0	3.8	93%
<b>Verenigd Koninkrijk</b>	16.652	2.4	1.1	89%
<b>Zweden</b>	14.362	0.6	1.4	70%
<b>Zwitserland</b>	3.087	4.1	3.3	80%

Voor een vergelijking tussen de kosten in verschillende landen is de verhouding tussen de kosten voor beheer en onderhoud en het gebruik van de railinfrastructuur van belang. De gebruiksintensiteit van een spoornet is sterk bepalend voor de hoogte van de life-cyclekosten. Deze systematiek wordt ook gehanteerd bij het vaststellen van de gebruiksvergoeding die de



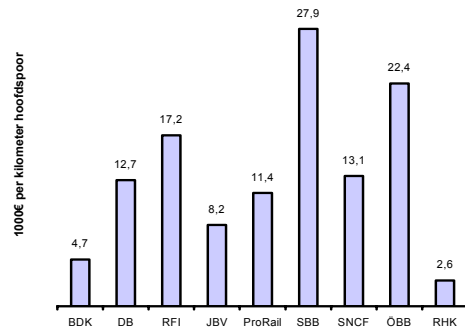
vervoerders moeten betalen. De resultaten van een internationale benchmarkstudie, die onder auspiciën van het Union Internationale des Chemins de fer (UIC) is uitgevoerd, geven een indicatie voor de redelijkheid van de kosten van de railinfrastructuur. Gegeven de huidige Nederlandse gebruiksintensiteit op het hoofdrailnet is het kostenniveau in lijn met andere Europese railinfrabeheerders na correcties voor de verschillen in complexiteit, gebruiksintensiteit en omstandigheden. De recent uitgevoerde audit van Booz Allen Hamilton bevestigt deze conclusie. ProRail is op basis van deze audits en benchmark van mening dat de financiële meerjaren prognose sober en doelmatig is conform artikel 4 lid 1 van de beheerconcessie. Uit onderstaande grafiek blijkt dat het kostenniveau van ProRail onder het internationale gemiddelde kostenniveau ligt.



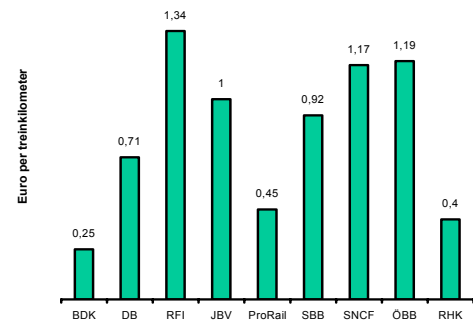
In 2002 heeft UIC een aantal benchmarkstudies uitgevoerd naar de technische prestaties van een aantal Europese railinfrabeheerders. Uit een van deze studies komt naar voren dat ProRail binnen Europa de benchmark is op het gebied van het aantal spoorstaafbrecen. Het aantal spoorbrecen is een indicatie voor de kwaliteit van de spoorstaven. Dit komt met name omdat Nederland - als een van de eerste landen in Europa - potentiële brecen vroegtijdig opspoot met ultrasone metingen. Naar verwachting brengt UIC eind 2005 een update van de benchmark uit.

In opdracht van negen Europese railinfrabeheerders is een analyse gemaakt van de "Infrastructure Operations Performance". Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de kosten voor verkeersleiding in elk van de onderzochte landen. Ook uit deze landenvergelijking blijkt dat ProRail, gezien de hoge gebruiksintensiteit in Nederland, een koppositie vervult.

Kosten verkeersleiding per kilometer hoofdspoor

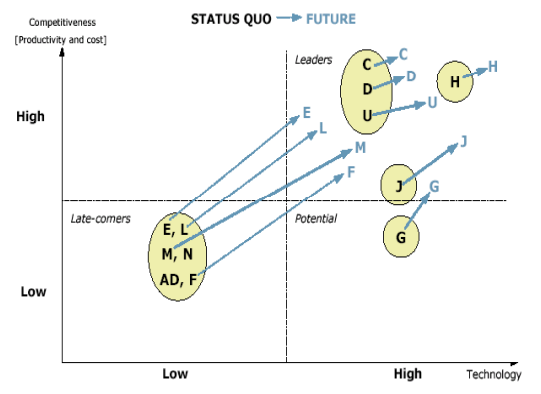


Kosten verkeersleiding per treinkilometer



Uit dit onderzoek blijkt ook dat ProRail (land H in onderstaand schema) op het gebied van productiviteit, kosten en technologie door veel landen in Europa als het voorbeeld wordt gezien. Andere landen die goed scoren zijn Denemarken, Zweden en Finland.

Status quo and developments in technology and competitiveness



De resultaten van bovenstaande benchmarkstudies laten zien dat ProRail internationaal op meerdere fronten tot de koplopers behoort.

## 2 Kernprestaties en maatregelen in 2006

ProRail maakt met de minister van Verkeer en Waterstaat afspraken over de te leveren prestaties en maatregelen die ProRail in 2006 zal leveren. ProRail heeft een conceptvoorstel daarvoor ter consultatie voorgelegd aan de spoorwegondernemingen die een toegangsovereenkomst hebben met ProRail. Naar aanleiding van de consultatie heeft ProRail het voorstel op een aantal punten bijgesteld.



### Doel van dit hoofdstuk

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de prestatie die ProRail in 2006 wil leveren op de volgende terreinen:

- beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur;
- reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transervoorzieningen;
- kwaliteit van de bijsturing en kwaliteit van de informatievoorziening;
- kwaliteit van de capaciteitsverdeling;
- naleving van wettelijke kader en het beleid voor veiligheid en milieu;
- een zo efficiënt mogelijke werkwijze.

Voor iedere prestatie is aangegeven welke nadere prestatie-indicator de prestatie tot uitdrukking brengt, of ProRail hiervoor instemming van de Minister vraagt, hoe de waarde daarvan gemeten wordt, welke waarde ProRail nastreeft en eventueel de maatregelen die ProRail treft om dat te bereiken. In een consultatiedocument zijn deze in het voorjaar van 2005 conform artikel 4 lid 1 uit de Beheerconcessie voorgelegd aan de partijen die op dat moment over een kader- of toegangsovereenkomst met ProRail beschikten (de "gerechtigden"). De

laatste paragraaf van dit hoofdstuk geeft een kort verslag van de opmerkingen van de gerechtigden en de reactie van ProRail daarop. Tevens is per prestatie de consultatie van gerechtigden kort toegelicht en de evaluatie van 2005 opgenomen (conform artikel 21 lid 1.a van de beheerconcessie). In de cijferreeksen is bij de realisatie van 2005 de prognose voor 2005 uit het derde kwartaal 2005 weergegeven.

### **Prestatie-indicatoren**

In de Beheerconcessie zijn de zorgtaken van ProRail uitgewerkt in kernprestaties (tabel 1). ProRail heeft de kernprestaties vertaald in zes kernprestatie-indicatoren. De kernprestatie-indicatoren zijn verder onderverdeeld in negen nadere prestatie-indicatoren. De nadere prestatie-indicatoren zijn eenduidig meetbaar en goed te relateren aan maatregelen. De grenswaarde geeft de ondergrens van de nadere prestatie-indicator aan die tenminste behaald moet worden. De doelstelling is het behalen van de richtwaarde.

### **Sturen op output**

Vanaf 2008 maken ProRail en de minister van Verkeer en Waterstaat in het beheerplan afspraken over de waarden van de kernprestatie-indicatoren die ProRail moet bereiken. ProRail geeft daarbij aan welke grenswaarden passen bij het budget van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. ProRail en de minister maken vanaf dat moment geen afspraken meer over de maatregelen die ProRail inzet om de grenswaarden te behalen. Dat is de verantwoordelijkheid van ProRail. De partijen maken alleen afspraken over het eindresultaat. In de Beheerconcessie wordt deze manier van afspraken maken aangeduid met de term "outputsturing".

In 2006 is het voor een aantal prestatie-indicatoren al mogelijk om op output te sturen. Voor deze prestatie-indicatoren heeft ProRail in dit document de grenswaarden vermeld. Voor andere prestatie-indicatoren is outputsturing nog niet mogelijk. In die gevallen zijn de maatregelen vermeld die ProRail gaat uitvoeren. In de komende jaren ontwikkelt ProRail de kennis om in 2008 outputsturing voor alle prestaties mogelijk te maken.

In aanvulling op de prestatie-indicatoren die voor de outputsturing gebruikt worden, presenteert ProRail ook enkele extra prestatie-indicatoren als informatie-item. ProRail maakt geen afspraken met de minister over te behalen grens- of richtwaarden voor deze informatie-items en is ook niet verplicht om de maatregelen te vermelden die de prestaties op deze punten kunnen verbeteren. ProRail geeft deze prestatie-indicatoren weer als uitwerking van de overige eisen in de beheerconcessie, zoals bijvoorbeeld efficiënt werken.

### **Uitgangspunten**

De richt- en grenswaarden en de maatregelen die in dit document beschreven zijn, heeft ProRail gebaseerd op de vervoersprognoses zoals weergegeven in onderstaande tabellen. De prognoses zijn afgeleid uit gegevens en schattingen van spoorwegondernemingen en sluiten aan bij het onderzoek die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat deze zomer heeft gehouden naar de effecten van de invoering van de nieuwe systematiek voor de gebruiksvergoeding. Uit de prognoses blijkt dat zowel het personenvervoer als het goederenvervoer vanaf 2007 toeneemt. Deze toename is het gevolg van de ingebruikname van de Betuweroute en de HSL. De vervoersgroei kan gevolgen hebben voor de prestaties van ProRail omdat extra infrastructuur ook extra kansen op storingen met zich meebrengt. Na 2010 wordt in dit Beheerplan 2006 rekening gehouden met een groei van trein- en tonkilometers die aansluit bij de Nota Mobiliteit. ProRail is samen met de vervoerders bezig met een netwerkanalyse waarin de groeicijfers in de periode 2011-2020 worden bepaald. Dit zijn de gebruiksprognoses van ProRail voor het jaar 2005 waarbij de ontwikkeling van de trein- en tonkilometers tot en met 2010 zijn gebaseerd op onderzoek door ProRail. De cijfers van de Betuweroute zijn gebaseerd op inschattingen van ProRail zonder de ontwikkelingen van het

extra vervoer uit de samenwerking met derden, zoals extra vervoer als gevolg van de business case Betuweroute, mee te nemen. De uitkomst betreft een schatting die de ondergrens van de gebruiksonwikkeling weergeeft.

### Ontwikkeling treinkilometers\* 2005-2010

Treinkilometers (miljoen/jaar)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Personenvervoer	123,6	123,6	123,0	125,5	129,4	129,6	129,6
Goederenvervoer	11,5	11,5	11,7	12,1	12,6	13,1	13,5
Werktreinen en aannemers	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
<b>Totaal treinkilometers alle verkeer</b>	<b>135,6</b>	<b>135,6</b>	<b>135,2</b>	<b>138,1</b>	<b>142,5</b>	<b>143,2</b>	<b>143,6</b>
Waarvan over nieuwe HSL-Infra	0,0	0,0	0,0	1,6	4,5	4,5	4,5
Waarvan over Betuweroute	0,0	0,0	0,0	2,4	2,8	3,2	4,1
Index (2005=100)	100,0	100,0	99,7	101,8	105,1	105,6	105,9

\*definitie treinkilometer: het aantal kilometer dat een trein rijdt exclusief rangeren

### Ontwikkeling tonkilometers\* 2005-2010

Tonkilometers alle verkeer (mld/jaar)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bruto tonkilometers personenvervoer	33,4	33,4	33,3	34,1	35,2	35,4	35,4
Bruto tonkilometers goederenvervoer	12,0	12,3	12,6	13,0	13,5	14,1	14,6
Werktreinen en aannemers	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
<b>Totaal tonkilometers alle verkeer</b>	<b>45,5</b>	<b>45,8</b>	<b>46,0</b>	<b>47,2</b>	<b>48,8</b>	<b>49,6</b>	<b>50,1</b>
Waarvan over nieuwe HSL-Infra	0,0	0,0	0,0	0,4	1,2	1,2	1,2
Waarvan over Betuweroute	0,0	0,0	0,0	2,8	3,3	3,8	4,7
Index (2005=100)	99,3	100,0	100,4	103,1	106,6	108,3	109,4

\*definitie tonkilometer: het product van het aantal gereden treinkilometer en het gewicht van de trein in ton.

Conform de beheerconcessie artikel 4. lid 1 voldoet het beheerplan aan artikel 7, vierde lid, van de richtlijn 91/440/EEG. ProRail zorgt ervoor dat het gebruik en ontwikkeling van de infrastructuur optimaal en efficiënt is door doelmatigheid en efficiëntie van mogelijke maatregelen onderling te vergelijken. In de volgende paragrafen van dit hoofdstuk zal ProRail verder ingaan op de optimale prijs-prestatieverhouding. De volgende twee punten onderbouwen deze stelling voor het geheel van ProRail:

- 1) In januari 2005 heeft BoozAllenHamilton de financiële meerjarenprognose van ProRail geaudit. Hieruit blijkt dat de prestaties van ProRail na invoering van de afgesproken efficiëncymaatregelen uit de Nota Mobiliteit precies het kostenniveau bereiken dat in het midden van de bandbreedte valt die BoozAllenHamilton daarvoor inschat. Met de aanbevelingen van deze audit is ProRail aan het werk om zijn prestatie verder te verbeteren (zie ook paragraaf 3.5.3).
- 2) ProRail stelt een meerjarenplanning op voor infrastructurele maatregelen (productieplan). Het productieplan geeft een gedetailleerde planning van activiteiten voor de jaren 2006 en 2007 en een globale planning voor de jaren 2008-2010. De maatregelen worden getoetst met het toetsinstrument "priomatrix". Dit toetsinstrument maakt het mogelijk om een transparante afweging te maken tussen de inzet van middelen en de prestaties. Het instrument geeft aan in hoeverre ProRail met de geplande maatregelen voldoet aan wet- en regelgeving voor bijvoorbeeld veiligheid en milieu en hoe de maatregelen scoren op criteria zoals betrouwbaarheid, beschikbaarheid, transferkwaliteit en lifecyclemanagement (LCM). Deze afweging zorgt voor een optimale inzet van middelen.

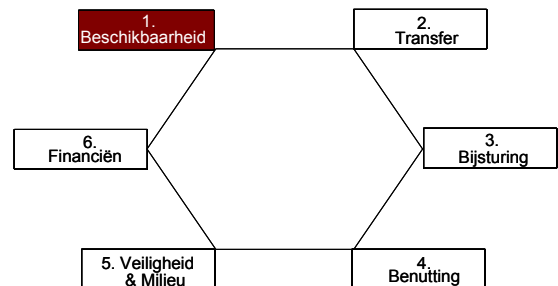
**Tabel 1: Relatie zorgtaken Beheerconcessie en Nadere Prestatie Indicatoren ProRail 2006**

<b>Zorgtaken in de Beheerconcessie</b>	<b>Kernprestaties in de Beheerconcessie</b>	<b>Top KPI's ProRail</b>	<b>Nadere Prestatie-indicatoren (2006)</b>
Betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur	De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur	ProRail zorgt voor optimale beschikbaarheid	1.1) Treindienst Aantastende Onregelmatigheden x Gemiddelde functiehersteltijd x Baanvakwaarde 1.2) Treinvrije Periodes met hinder x Duur x Baanvakwaarde
Leiden van het verkeer over de spoorweginfrastructuur	De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transfervoorzieningen	ProRail komt afspraken met betrekking tot transfervoorziening na	2.1) Reinheid (landelijk gemiddelde) 2.2) Sociale veiligheid (landelijk gemiddelde) 2.3) Toegankelijkheid (ter informatie in 2006)
Eerlijke, niet-discriminerende verdeling van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur	De kwaliteit van de bijsturing De kwaliteit van de informatievoorziening	ProRail komt afspraken met spoorweg-ondernemingen na	3.1) Bijsturing conform afspraken 3.2) Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling 3.3) Informatievoorziening conform afspraken*
... binnen wettelijke kaders van veiligheid en milieu ... en op een zo efficiënt mogelijke wijze.	De kwaliteit van de capaciteitsverdeling	ProRail optimaliseert de benutting van het spoor door de spoorwegondernemingen	4.1) Benutting (ter informatie in 2006) 4.2) Geslaagde beroepen bij de NMa 5.1) Systeemveiligheidsindex 5.2) Arbeidsveiligheidsindex 5.3) Milieu (alleen maatregelen opgenomen) 6.1) Kosten per treinkilometer 6.2) Percentage Overheadkosten

\*deze prestatie-indicator is onderdeel van privaatrechtelijk contract tussen NS en ProRail met een niet-gesubsidieerde inkomstenstroom voor ProRail

**2.1 De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur**

ProRail heeft deze kernprestatie vertaald in de kernprestatie-indicator “ProRail zorgt voor een optimale beschikbaarheid”. De beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur wordt beïnvloed door geplande niet-beschikbaarheid door werkzaamheden en ongeplande niet-beschikbaarheid door storingen. De betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur is vooral gerelateerd aan de ongeplande niet-beschikbaarheid.



Geplande en ongeplande niet-beschikbaarheid zijn communicerende vaten: veel preventief onderhoud leidt tot minder storingen. ProRail streeft naar optimale prestaties tegen zo laag mogelijke kosten. Twee nadere prestatie-indicatoren (NPI's)<sup>1</sup> maken de prestatie voor beschikbaarheid en betrouwbaarheid meetbaar: één voor de ongeplande niet-beschikbaarheid en één voor de geplande niet-beschikbaarheid.

**2.1.1 De ongeplande niet-beschikbaarheid: Treindienst Aantastende Onregelmatigheden (TAO) x Gemiddelde functiehersteltijd (FHT) (Instemming)**

**Nadere prestatie-indicator**

De nadere prestatie-indicator geeft de treinhinder weer die veroorzaakt wordt door het falen van de infrastructuur. In de afgelopen jaren heeft ProRail deze NPI gemeten door het aantal treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's) te vermenigvuldigen met de gemiddelde functiehersteltijd. In 2006 zal ProRail meer het effect op de treindienst gaan meten in een verbeterde NPI die vanaf 1 januari 2006 als informatie-item operationeel zal zijn: het aantal treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's) x de gemiddelde functiehersteltijd x de baanvakwaarde. De baanvakwaarde is een maat voor de hinder die de niet-beschikbaarheid op de betreffende baanvakken veroorzaakt. ProRail zal over beide NPI's rapporteren om de meerjarige trend zichtbaar te houden.

*Treindienst Aantastende Onregelmatigheid (TAO)*

Een TAO is een onregelmatigheid aan de infrastructuur waarbij treinhinder ontstaat. De TAO geeft aan dat de railinfrastructuur niet beschikbaar is als gevolg van een onregelmatigheid en dat er hinder voor de treindienst ontstaat. TAO's kunnen verschillende oorzaken hebben. In de nadere prestatie-indicator ongeplande niet-beschikbaarheid worden alle TAO's meegerekend die ontstaan als gevolg van onregelmatigheden aan de infrastructuur. Deze onregelmatigheden kunnen bijvoorbeeld ontstaan door techniek, weer, processen of derden.

*Functiehersteltijd*

De gemiddelde functiehersteltijd (FHT) is gedefinieerd als de gemiddelde tijdsduur die nodig is om de directe gevolgen van een onregelmatigheid aan de infrastructuur te verhelpen. Het meten van de functiehersteltijd start op het moment waarop ProRail een melding binnenkrijgt van een onregelmatigheid aan de infrastructuur met treinhinder en loopt door tot het moment waarop de railinfrastructuur weer beschikbaar is voor de spoorwegerondernemingen. De (oorzaak van de) storing hoeft op dat moment nog niet te zijn weggenomen. Het gaat erom dat de infrastructuur, eventueel met enige beperkingen, weer gebruikt kan worden. ProRail heeft hierbij continu oog voor het effect van een kortere functiehersteltijd op de treindienst.

<sup>1</sup> Een nadere prestatie-indicator maakt een kernprestatie eenduidig meetbaar en is te relateren aan maatregelen.

## Baanvakwaarde

De spoorweginfrastructuur is verdeeld in baanvakken. Dat zijn kleinere delen infrastructuur die afzonderlijk buitendienst gesteld kunnen worden. Aan alle baanvakken is een baanvakwaarde toegekend afhankelijk van de grootte van het baanvak en de vervoersintensiteit. Hoe meer treinen over een baanvak rijden, hoe hoger de baanvakwaarde. Door de baanvakwaarde te verwerken in de indicator, ontstaat meer inzicht in de treinhinder van een TAO. De baanvakwaarde wordt in samenwerking met de spoorwegondernemingen vastgesteld. Er wordt bij baanvakwaarde geen onderscheid gemaakt tussen hoofdrailnet en regionale lijnen. De baanvakwaarde wordt bepaald door het aantal treinbewegingen. De baanvakwaarde zal grafisch eenduidig vastgelegd worden.

## Ontwikkeling

ProRail werkt aan verbetering van de nadere prestatie-indicator ongeplande niet-beschikbaarheid en voert die in stappen door:

2005 aantal TAO's x gemiddelde functiehersteltijd

2006 aantal TAO's x gemiddelde functiehersteltijd x baanvakwaarde als informatie-item

## Richtwaarde

Voor ongeplande niet-beschikbaarheid is een richtwaarde vastgesteld. Uit onderstaande tabel blijkt dat de richtwaarde (TAO's x gemiddelde functiehersteltijd) in de komende jaren afneemt tot een stabiel niveau van 13.000 uur in 2007. Dit is 36% lager dan de ongeplande beschikbaarheid in 2000 die 20.176 uur bedroeg. De richtwaarde is afgeleid van doelstellingen die voor de onderliggende componenten gelden: de treindienst aantastende onregelmatigheden en de gemiddelde functiehersteltijd. Per 1 januari 2006 is de NPI inclusief de baanvakwaarde als informatie-item beschikbaar. De richtwaarde in 2006 is gelijk aan de doorkijk die in het beheerplan 2005 was aangegeven. Deze richtwaarde is hoger dan de prognose van 2005 om de volgende drie redenen:

- het is nog onzeker of de extra TAO-reductie structureel is;
- er zijn in 2006 veel werkzaamheden aan de infrastructuur inclusief de aansluiting van de Betuweroute en de HSL die extra storingen op de bestaande infrastructuur kunnen geven;
- de effecten van het normenkader veilig werken nog onzeker zijn voor wat betreft de beperking van de mogelijkheden voor preventief onderhoud en de mogelijk langere hersteltijd bij storingen.

Om deze redenen is ProRail van mening dat de richtwaarde van 13.600 in 2006 ambitieus is. Als in 2006 meer inzicht ontstaat in bovengenoemde effecten, past ProRail de richtwaarde aan in het Beheerplan 2007.

Prestatie-indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	>2008
1.1 TAO's x Gemiddelde FHT (in uren)								
Realisatie	19.126	16.842	15.081	13.500				
Richtwaarde				14.200	13.600	13.000	13.000	13.000

## Doelstelling Treindienst Aantastende Onregelmatigheid (TAO)

ProRail werkt hard aan de reductie van het aantal TAO's. Sinds 2003 is het aantal TAO's dan ook sterk gedaald, onder meer door een strakkere sturing op het spooronderhoud. ProRail sluit daarvoor prestatiecontracten met de procesaannemers over de te leveren output. Ook het programma TAO's derden heeft bijgedragen aan de daling. Het aantal TAO's zal de komende jaren naar verwachting blijven dalen tot een stabiel niveau van 6.500 vanaf 2007. ProRail geeft



de hoogste prioriteit aan de reductie van het aantal TAO's op belangrijke baanvakken. Hiermee loopt ProRail vooruit op de uitbreiding van de prestatie-indicator met de baanvakwaarde. In de jaren na 2007 wil ProRail het niveau van 6.500 TAO's handhaven, terwijl de vervoersintensiteit toeneemt. Dit betekent dat er na 2007 het aantal TAO's per treinkilometer nog steeds zal dalen, terwijl ProRail zich richt op reductie van de totale effect van TAO's (via sturen op baanvakwaarde) en niet alleen het aantal TAO's. In de onderstaande reeks zijn de TAO's die de nieuwe infrastructuur van de Betuweroute en de HSL naar verwachting zullen veroorzaken niet meegenomen. In aanvulling op de doelstellingen zal de nieuwe infrastructuur van de Betuweroute (deel A15 tracé) naar verwachting 150-300 TAO's per jaar veroorzaken. Voor de nieuwe infrastructuur van de HSL (aansluiting op bestaande infrastructuur) is nog geen inschatting gemaakt.

Aantal TAO's ProRail	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	>2008
Realisatie	8.025	8.233	7.297	6.750				
Richtwaarde				7.100	6.800	6.500	6.500	6.500

*Doelstelling functiehersteltijd*

ProRail wil de gemiddelde functiehersteltijd reduceren van 143 minuten in 2002 tot 120 minuten in de periode 2005-2007. De belangrijkste baanvakken en knooppunten krijgen hierbij prioriteit. Het aantal treinen dat door toedoen van ProRail vertraging oploopt, zal hierdoor naar schatting afnemen. De invoering van het Normenkader Veilig Werken kan een negatief effect hebben op de functiehersteltijd, omdat het inrichten van een veilige werkplek bij een storing meer tijd kan vergen. Dit effect, dat afhankelijk is van het type storing en de locatie waar de storing optreedt, is op dit moment nog niet te kwantificeren. Het vergt dan ook extra inspanning om een gemiddelde functiehersteltijd van 120 minuten te realiseren en te continueren. Ook leidt de afname van TAO's derden ertoe dat het moeilijker wordt om de FHT te verkleinen. Dit komt omdat TAO's derden een relatief lage FHT hebben. Ondanks de invoering van het Normenkader Veilig Werken en de reductie van TAO's derden lijkt de richtwaarde echter nog steeds haalbaar. De huidige ambitie is bepaald op basis van een kosten-batenafweging waarbij de reductie van TAO's op belangrijke baanvakken (met een hoge baanvakwaarde) de prioriteit heeft gekregen.

Gemiddelde FHT (in minuten)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	>2008
Realisatie	143	122	124	120				
Richtwaarde				120	120	120	120	120

ProRail wil ook de betrouwbaarheid van prognoses over de hersteltijd bij storingen verder verbeteren. Een betrouwbare prognose maakt het voor de spoorwegondernemingen gemakkelijker om de aard en de omvang van bijsturingsmaatregelen voor het materieel en personeel vast te stellen. Dit stelt de vervoerder in staat om de treindienst sneller op te starten nadat de infrastructuur weer is vrijgegeven. De tijd tussen het vrijgeven van de infrastructuur en het opstarten van de treindienst valt overigens buiten de functiehersteltijd en dit effect komt dus niet tot uiting in de NPI. Deze tijd is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de verkeersleiding en de vervoerders die in onderling overleg snel de treindienst moeten opstarten.

**Meetsysteem**

TAO's, functiehersteltijd en baanvakwaarde worden afzonderlijk bepaald en daarna met elkaar vermenigvuldigd. De keuze voor het meetsysteem is ingegeven door het reeds bestaande operationele proces.

## *Meetsysteem TAO's*

ProRail legt de onregelmatigheden in de treindienst op gestandaardiseerde wijze vast in het registratiesysteem "Geeltje". Hierbij worden onder meer de veroorzakende partij en oorzaak gemeld. Het huidige systeem meet alleen (een deel van) de primaire onregelmatigheden en geen secundaire of gevolgeffecten.

ProRail gaat het registratiesysteem "Geeltje" verbeteren door implementatie van een nieuw monitoringsysteem. Dat gebeurt in twee stappen. De eerste stap voorziet in herbouw van het systeem "Geeltje". Per 1 januari 2006 zal hierdoor een betere, deels geautomatiseerde, registratie van vrijwel alle onregelmatigheden mogelijk zijn, inclusief de TAO's. Op 1 januari 2007 zal het nieuwe monitoringsysteem in werking treden (zie ook paragraaf 2.3.2). De ontwikkeling van een nieuw monitoringsysteem leidt tot aanpassingen van het meetsysteem. Doordat de metingen geautomatiseerd en daarmee preciezer worden, zal het aantal gemeten onregelmatigheden mogelijk toenemen. In de eerste helft van 2006 worden de effecten zichtbaar van het vernieuwde meetsysteem "Geeltje". Zonodig worden daarna de richtwaarden aangepast. ProRail is bezig met het uitvoeren van een trendbreukanalyse en zal de verschillen tussen de systemen zo goed mogelijk verklaren. Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief. Inzicht in de werking is na te vragen bij ProRail.

## *Meetsysteem functiehersteltijd*

Het huidige meetsysteem is gebaseerd op de tijd die verloopt tussen de melding van de storing en het weer beschikbaar zijn van de railinfrastructuur. Om de treinhinder te beperken is ook de tijd tussen het moment van vrijgave van de infrastructuur en het opstarten van de treindienst van belang. Dit zit niet in de functiehersteltijd.

Onregelmatigheden met een duur van minder dan twee minuten en langer dan 24 uur tellen momenteel niet mee in de berekening van de gemiddelde functiehersteltijd. Deze tijdsperiode is gebaseerd op de bijstuurbaarheid van de dienstregelingplanning. Storingen van minder dan 2 minuten zijn op te vangen in de dienstregeling door de speling in de rijtijden terwijl storingen van meer dan 24 uur worden opgevangen door een gewijzigde dienstregelingplanning en/of alternatief vervoer. De huidige registratie dekt ruim 85% van alle onregelmatigheden binnen deze uitersten. ProRail wil dit percentage in de komende jaren verbeteren. Ook onderzoekt ProRail of en in welke mate storingen van meer dan 24 uur in de functiehersteltijd te verwerken zijn. Op dit moment worden deze storingen niet meegenomen omdat het veelal calamiteiten betreft waarbij andere processen, zoals inspectie door Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), vóórgaan op het functieherstel. In het meetsysteem van de functiehersteltijd worden megaverstoringen zoals de ontsporingen bij Amsterdam in 2005 niet meegenomen omdat deze langer dan 24 uur duurden maar bijvoorbeeld de stroomstoring op de verkeersleidingpost in Utrecht wel omdat deze minder dan 24 uur duurde. Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief. Inzicht in de werking is na te vragen bij ProRail.

## *Meetsysteem baanvakwaarde*

ProRail stelt samen met de spoorwegondernemingen vóór 1 januari 2006 voor ieder baanvak een baanvakwaarde vast die onder meer samenhangt met het aantal treinen dat van het baanvak gebruik maakt. De baanvakwaarde gaat tevens in op de vraag van vervoerders of de NPI het effect van bijvoorbeeld een megaverstoring kan weergeven. Het overleg hierover vindt in november 2005 plaats in een separate consultatie van gerechtigden over de NPI beschikbaarheid. De baanvakwaarde wordt jaarlijks geëvalueerd en eventueel bijgesteld aan de hand van de wijzigingen in de dienstregeling. In 2006 wordt de baanvakwaarde alleen als informatie-item gehanteerd.

**Maatregelen**

In 2006 is het nog niet mogelijk om voor de NPI ongeplande niet-beschikbaarheid te sturen op de output. Daarom brengt ProRail in het beheerplan 2006 naast de vastgestelde richtwaarden ook de belangrijkste maatregelen in beeld die de prestatie op dit gebied ten goede komen. De maatregelen die hieronder beschreven zijn, gelden ook voor de NPI waarin de baanvakwaarde is verwerkt.

*Maatregelen TAO*

TAO's ontstaan door verschillende oorzaken: storingen door falen van de techniek, derden (bijvoorbeeld door personen op de baan), het weer en processen zoals het uitlopen van onderhoudswerkzaamheden. Onderstaande tabel geeft weer hoe het aantal TAO's in 2004 en in de prognose 2005 over deze categorieën was verdeeld.

<b>TAO's per categorie</b>	<b>Realisatie 2004</b>	<b>Prognose 2005</b>
Techniek	3.011	2.580
Derden	3.067	2.612
Weer	341	435
Processen	857	1.103
Overig	21	20
<b>Totaal</b>	<b>7.297</b>	<b>6.750</b>

ProRail heeft als doel om het aantal TAO's in 2006 met tenminste 300 te verminderen en in 2007 met 600 ten opzichte van de doelstelling van 7100 in 2005. Deze TAO-reductie contracteert ProRail per deelgebied door naar de aannemer, waardoor de totale keten gericht is op het halen van de doelstellingen. Uit analyse van de TAO's is gebleken welke maatregelen ondermeer effectief zijn voor het bereiken van deze doelstelling. De vijf maatregelen waarvan de grootste TAO-reductie wordt verwacht zijn:

- surveillance en voorlichting (TAO's door derden);
- hekwerken plaatsen om onbevoegd toegang tot het spoor te bestrijden (TAO's derden);
- camera's plaatsen (TAO's door derden);
- geboorde kabelverbinding (Cembre) gebruiken om storingen met kabelverbindingen aan spoorstaven te verminderen (TAO's techniek);
- aluminium overwegbomen gebruiken in plaats van houten overwegbomen om overwegstoringen te verminderen. Aluminium overwegbomen zijn beter zichtbaar en breken bij aanrijding op een vast punt, waarbij minder schade aan de overige overwegapparatuur ontstaat (TAO's techniek).

Naast bovenstaande maatregelen neemt ProRail natuurlijk ook andere maatregelen om het aantal TAO's te verminderen. Deze vallen veelal binnen de normale onderhoudswerkzaamheden die aan de infrastructuur worden verricht.

Ook onderhoud en de uitvoering van het meerjarenvervangingsplan hebben als doel om de infrastructuur veilig berijdbaar en beschikbaar te houden. Het onderhoud vindt plaats op basis van instandhoudingsdocumenten, die aangeven welke werkzaamheden ProRail verricht om de storingskans van de infrastructuur zo klein mogelijk te houden. Het meerjarenvervangingsplan geeft aan op welk moment vervanging van infrastructuur gepland is, gebaseerd op de technische levensduur. In het productieplan zijn voor 2006 de volgende activiteiten opgenomen voor bovenbouwvernieuwing:

<b>Bovenbouwvernieuwing 2006</b>	<b>Kwantiteiten 2006</b>
Spoor	93 Kilometer
Dwarsliggers	148 kilometer spoor
Ballast	42 kilometer spoor
Wissels	136 Stuks
Overwegen	2.513 Meter

#### *Maatregelen functiehersteltijd*

Om de treindhinder te beperken wil ProRail de functiehersteltijd minimaal op het huidige niveau houden. Ook wil ProRail de prognose over de duur van de functiehersteltijd verbeteren, zodat spoorwegondernemingen de treindienst sneller kunnen opstarten. De effecten van betere prognoses komen overigens niet tot uiting in de functiehersteltijd. Deze maatregel geeft echter wel invulling aan Artikel 13 van het Infrafonds. Dit artikel schrijft voor dat de verkeersleiding gericht moet zijn op het zo snel mogelijk herstellen van het treinverkeer na calamiteiten. Ook de functiehersteltijd is onderdeel van de contracten met de procescontractaannemers die het onderhoud uitvoeren.

ProRail zal de volgende maatregelen uit 2005 voortzetten, omdat ze effectief zijn voor de functiehersteltijd:

- verdere verbetering van de registratie van de functiehersteltijd in de Branchedatabase (gezamenlijke applicatie van ProRail en aannemers voor de registratie van onder meer storingen);
- gebruiken van storingsanalyse ter voorkoming van storingen en verbetering van het proces t.b.v. het herstel van de infra;
- verbeteren van aansturing van het proces t.b.v. het herstel van de infra met transparante en eenduidige verantwoordelijkheden, resultaatgerichte sturing van hersteltijden en prioriteiten, en het nemen van verantwoordelijkheden.

In 2005 leveren deze maatregelen overigens nog niet het volledige effect op.

De volgende maatregel uit 2005 zal ProRail voortzetten omdat ze effect hebben op het sneller opstarten van de treindienst, wat overigens niet zichtbaar is in de functiehersteltijd:

- meer focus en afstemming op het opstarten van de treindienst naast het herstel van de infrastructuur.

#### **Evaluatie 2005**

De maatregelen ter verbetering van de prognose van de functiehersteltijd hebben vooral effect buiten de FHT in de tijd nadat de infrastructuur hersteld is en de treindienst nog niet is opgestart. De maatregelen ter reductie van de functiehersteltijd beginnen hun vruchten af te werpen en de route naar een grotere betrouwbaarheid van de functiehersteltijd wordt eind 2005 voltooid. In 2005 valt op dat de TAO's voor "processen" en "weer" toenemen ten opzichte van 2004. De stijging bij TAO's processen wordt veroorzaakt door werkzaamheden aan het spoor of ondeskundig gebruik. Beide oorzaken worden aan de orde gesteld in gesprekken met de aannemers ter voorkoming van TAO's. De stijging van de TAO's "weer" wordt veroorzaakt door de extreme weersomstandigheden in de eerste helft van 2005. Door vooraf operationele maatregelen te treffen bij extreme weersituaties zijn de TAO's minder sterk gestegen dan zonder ingrijpen was voorzien. Gezien de verwachte daling in de TAO's in 2005 werpt het TAO-reductieprogramma zijn vruchten af. Volgens dezelfde methodiek als in 2005 is voor 2006 het maatregelenprogramma opgesteld.

**Consultatie gerechtigden**

Deze NPI is afgestemd met gerechtigden. De gerechtigden hebben gevraagd hoe de richtwaarde van de NPI de voor hen vereiste punctualiteitsstijging ondersteund. ProRail geeft aan dat een rechtstreeks verband tussen de NPI en punctualiteit ontbreekt. ProRail pakt dit bij de baanvakwaarde op waarbij zichtbaar kan worden gestuurd op de TAO's die de meeste treinhinder veroorzaken. Ook heeft ProRail samen met NS maatregelen afgestemd om de punctualiteit te verbeteren. Tevens hebben gerechtigden op een aantal punten verduidelijking gevraagd die ProRail in dit beheerplan heeft verwerkt. ProRail heeft duidelijk gemaakt dat bij de totstandkoming van de baanvakwaarde afstemming zal plaatsvinden met de gerechtigden, om ervoor te zorgen dat ook de belangen van regionale lijnen en goederenvervoerders verwerkt worden in de baanvakwaarde. Deze consultatie heeft in november 2005 plaatsgevonden. De gerechtigden hechten tevens belang aan het streven van ProRail naar een snellere start van de treindienst na het functiehervestel en vragen om een NPI die ook dit aspect meeneemt. ProRail zal deze opmerkingen meenemen in de evaluatie van de NPI's. Zie verder ook paragraaf 2.8.3.

**2.1.2 De geplande niet-beschikbaarheid: Trein Vrije Periodes met hinder (Instemming)**

De noodzakelijke activiteiten voor onderhoud, vernieuwing en uitbreiding leiden tot geplande niet-beschikbaarheid van de infrastructuur.

**Nadere prestatie-indicator**

In 2005 heeft ProRail de geplande niet-beschikbaarheid uitgedrukt in het aantal treinvrije periodes met hinder (TVP's). Een TVP is een periode waarin de infrastructuur niet beschikbaar is voor de treindienst en die vooraf bekend is gemaakt. TVP's worden ingedeeld in vier hinderklassen die samenhangen met de hinder die de buitendienststelling veroorzaakt. De TVP's die hinder veroorzaken in de hinderklassen "uitzonderlijk hinderrijk", "hinderrijk" en "hinderarm" tellen mee in de NPI Geplande niet-beschikbaarheid. De klasse "hindervrij" telt niet mee in de NPI, want deze heeft (bijna) geen treinhinder. Hindervrije TVP's vinden bijvoorbeeld 's nachts plaats als er geen treinen rijden. Het grootste deel van de TVP's die gebruikt worden voor werkzaamheden aan het spoor vallen wel in deze categorie. Het is ook het streven van ProRail om bij TVP's een afweging te maken tussen de hinder voor de reiziger, de hinder voor de vervoerders en de kosten van de werkzaamheden. Vanaf 1 januari 2006 worden ook de duur van de niet-beschikbaarheid en de baanvakwaarden in een verbeterde NPI verwerkt die in 2006 als informatie-item zal worden gerapporteerd. De baanvakwaarde geeft inzicht in het aantal treinen dat hinder ondervindt. ProRail zal over beide NPI's rapporteren om de meerjarige trend zichtbaar te houden.

**Ontwikkeling**

ProRail werkt aan verbetering van de nadere prestatie-indicator geplande niet-beschikbaarheid en voert die in stappen door:

2005 aantal TVP's met hinder per hinderklasse

2006 aantal TVP's met hinder per hinderklasse x duur x baanvakwaarde als informatie-item

**Richtwaarde**

Ervaringen in het verleden maken het mogelijk om bij een bepaald budget het aantal buitendienststellingen in te schatten. Op basis van (budget)informatie heeft ProRail geschat welke infrastructuurprojecten te verwachten zijn in 2007. Vervolgens is vastgesteld hoeveel TVP's nodig zijn voor de uitvoering van deze projecten. Op basis van de infrastructuurprojecten en de behoefte aan onttrekkingen, stemt de Capaciteitsmanager met alle capaciteitsvragers af en stelt vervolgens capaciteitskaders op. Hierbinnen kunnen de TVP's worden gepland. Voor

2006 zijn door Capaciteitsmanagement de meeste capaciteitskaders afgegeven. Het kan zijn dat de capaciteitsaanvraag voor TVP's niet geheel gehonoreerd wordt, om tot een optimale capaciteitsverdeling voor alle partijen te kunnen komen. Het aantal TVP's kan in dat geval afwijken van de richtwaarden. De doelstellingen zijn constant. De TVP's zijn gebaseerd op vigerend beleid met een afweging tussen treinhinder en kosten.

<b>Prestatie-indicator (Richtwaarde in aantallen)</b>	<b>Realisatie 2002</b>	<b>Realisatie 2003</b>	<b>Realisatie 2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>&gt;2008</b>
<b>1.2 Aantal TVP's per categorie</b>								
Uitzonderlijk hinderrijk	10	15	11	23	14	20	20	20
Hinderrijk	267	230	176	235	333	240	240	240
Hinderarm	165	80	12	86	136	70	70	70
<b>Totaal</b>	<b>442</b>	<b>325</b>	<b>199</b>	<b>344</b>	<b>483</b>	<b>330</b>	<b>330</b>	<b>330</b>

Uit de cijfers van de afgelopen jaren blijkt het aantal TVP's en de verdeling over de klassen uitzonderlijk hinderrijk, hinderrijk en hinderarm van jaar tot jaar aanzienlijk te wisselen. Dit heeft te maken met het soort projecten dat in een jaar uitgevoerd wordt en locatie van die projecten. Uiterlijk 1 januari 2006 wordt de nieuwe NPI als informatie-item vastgesteld waarin ook de duur en de baanvakwaarde zijn verwerkt.

### **Meetsysteem**

Om een werk aan het spoor uit te voeren wordt een TVP aangevraagd bij ProRail Capaciteitsmanagement. Bij deze aanvraag wordt ook de hinderklasse voor het treinverkeer aangegeven. De aanvragen worden geregistreerd in het systeem RAPIE dat een objectief overzicht geeft van de aanvraag en realisatie van TVP's. Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief. Inzicht in de werking is na te vragen bij ProRail. De keuze voor dit meetsysteem is ingegeven door het reeds bestaande operationele proces bij ProRail.

De hinderklasse wordt bepaald aan de hand van het aantal treinen waarvan de dienstregeling verstoord wordt. De baanvakwaarde is gelijk aan de baanvakwaarde die voor de NPI ongeplande niet-beschikbaarheid geldt.

### **Maatregelen**

ProRail beperkt het aantal TVP's met hinder door zoveel mogelijk werkzaamheden te combineren en de kosten af te wegen tegen de hinder die veroorzaakt wordt. Om hier een nog betere sturing aan te geven, wordt de huidige systematiek van TVP's in drie hinderklasse vervangen door de nieuwe NPI (zie ook ontwikkelingskader). De nieuwe NPI maakt gebruik van de baanvakwaarde en zal beter inzichtelijk maken hoeveel hinder veroorzaakt of vermeden wordt door combineren of juist opdelen van werkzaamheden.

### **Evaluatie 2005**

De prognose voor 2005 is in totaal 314 TVP's in plaats van de geplande 344, ondanks de hoger dan verwachte bovenbouwvernieuwing. Deze reductie vond met name plaats in de categorie hinderarm door die TVP's in hindervrij uit te kunnen voeren. In 2005 wordt het aantal TVP's beperkt door meer onderhoudsarme systemen en installaties te ontwikkelen en innovatieve werkmethoden toe te passen. Het ontwikkelen van onderhoudsarme installaties is geborgd in een continu proces voor ProRail. De innovatieve werkmethoden en instandhoudingsconcepten worden stapsgewijs ontwikkeld om het treinproduct niet aan te tasten. Dit is een meerjarig proces. De belangrijkste stappen zijn weergegeven bij de

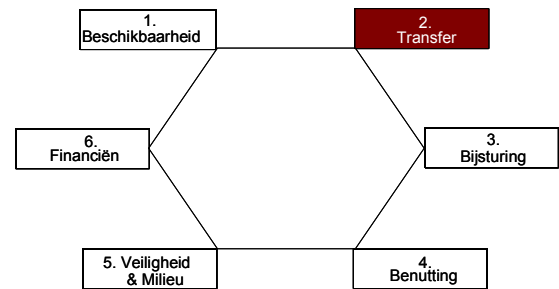
onderstaande maatregelen voor 2006. Binnen de sector is overeengekomen dat voor hindervrije werkzones per 11 december 2005 een onderhoudsrooster operationeel moet zijn. Hindervrije werkzones omvatten 30% van alle werkzones.

### Consultatie gerechtigden

Deze NPI is afgestemd met gerechtigden. De gerechtigden hebben verduidelijking gevraagd over onder andere het onderhoudsrooster. Ook hebben zij gevraagd om bij de verdere ontwikkeling van de verbeterde NPI ook aandacht te schenken aan andere processen dan reizigersvervoer en aan het effect op de treindienst. ProRail heeft de stand van zaken van het onderhoudsrooster toegelicht aan de gerechtigden. Ook heeft ProRail verklaard dat weging van de verschillende processen plaatsvindt bij de vaststelling van de baanvakwaarde. De toevoeging van de baanvakwaarde zal beter inzichtelijk maken wat het effect van een TVP op de treindienst is. Zie verder ook paragraaf 2.8.3.

## 2.2 De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transfervoorzieningen

ProRail heeft deze kernprestatie vertaald in kernprestatie-indicator "ProRail komt afspraken met betrekking tot de transfervoorzieningen na". De scope van deze prestatie-indicator betreft -conform de beheerconcessie- alle stations die onderdeel zijn van de hoofdspoorweginfrastructuur. Drie nadere prestatie-indicatoren brengen de prestaties in beeld op het gebied van reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van transfervoorzieningen voor reizigers. Voor reinheid en sociale veiligheid zijn grenswaarden vastgesteld. De maatregelen die ProRail daarvoor inzet, brengt zij daarom niet in beeld.



### 2.2.1 Reinheid en sociale veiligheid (Instemming)

#### Nadere prestatie-indicator

In 2005 heeft ProRail zogenaamde subjectieve NPI's gebruikt voor reinheid en sociale veiligheid. Deze NPI's geven een subjectieve beoordeling op basis van belevingsonderzoek onder reizigers. Inmiddels heeft ProRail in overleg met NS een objectieve NPI voor reinheid vastgesteld. De objectieve NPI Reinheid is opgebouwd uit onderliggende indicatoren voor dagelijkse schoonmaak, onderhoud, reinigen perronsporen, wintermaatregelen en graffiti. Vanaf 1 januari 2006 geldt deze objectieve NPI met de bijbehorende grenswaarde en vervalt voor de subjectieve NPI de grenswaarde. ProRail zal deze subjectieve NPI als informatie-item blijven rapporteren om te kunnen monitoren hoe de reiziger de objectieve resultaten waardeert. Voor sociale veiligheid blijft in 2006 de subjectieve NPI van toepassing.

#### Ontwikkeling

ProRail wil ook voor sociale veiligheid een NPI ontwikkelen die gebaseerd is op objectieve metingen. In 2005 ontwikkelt ProRail samen met NS de berekeningsmethode. In 2006 worden de resultaten van de objectieve NPI vergeleken met de resultaten van het subjectieve belevingsonderzoek en worden de nieuwe grens- en richtwaarden vastgesteld. Vanaf 2007 zijn de grenswaarden voor de objectieve NPI sociale veiligheid van toepassing en zal ook de subjectieve NPI sociale veiligheid alleen nog informatie-item zijn.

**Grenswaarde**

NS Stations voert voor ProRail het dagelijkse beheer van de transferruimtes uit. ProRail en NS Stations hebben afspraken gemaakt over een betere sturing op de prestatie-indicatoren voor reinheid, de staat van onderhoud (waaronder toegankelijkheidsvoorzieningen) en sociale veiligheid van transfervoorzieningen. Deze afspraken en prestatie-indicatoren zijn tot op gedetailleerd niveau uitgewerkt en opgenomen in de Beheerovereenkomst Stations tussen ProRail en NS. Hierin staan objectieve afspraken per stationscategorie. De grenswaarden volgen daarmee uit de praktijkervaring van een al langer lopend contract waarin de kosten, activiteiten en prestaties aan elkaar gekoppeld zijn en de huidige grenswaarde de optimale prestatie voor 2006 is. De huidige prestatie is zodanig hoog dat extra financiële middelen niet direct tot een betere prestatie leiden. De groei van de prestatie in de komende jaren is het gevolg van lange termijn effecten van investeringen.

*Reinheid*

ProRail hanteert in de objectieve NPI Reinheid verschillende grenswaarden per regio en per type station. De definitie van deze typen stations staat in de Netverklaring 2006. De NPI is vastgesteld door specialisten van zowel ProRail als NS Stations. In 2004 en 2005 is deze in de praktijk getoetst. De grenswaarden zijn bepaald op basis van de kosten, activiteiten en prestaties die voor de subjectieve NPI Reinheid werden geleverd. De grenswaarden verschillen in percentage en grensrapportcijfer omdat de meetmethodiek bij de objectieve methode geen waardeoordeel in zich heeft maar de vergelijking met een objectief referentiekader. De grenswaarden verschillen tevens per regio en type station, omdat ProRail gesteld heeft dat de oude activiteitsniveau per regio en station niet achteruit mocht gaan. Dit leidt tot hogere grenswaarden in een aantal regio's en typen stations dan de basis 65% / 7,5. In 2006 stelt ProRail een prestatie-indicator vast voor het landelijke gemiddelde. Dan worden ook de grenswaarden voor de jaren 2007 tot en met 2009 vastgesteld. De doorkijk 2007-2010 wordt in dit beheerplan gegeven met de subjectieve indicator voor reinheid. ProRail streeft ook naar stijgende lijn voor de objectieve grenswaarden.

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

Toelichting: 71% / 7,5 betekent dat 71% van de stations een rapportcijfer voor reinheid moet hebben dat ligt tussen de 7 en 8 en dat de gemiddelde score 7,5 moet bedragen.

In 2006 worden bovenstaande regionale NPI's inclusief grenswaarden gehanteerd. In 2006 wordt met de landelijke NPI Reinheid proefgedraaid. Deze zal in 2007 worden geïmplementeerd.

Ter informatie zijn ook de waarden van de subjectieve indicator voor reinheid opgenomen, die aangeeft op welke manier gebruikers van stations de reinheid beleven. ProRail streeft ernaar dat in 2005 48% van de geïnterviewde reizigers een rapportcijfer 7 of hoger zal geven voor de beleving van de reinheid. De richtwaarde komt overeen met de afspraken in de Beheerovereenkomst met NS Stations. De beleving is mede afhankelijk van externe omgevingsfactoren. Een negatief bericht in de krant kan bijvoorbeeld maanden doorwerken in de beleving van reinheid.



**Prestatie-indicator 2005**

(landelijk gemiddelde)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	>2008
<b>2.1) Reinheid stations (subjectief)</b>							
Realisatie	42% > 7	49% > 7	49% > 7				
Richtwaarde			48% > 7	49% > 7	50% > 7	51% > 7	51% > 7
Grenswaarde			42% > 7	nvt			

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

*Sociale veiligheid*

Ook voor sociale veiligheid gelden grenswaarden die ProRail tenminste moet behalen. Voor deze NPI zijn twee grenswaarden vastgesteld: één voor overdag en één voor 's avonds. In het aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (SVOV) en het Nationaal Veiligheidsarrangement (NVA) zijn maatregelen voorzien om de sociale veiligheid te vergroten. In 2005 is op 15 stations het programma Beheerste Avondtoegang Stations (BAS) ingezet. Hierdoor zal de NPI Sociale Veiligheid 's avonds licht stijgen met 1%. De huidige grenswaarde is gebaseerd op een optimale verhouding tussen kosten, activiteiten en prestaties. ProRail zal de additioneel verwachte verbetering van de sociale veiligheid pas laten doorwerken in een hogere grenswaarde als de maatregelen hun effect op de NPI hebben bewezen. Om deze reden zijn ook de effecten van de projecten als OV-chipkaart en de toegangspoortjes tot stations nog niet in de doorkijk voor de grenswaarde opgenomen. Tevens zijn de effecten van de maatregelen zoals het plaatsen van camera's en verbeteren van verlichting op de transfervoorzieningen niet opgenomen. De richtwaarde is in 2006 voor overdag gelijk aan 2005 en voor 's avonds een procentpunt hoger dan de prognose 2005. Dit vindt ProRail voldoende ambitieus aangezien het nog niet duidelijk is of de stijging structureel of incidenteel is. De grenswaarde is acht procentpunt lager dan de richtwaarde omdat een klantoordeel over sociale veiligheid van meer elementen afhangt dan de sociale veiligheid op de stations. Om dit in het Beheerplan 2007 te ondervangen wordt gewerkt aan een objectieve prestatie-indicator voor sociale veiligheid zoals in het bovenstaande kader ontwikkeling staat beschreven.

Prestatie-indicator (landelijk gemiddelde)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	>2008
<b>2.2.a) Sociale veiligheid overdag (subjectief)</b>							
Realisatie	81% > 7	84% > 7	84% > 7				
Richtwaarde			84% > 7	84% > 7	84% > 7	84% > 7	84% > 7
Grenswaarde			76% > 7	76% > 7			

Prestatie-indicator (landelijke gemiddelde)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	>2008
<b>2.2.b) Sociale veiligheid 's avonds na 19:00 uur(subjectief)</b>							
Realisatie	41% > 7	46% > 7	45% > 7				
Richtwaarde			45% > 7	46% > 7	47% > 7	47% > 7	47% > 7
Grenswaarde			37% > 7	38% > 7			

Toelichting: 50% > 7 betekent dat 50% van de reizigers een rapportcijfer van 7 of hoger moet geven voor sociale veiligheid op de stations.

**Meetsysteem**

Meting van de subjectieve NPI's vindt plaats door middel van klanttevredenheidsonderzoeken, waarbij de reizigers een oordeel geven over de reinheid en de sociale veiligheid overdag en 's avonds. De meting van de objectieve NPI's vindt plaats aan de hand van onderhouds-

documenten, fotoreferentiekaders, meetmethodieken en meetformulieren. Beide meetsystemen betreffen alle stations van de hoofdspoorweginfrastructuur zoals deze bij ProRail in beheer is. Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief. Inzicht in de werking is na te vragen bij ProRail.

**Maatregelen**

Voor reinheid (output) en sociale veiligheid wordt ProRail aangesproken op het behalen van de grenswaarde en niet op de uitvoering van een pakket maatregelen. In de subsidieaanvraag (zie paragraaf 4.2) worden de activiteiten ten behoeve van de reinheid en sociale veiligheid onderbouwd.

**Evaluatie 2005**

In het vervoerplan van NS zijn andere grenswaarden voor reinheid en sociale veiligheid opgenomen dan in het Beheerplan 2005 van ProRail. In overleg met NS Stations is afgesproken dat NS de grenswaarden aanpast aan die van ProRail. ProRail heeft als grenswaarde de waarde gekozen die ProRail met NS Stations heeft afgesproken in het contract en zal ook in 2006 de waarde van het Beheerplan 2006 opnemen in het privaatrechtelijk contract met NS Stations. De verwachting is dat de prestatie op het gebied van reinheid en sociale veiligheid zal voldoen aan de grenswaarden uit het beheerplan en dat de ontwikkeling van de realisatie in lijn is met de gewenste ontwikkeling van de richtwaarde.

**Consultatie gerechtigden**

Deze NPI's zijn afgestemd met gerechtigden. Ter verduidelijking heeft ProRail aangegeven dat de NPI sociale veiligheid alleen voor stations geldt en niet voor emplacementen. In de maatregelen voor veiligheid neemt ProRail maatregelen ten behoeve van de arbeidsveiligheid van mensen die werkzaam zijn op of rond het spoor. Onder dit aandachtsgebied vallen ook de emplacementen. Zie verder ook paragraaf 2.8.3.

**2.2.2 Toegankelijkheid (Instemming)**

De primaire doelgroep van het programma toegankelijkheid zijn mensen met een lichamelijke handicap. Ook voor ouderen en mensen die minder makkelijk de trein in komen vanwege het meenemen van reiskoffers, een kinderwagen of een fiets zullen de toegankelijkheidsmaatregelen een uitkomst zijn.

**Nadere prestatie-indicator**

De prestatie toegankelijkheid betreft de mate waarin mensen van buiten het station naar en in de trein en weer terug kunnen komen. Een NPI voor toegankelijkheid is nog in ontwikkeling. In overleg met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat zal deze worden vastgesteld en per 1 januari 2006 worden weergegeven met een richtwaarde. De te ontwikkelen NPI meet de toename van het aantal stations dat voldoet aan de eisen van toegankelijkheid en waar de mensen zonder drempels, in principe zelfstandig, van voorplein tot in de trein kunnen komen. De NPI zal bestaan uit een complexe weging van de afzonderlijk toegankelijkheidsparameters, zoals toegankelijkheid perron-trein, overbrugging hoogteverschillen naar perron (eventuele hoogteverschillen worden opgelost met hellingbanen of liften), blindengeleidelijnen en brailletekens. De weging zal plaatsvinden per station en voor de verschillende typen stations. In 2006 zal alleen voor toegankelijkheid perron-trein, overbrugging hoogteverschillen naar perron en blindengeleidelijnen op perron een richtwaarde gelden omdat van deze aspecten een nulmeting beschikbaar is; de overige aspecten van toegankelijkheid zullen in het beheerplan 2007 worden toegevoegd. Voor wat betreft de gegevens over de perronhoogten zal de vigerende norm van 84 cm boven spoor uitgangspunt zijn. In het tweede kwartaal van 2006 zijn naar verwachting de gegevens van de nulmeting van alle aspecten beschikbaar.

**Richtwaarde**

De richtwaarde voor 2006 van de NPI zal beperkt veranderen ten opzichte van de nulmeting. Nadat het implementatieplan medio 2006 gereed is, zal de richtwaarde voor toegankelijkheid conform dit plan worden vastgesteld. Na de nulmeting worden ook voor de overige aspecten de richtwaarden vastgesteld en in de definitieve NPI verwerkt. Voor wat betreft het aspect "overbruggen hoogteverschillen naar perron" geldt dat de bestaande knelpunten alleen bestaan uit locaties waar nog liften moeten worden gebouwd of waar een aanpassing en of uitbreiding van liften aan de orde is. Op veel stations zijn geen knelpunten of zijn hoogteverschillen opgelost met hellingbanen.

<b>Prestatie-indicator</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>&gt;2008</b>
<b>2.3) Toegankelijkheid (richtwaarde)</b>							
Toegankelijkheid perron-trein			7.7%	7.7%	7.7%	>7.7%	>7.7%
Overbruggen hoogteverschillen naar perron			81.0%	81.8%	82.1%	84.0%	>84.0%
Blindengeleidelijnen op perron			84.6%	99.7%	99.7%	100%	100%

Toelichting op de tabel: Voor het aspect "Toegankelijkheid perron-trein" geldt dat op 7.7% van alle 363 stations, alle perrons op de norm van 84 cm liggen. Voor het aspect "Overbruggen hoogteverschillen naar perron" geldt dat de nulmeting 2005 aangeeft dat op 81% van alle 363 stations geen knelpunten zijn; hoogteverschillen zijn daar waar nodig opgelost met hellingbanen of liften. Voor het aspect "Blindengeleidelijnen op perron" geldt tot slot dat per 2008 op alle 363 stations de perrons zijn voorzien van deze lijnen.

**Meetsysteem**

Jaarlijks wordt gemeten in hoeveel stations de toegankelijkheidsmaatregelen gereed zijn gekomen. Dit aantal stations wordt gedeeld door het totaal aantal stations (op dit moment 363, exclusief Zoetermeer- en Hofpleinlijn) Bij de nulmeting zal inzicht gegeven worden op hoeveel stations geen knelpunten zijn, de maatregelen al gereed zijn of nog uitgevoerd moeten worden. Een belangrijke factor voor de toegankelijkheid van de trein is het hoogteverschil tussen de perrons en de treinvloer. Dit aspect wordt apart gemeten omdat de ontwikkeling hiervan afhangt van de geplande inzet van nieuw reizigersmaterieel. Alle overige maatregelen, zoals de bouw van liften en het aanbrengen van brailleaanduidingen op leuning, worden als geheel gemeten. Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief. Inzicht in de werking is na te vragen bij ProRail.

**Maatregelen**

Op 30 juni 2005 heeft ProRail een stappenplan aan de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden met voorgestelde infrastructurele maatregelen die de toegankelijkheid van stations verbeteren in de periode tot 2030. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op enkele punten aanvullingen en verduidelijkingen gevraagd. Het bijgestelde definitieve plan is eind september aan de minister aangeboden. De minister heeft de Tweede Kamer geïnformeerd over het stappenplan en haar keuze voor de toegankelijkheidsvariant en het vervolgetraject. Er is een voorlopige keuze gemaakt voor de deelvariant waarbij voor ongeveer € 405-410 miljoen 220 stations toegankelijk worden. Hiervan profiteert 90% van het aantal reizigers. ProRail en NS werken in 2005 aan een implementatieplan waarin de te nemen maatregelen worden opgenomen. Na het opstellen van het implementatieplan dat medio 2006 gereed moet zijn volgt de definitieve keuze voor de variant. Onderdeel van dit implementatieplan zijn de volgende activiteiten:

- NS en ProRail leveren input voor afstemming tussen OV-autoriteiten, bijv. over selectie van stations en fasering van de aanpak hiervan, mede in relatie tot de halte-aanpak in het stads-/streekvervoer;
- NS en ProRail heroverwegen de norm voor de perronhoogte naar aanleiding van de TSI-norm van 76 cm, waarbij ook de regionale spoorvervoerders worden betrokken;
- NS en ProRail verwerken in het implementatieplan de TSI die naar verwachting eind 2005 gereed is;
- NS levert begin 2006 aanvullende informatie voor het implementatieplan over de inzet van nieuwe Sprintermaterieel.

ProRail zal bij de verbouwing van stations gelijktijdig ook de toegankelijkheid verbeteren. In het investeringsprogramma van ProRail zijn bij de kleine projecten en MIT-investeringen transfervoorzieningen opgenomen, waaronder ook liften en andere toegankelijkheidsvoorzieningen vallen. Zie voor meer informatie het stappenplan toegankelijkheid zoals dat aan de Tweede Kamer is aangeboden op 12 oktober 2005. Op dit moment staan de volgende maatregelen voor 2006 gepland:

- In het programma voor kleine projecten heeft ProRail een aantal stationsaanpassingen gepland, met als onderdeel het plaatsen van liften op de stations van Zandvoort aan Zee, Roosendaal en Middelburg. Resultaat in 2006: 3 stations extra met liften. Tevens staan in de planning liften in Almelo (realisatie 2007) en Naarden-Bussum (realisatie 2007/2008)
- Mogelijk zal het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de financiering van het toegankelijkheidsprogramma versnellen (benutting van de zgn. Valysgelden). In dat geval is het mogelijk om liften op een 8 acht knelpuntstations te bouwen en brailletekens aan te brengen op alle knelpuntstations. De liften zullen in 2007 en 2008 in gebruik kunnen worden genomen.
- Het aanbrengen van blindengeleidelijnen op perrons is al enkele jaren beleid en al in uitvoering; in 2006 zal een groot aantal knelpunten zijn opgelost. In 2006 worden op de 55 resterende stations blindengeleidelijnen aangebracht, behalve in Utrecht. Station Utrecht centraal volgt uiterlijk in 2008.
- De perronhoogte op stations wordt in 2006 nog niet aangepakt.

ProRail maakt onderscheid tussen voorzieningen voor visueel gehandicapten, gehoorgestoorden en voorzieningen voor personen met bijvoorbeeld rolstoelen, rollators en kinderwagens. Als uitgangspunt neemt ProRail hiervoor de normen voor stations uit het kwaliteitskader Basisstation en de voorlopige Europese normen die zijn vastgelegd in de voorlopige "Technical Specification for Interoperability Persons with Reduced Mobility".

## Evaluatie 2005

Eind september is het definitieve stappenplan toegankelijkheid aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat met het voorstel om de uitvoering van de activiteiten eerder te laten aanvangen dan 2009. In het stappenplan bieden NS en ProRail, naast de volledige variant, een deelvariant aan waarmee voor 90% van de treinreizigers aan de toegankelijkheidseisen wordt voldaan. De minister heeft in reactie aan ProRail en NS gevraagd om deze deelvariant verder uit te werken in een implementatieplan.

## Consultatie gerechtigden

Het stappenplan toegankelijkheid is samen met NS en in overleg met Syntus en Noordned gemaakt. Deze NPI is nog niet afgestemd met gerechtigden omdat het stappenplan pas na de consultatieronde beschikbaar was. Zie verder ook paragraaf 2.8.3.

## 2.3 De kwaliteit van de bijsturing

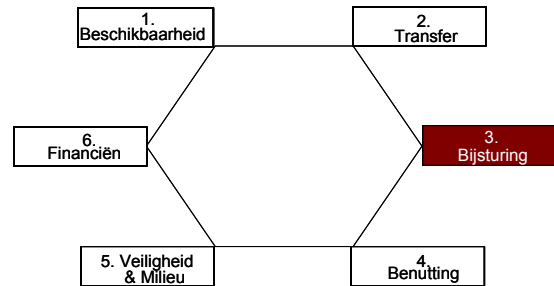
ProRail heeft deze kernprestatie vertaald in de kernprestatie-indicator "ProRail komt afspraken met spoorwegondernemingen na". Voor de kwaliteit van de bijsturing hanteert ProRail drie nadere prestatie-indicatoren: de NPI Bijsturing conform afspraken, de NPI Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling en de NPI kwaliteit van de informatievoorziening.

### 2.3.1 Bijsturing conform afspraken (Instemming)

#### Nadere prestatie-indicator

Als door een verstoring geen of minder treinverkeer mogelijk is, stuurt ProRail de dienstregeling bij. ProRail Verkeersleiding heeft voor een groot aantal situaties afspraken gemaakt met spoorwegondernemingen over de manier waarop de bijsturing plaats zal vinden. Deze afspraken zijn vastgelegd als versperringsmaatregelen in de bijsturingdraaiboeken. Deze draaiboeken

hanteert de Verkeersleiding zoveel mogelijk indien zich een bijsturingssituatie voordoet. ProRail streeft ernaar de bijsturing zo veel mogelijk via deze versperringsmaatregelen vorm te geven en daarmee te voldoen aan de verwachtingen van de spoorwegondernemingen. Door deze werkwijze is voor iedereen duidelijk hoe een versperring zal verlopen en kan iedereen in de keten zich richten op het zo snel mogelijk te herstellen van de treinverkeer na calamiteiten. Standaardisatie voorkomt dat tijdens het herstellen van het treinverkeer tijd verloren gaat door besluitvorming. Het toepassen van de versperringmaatregelen en het sturen daarop draagt bij aan de neutraliteit, de planmatigheid en de voorspelbaarheid van de capaciteitsverdeling in een verstoorde situatie. De NPI Kwaliteit van de bijsturing meet het percentage bijsturingen dat plaatsvindt conform de versperringsmaatregelen.



#### Grenswaarde

Voor de kwaliteit van de bijsturing geldt een grenswaarde. De afhandeling van verstoringen door ProRail is in de afgelopen jaren beter voorspelbaar geworden. De score op deze NPI is gestegen van 74% in 2002 naar 97% in 2004. Deze stijging is het gevolg van continue aandacht van ProRail voor de juiste bijsturing en van aanpassing van de definitie. Als ProRail afwijkt van de afspraken op verzoek van een of meerdere spoorwegondernemingen, telt dit niet mee in het berekenen van de indicator. "Afwijken" betekent in dit geval dat een spoorwegonderneming de capaciteit die hij conform de versperringsmaatregel krijgt, niet volledig gebruikt. Van enig nadeel voor overige spoorwegondernemingen is hierbij geen sprake. Indien een spoorwegonderneming meer capaciteit of capaciteit op andere momenten beschikbaar wil hebben dan uit de versperringsmaatregel volgt, treedt het normale orderproces in werking. Volgens de normale prioriteitsregels wordt dan nagegaan of in de gevraagde capaciteitsbehoefte kan worden voorzien.

Versperringsmaatregelen worden regelmatig verbeterd en er worden nieuwe ontwikkeld als de situatie daar om vraagt. Toch zullen er altijd situaties blijven waarbij maatwerk in de bijsturing nodig is. Hoewel het spoorverkeer groeit, is het reëel dat de grenswaarde en de richtwaarde stijgen tot 97%. Dit is iets lager dan de gerealiseerde waarde van 98% in 2005. In 2007 en 2008 kan de nieuwe dienstregeling de voorspelbaarheid van de bijsturing tijdelijk verminderen omdat de bijsturingafspraken met vervoerders ook moeten worden aangepast. ProRail is bij het bepalen van de grenswaarde van het voortschrijdend jaargemiddelde uitgegaan waarbij in afzonderlijke maanden een lagere prestatie mogelijk is. De grenswaarden volgen uit de praktijkervaring van een al langer lopend proces waarin de kosten met verwachte prestaties aan elkaar gekoppeld kunnen worden op basis van die ervaring. De huidige grenswaarde is volgens ProRail de optimale prestatie voor 2006.

Prestatie-indicator	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	>2008
3.1) Bijsturing conform afspraken								
Realisatie	74%	85%	97%	98%				
Richtwaarde				92%	97%	97%	97%	97%
Grenswaarde				92%	97%			

### Meetsysteem

De bijsturing wordt geregistreerd in het Informatie Systeem Verkeersleiding. Dit meetsysteem is gekozen omdat het aansluit bij het operationele proces. Als een storing optreedt, kiest de netwerkbestuurder een afhandelingsscenario en legt deze keuze vast in het informatiesysteem. Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief. Inzicht in de werking is na te vragen bij ProRail.

### Maatregelen

Voor de kwaliteit van de bijsturing wordt ProRail in 2006 aangesproken op het behalen van de grenswaarde (output) en niet op de uitvoering van een pakket maatregelen. In de subsidieaanvraag (zie paragraaf 4.2) worden de activiteiten ten behoeve van de Bijsturing onderbouwd.

### Evaluatie 2005

De realisatie van deze NPI is conform de verwachting. Het proces wordt door ProRail goed beheerst. Op basis van de prestaties van 2005 is de grenswaarde verhoogd van 92% naar 95%. Na de derde kwartaal 2005 prognose is de grenswaarde voor 2006 opnieuw aangescherpt naar een hoger niveau. Hierbij geldt de kanttekening dat de realisatie per maand fluctueert en een grenswaarde van 97% als voortschrijdend jaargemiddelde zowel ambitieus als haalbaar is.

### Consultatie gerechtigden

Deze NPI is afgestemd met gerechtigden. ProRail heeft verduidelijkt dat zij in overleg met gerechtigden werkt aan verbetering van de NPI. Na de consultatie is de grenswaarde voor 2006 verhoogd van 92% naar 97% op basis van de evaluatie van 2005 en de prestaties die in 2005 zijn gehaald. Zie verder ook paragraaf 2.8.3.

## 2.3.2 Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling

### Nadere prestatie-indicator

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

### Richtwaarde

Voor onregelmatigheden in de rijweginstelling zijn richtwaarden vastgesteld. Op de richtwaarden zijn drie ontwikkelingen van toepassing:

- Het aantal onregelmatigheden is in de afgelopen jaren fors gedaald, omdat ProRail hier intensief op stuurt. Ook de hogere punctualiteit heeft een bijdrage geleverd.

- In 2007 en 2008 zullen de invoering van de nieuwe dienstregeling en de ingebruikname van HSL en Betuweroute tijdelijk tot meer onregelmatigheden leiden.
- Een nieuw monitoringsysteem zal tot mogelijk tot extra onregelmatigheden leiden (zie meetsysteem. Dit is niet meegenomen in de richtwaarde.

Doel is het aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling in 2006 op het niveau van 1.000 te houden. Hoewel de richtwaarden in de komende jaren licht stijgen, zal de relatieve prestatie verbeteren omdat het treinverkeer, en daarmee het aantal treinkilometers en treinpaden, in de komende jaren groeit.

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2008	>2008
3.2) Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling							
Realisatie	1.182	971	860				
Richtwaarde			1.075	1.000	1.100	1.050	1.000

## Meetsysteem

In het registratiesysteem "Geeltje" worden de onregelmatigheden in de treindienst op gestandaardiseerde wijze vastgelegd. De aard van dit systeem en de geplande verbeteringen zijn beschreven in paragraaf 3.1.1 (meetsysteem TAO's). De ontwikkeling van een nieuw monitoringsysteem leidt tot aanpassingen van het meetsysteem. Doordat de metingen preciezer worden, zal het aantal gemeten onregelmatigheden mogelijk toenemen. In de eerste helft van 2006 worden de eerste effecten zichtbaar. Zonodig worden daarna de richtwaarden aangepast. ProRail is bezig met het uitvoeren van een trendbreukanalyse en zal de verschillen tussen de systemen zo goed mogelijk verklaren. Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief. Inzicht in de werking is na te vragen bij ProRail.

## Maatregelen

De belangrijkste maatregelen die tot verbetering van de prestatie zullen leiden zijn:

- voortzetting van succesvolle maatregelen uit 2005, met name de maatregelen die continue aandacht van het management waarborgen en consequent sturing geven in de organisatie;
- invoering van de nieuwe versie van het verkeersleidingsysteem (versie 26) in het vierde kwartaal van 2006 om de gewenste functionaliteit te bereiken, vooral voor de Betuweroute en HSL-Zuid;
- betere storingsregistratie en monitoring van de treindienst door invoering van een nieuw monitoringssysteem. ProRail Verkeersleiding meet de uitvoering van de treindienst, vertragingen en oorzaken van onregelmatigheden. Diverse ontwikkelingen op het spoor maken het noodzakelijk de informatie over de uitvoering van de treindienst te verbeteren. ProRail gaat het bestaande monitoringproces fundamenteel veranderen en een geheel nieuw monitoringsysteem invoeren.
- In stap één (tweede helft 2005) worden processen, de organisatie en de werkwijzen van het monitoringproces aangepast. Dit vindt tegelijk plaats met de invoering van het aangepaste registratiesysteem "Geeltje". Begin 2006 is dit nieuwe monitoringproces operationeel. Het proces zal zich richten op het vastleggen van primaire verstoringen en de oorzaak daarvan.
- In stap twee volgt de bouw en invoering van een monitoringsysteem. Om alle verstoringen en oorzaken te kunnen vastleggen is het noodzakelijk om te beschikken over een monitoringsysteem dat aan VPT gekoppeld is en dat voorzien is van beslissingsondersteunende functies. Het nieuwe monitoringsysteem wordt eind 2006 opgeleverd en ingevoerd.
- Begin 2007 is hiermee een fundamenteel nieuw monitoringproces operationeel. Na zes maanden (per 1 juli 2007) legt dit monitoringproces tenminste 90% van alle opgetreden

verstoringen en hun oorzaak (onregelmatigheden en voorafgaande vertragingen) vast met een betrouwbaarheid van tenminste 95%. Met deze hoogwaardige informatie kunnen spoorwegondernemingen en ProRail effectiever sturen op processen en middelen, de onderlinge samenwerking verbeteren en prestaties beter verantwoorden.

**Evaluatie 2005**

De prognose is dat het aantal onregelmatigheden in de rijweginstellingen in 2005 aanzienlijk kleiner zal zijn dan de richtwaarde. Continue managementaandacht en consequente sturing hebben een gunstige invloed op de prestatie. Deze maatregelen zullen worden gecontinueerd.

**Consultatie gerechtigden**

Deze NPI is afgestemd met gerechtigden. De gerechtigden hadden vragen over het ambitieniveau voor de grenswaarde en de doorkijk. Naar aanleiding van de consultatie en de evaluatie 2005 zijn de richtwaarden met 50 onregelmatigheden verlaagd. Het is moeilijk voorspelbaar wat de effecten van de nieuwe dienstregeling en de ingebruikname van HSL en Betuweroute op de NPI zullen zijn. ProRail is van mening dat de richtwaarden ambitieus zijn: hoewel het absolute aantal onregelmatigheden licht stijgt, vertoont het aantal onregelmatigheden per treinkilometer een dalende lijn tot 2009. Zie verder ook paragraaf 2.8.3.

**2.3.3 De kwaliteit van de informatievoorziening (Instemming)****Nadere prestatie-indicator**

ProRail informeert reizigers over de actuele situatie van de treindienst via de omroep en via de bediening van de centrale hal- en treinaanwijzers. Daarnaast informeert ProRail derden over de actuele situatie van de treindienst, bijvoorbeeld via teletekst. ProRail sluit hierover contracten af met de spoorwegondernemingen. Vooral een juiste instelling van de Centrale Trein Aanwijzing (CTA) op de perrons en de Centrale Hal Aanwijzers (CHA) is essentieel voor reizigers. Als indicator voor de kwaliteit van de informatievoorziening hanteert ProRail daarom het percentage CTA- en CHA-bakken dat vijf minuten voor gepland vertrek juist is ingesteld.

**Ontwikkeling**

NS en ProRail werken aan vernieuwingen in de informatievoorziening via het programma Infoplus. Doel van Infoplus is het vergroten van de snelheid, juistheid, bruikbaarheid en consistentie van de verschillende reisinformatieproducten van alle betrokken partijen. De projecten worden veelal initieel gefinancierd uit het Fonds Eenmalige Bijdrage NS (FENS). In de toekomst worden alle actuele reisinformatiemiddelen gevoed vanuit hetzelfde reisinformatiesysteem. Reisinformatiemiddelen zijn bijvoorbeeld de schermen op de perrons, de stationsomroep, internet en de Railpocket van de conducteur en servicemedewerker. Eind 2005 is gebleken bij de pilot dat de kwaliteit van de actuele reisinformatie daadwerkelijk verbeterd, maar dat tevens de systeemstabiliteit extra aandacht vergt. Met de leverancier wordt gesproken over garanties voor dit aandachtspunt. Door deze ontwikkeling vertraagd het proefbedrijf in de regio Amersfoort met vooralsnog zes maanden tot het najaar van 2006. ProRail werkt aan een strategie om de nieuwe informatieschermen onafhankelijk van het Infoplus-systeem uit te rollen.

**Grenswaarde**

De grenswaarde voor deze NPI is voor 2006 aangescherpt tot 97%. De richtwaarde voor de komende jaren is 98% inclusief de verbeteringen vanuit InfoPlus. Zoals aangegeven is het programma Infoplus gericht op het structureel verbeteren van de gehele reisinformatieketen. Met de huidige hiaten en tekortkomingen in deze keten is het nu al nodig om alle zeilen bij te zetten om de richtwaarde van 98% te kunnen behalen. ProRail is bij het bepalen van de



grenswaarde van het voortschrijdend jaargemiddelde uitgegaan waarbij in afzonderlijke maanden een lagere prestatie mogelijk is. Ten opzichte van het beheerplan 2005 is de grenswaarde met twee procentpunt gestegen. Een structurele verdere stijging van de grenswaarde zal pas haalbaar zijn na implementatie van Infoplus.

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2008	>2008
3.3) Informatievoorziening op CTA/CHA conform afspraken							
Realisatie	97%	97%	98%				
Richtwaarde			98%	98%	98%	98%	98%
Grenswaarde			95%	97%			

**Meetsysteem**

De NS meet de kwaliteit van de informatievoorziening door middel van steekproeven. Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief. Inzicht in de werking is na te vragen bij ProRail. Dit meetsysteem is gekozen omdat het direct aansluit bij de afspraken in de contracten met vervoerders.

**Maatregelen**

ProRail wordt aangesproken op het behalen van de grenswaarde voor de kwaliteit van de informatievoorziening (output) en niet op de uitvoering van een pakket maatregelen. In de subsidieaanvraag (zie paragraaf 4.2) worden de activiteiten ten behoeve van de informatievoorziening onderbouwd.

**Evaluatie 2005**

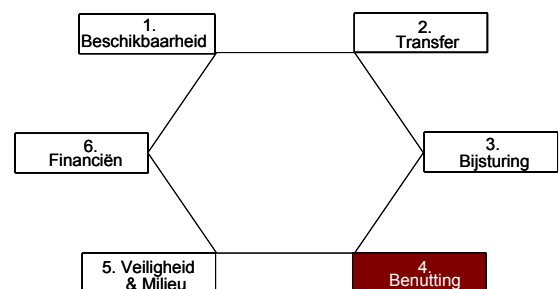
Deze NPI ontwikkelt zich conform de grenswaarde voor 2005 en in de richting van de richtwaarden voor latere jaren. Na de prognose voor het derde kwartaal van 2005 is de grenswaarde voor 2006 aangescherpt. Hierbij geldt de kanttekening dat de realisatie per maand fluctueert en een grenswaarde van 97% als voortschrijdend jaargemiddelde zowel ambitieus als haalbaar is.

**Consultatie gerechtigden**

Deze NPI is afgestemd met gerechtigden. De gerechtigden geven aan dat verbetering van de NPI mogelijk is door ook de verstoorde situatie en de omroepberichten te verwerken in de NPI. Op dit moment zijn nog geen applicaties beschikbaar om dit kunnen meten. ProRail is met vervoerders in gesprek over de mogelijkheden om deze punten bij de ontwikkeling van de NPI te betrekken. Zie verder ook paragraaf 2.8.3.

**2.4 De kwaliteit van de capaciteitsverdeling**

Deze kernprestatie heeft ProRail vertaald in de kernprestatie-indicator “ProRail optimaliseert de benutting van het spoor door de spoorwegondernemingen”. De benutting is de resultante van het capaciteitsverdelingsproces waarin ProRail de infracapaciteit verdeelt tussen vervoer en beheer en tussen spoorwegondernemingen onderling. Uitgangspunt vormen de capaciteitsaanvraag van de spoorwegondernemingen en de capaciteitsaanvraag voor beheer van ProRail. De KPI bestaat uit twee NPI's: de NPI Benutting en de NPI Geslaagde beroepen NMa.



**2.4.1 Benutting**

ProRail werkt aan twee NPI's voor de benutting van het spoorwegnet door de spoorwegondernemingen en de kwaliteit van de capaciteitsverdeling. Deze NPI's worden op 1 januari 2006 operationeel als informatie-item. De NPI's zijn nog in ontwikkeling en zijn nog niet definitief afgestemd met gerechtigden.

**2.4.2 Geslaagde beroepen NMa (Instemming)**

**Nadere prestatie-indicator**

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

De NMa is onder meer belast met het toezicht op het transparante en niet-discriminerende verloop van de capaciteitsverdeling. Spoorwegondernemingen kunnen bij de NMa een klacht indienen als zij niet tevreden zijn over de handelswijze van ProRail. Als de NMa een klacht honoreert, zou dat betekenen dat ProRail haar werkzaamheden niet op transparante of niet-discriminerende wijze heeft uitgevoerd. Het aantal gevallen waarin NMa de "beklager" in het gelijk stelt, is een indicator voor de kwaliteit van de capaciteitsverdeling. ProRail streeft ernaar om het aantal geslaagde beroepen beperkt te houden. Klachten over de hoogte van de gebruiksvergoeding en over Netverklaring of Toegangsovereenkomsten blijven buiten beschouwing bij de berekening van de prestatie-indicator over de kwaliteit van de capaciteitsverdeling.

**Grenswaarde**

ProRail heeft nog geen goed zicht op de klachtenpraktijk die de basis vormt voor deze NPI. De Spoorwegwet is nog maar net in werking getreden. ProRail en de spoorwegondernemingen hebben tijd nodig om in hun rol te groeien. ProRail ziet de jaren tot en met 2006 als aanlooperperiode om de processen en rollen in het capaciteitsverdelingsproces aan te scherpen. In deze jaren zal het aantal geslaagde beroepen bij de NMa naar verwachting iets hoger zijn dan de streefwaarde van 20% voor de lange termijn. De grenswaarde van 30% heeft ProRail op basis van ervaring vastgesteld. De ervaring stamt uit de tijd voor de beheerconcessie waarin klachten veelal op andere wijzen dan via de NMa werden afgehandeld. Specifieke projecten zoals Integraal Capaciteitsmanagement (ICM) maken het verdelingsproces in de komende jaren nog transparanter. Dreigende overschrijdingen van capaciteitskaders kunnen dan snel worden gesignaleerd. Naar verwachting draagt meer transparantie bij aan de acceptatie van de capaciteitsverdeling bij de spoorwegondernemingen. Hierdoor zal het aantal geslaagde beroepen bij de NMa beperkt blijven.

<b>Prestatie-indicator</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>&gt;2008</b>
<b>4) Geslaagde beroepen NMa</b>							
Realisatie			Nvt				
Richtwaarde			40%	30%	20%	20%	20%
Grenswaarde			Nvt	30%			

**Meetsysteem**

ProRail monitort het aantal (geslaagde) beroepen. Voor de berekening van deze nadere prestatie-indicator gebruikt ProRail informatie van de NMa:

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

Het meetsysteem is volgens de huidige maatstaven statistisch verantwoord en representatief. Inzicht in de werking is na te vragen bij ProRail.

**Maatregelen**

ProRail wordt aangesproken op het behalen van de grenswaarde voor de kwaliteit van de capaciteitsverdeling (output) en niet op de uitvoering van een pakket maatregelen. De benodigde middelen voor de capaciteitverdeling zijn bepaald op basis van de ervaringscijfers en de activiteiten die nodig zijn om capaciteitverdeling conform de Spoorwegwet en beheerconcessie uit te voeren. In de subsidieaanvraag (zie paragraaf 4.2) worden de activiteiten ten behoeve van de capaciteitsverdeling onderbouwd.

**Evaluatie 2005**

Tot 1 augustus 2005 zijn nog geen klachten bij de NMa ingediend, ondanks het feit dat de capaciteitsverdeling van de BasisUren voor de dienstregeling 2006 al heeft plaatsgevonden. ProRail gaat door met de professionalisering van het capaciteitsverdelingproces. In 2005 wordt het deelsysteem PTI BasisUren opgeleverd. ProRail zal dit systeem toepassen bij de capaciteitsverdeling voor de dienstregeling 2007. In 2005 wordt tevens gestart met de laatste fasen van PTI, te weten basisdagen en speciale dagen. Het doel is dat het volledige PTI-systeem eind 2006 inzetbaar is voor de dienstregeling 2007.

**Consultatie gerechtigden**

De NPI kwaliteit van het capaciteitsverdelingsproces is afgestemd met gerechtigden. Tijdens de consultatie hebben enkele gerechtigden aangegeven dat zij liever een KPI zien die de bemiddelende rol en de expertise van ProRail in het capaciteitsverdelingsproces meet, dan een KPI die achteraf de klachten van partijen bij de NMa meet. ProRail deelt deze mening en zal in 2006 twee nieuwe NPI als informatie-item invoeren: de NPI Benutting als maat voor de effectiviteit van capaciteitsmanagement en de NPI Capaciteitsverdeling als maat voor de kwaliteit van het verdelingsproces. Dit komt tegemoet aan de wens van de gerechtigden maar tot die tijd is het aantal geslaagde beroepen bij de NMa een goede maat is voor de kwaliteit van het capaciteitsverdelingsproces van ProRail. Spoorwegondernemingen die niet tevreden zijn over de rol en de inzet van ProRail zullen, ongeacht de uitkomst van het capaciteitsverdelingsproces, klachten indienen bij de NMa. Zie verder ook paragraaf 2.8.3.

**2.4.3 Overige onderdelen zorgplicht capaciteitsverdeling**

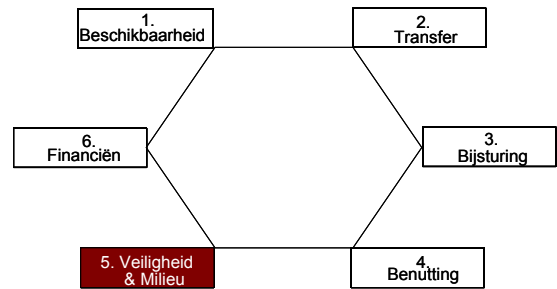
Naast de genoemde kernprestaties voor de capaciteitsverdeling heeft ProRail volgens Artikel 3 onderdeel d ook de taak om overeengekomen internationale treinpaden beschikbaar te stellen. ProRail neemt hiervoor de volgende maatregelen:

- Actieplan Rotterdam-Milaan (laatste rapportage infrastructuurbeheerders 2004, besproken IQC februari 2005, Rome) invoering OPTIRAILS, grensoverschrijdende verkeersleiding. Te verwachten is een update van het Rotterdam – Milaan actieplan begin 2006, inclusief een deel voor samenwerking infrastructuurbeheerders;
- Benutting capaciteit Arnhem – Oberhausen;
- Samenwerking infrastructuurbeheerders Rotterdam – Lyon (actieplan goedgekeurd door Ministers op 29 juni 2005);
- Lopende ProRail deelname EU 6e kaderprogramma TREND corridorstudie Nederland-Duitsland-Polen, inclusief ProRail deelname aan consortium aan voorstel integrated project call december 2005 t.a.v. corridorprojecten;
- Infrastructuur internationaal: Aansluiting Betuweroute: (studieeilanden en 3e spoor planstudie);
- ETCS corridorstudie Rotterdam – Genua; in het kader van deze corridor werkt ProRail aan de planvorming om de Nederlandse systemen (1500 V en ATB) op de Betuweroute om te zetten naar 25 resp 15 kV en ETCS. ProRail stelt het

implementatieplan ETCS voor het spoorwegnet op, waartoe Nederland verplicht is op basis van de "TSI Control Command" van de interoperabiliteitsrichtlijn.

**2.5 Veiligheid en milieu**

ProRail wil en moet zijn taken uitvoeren binnen de wettelijk regels voor veiligheid en milieu. ProRail hanteert hiervoor met name de tweede kadernota Railveiligheid en de geldende wet- en regelgeving. Voor deze prestatie hoeft ProRail volgens de Beheerconcessie geen prestatie-indicatoren vast te stellen. Wel schrijft de Beheerconcessie voor dat ProRail de maatregelen in beeld brengt die de veiligheid en het milieu verbeteren. ProRail kiest deze maatregelen zo dat de gevolgen voor de capaciteit beperkt blijven. Ten behoeve van de transparantie heeft ProRail in aanvulling op de eis van de Beheerconcessie twee NPI's opgesteld als informatie-item voor veiligheid: één voor systeemveiligheid en één voor arbeidsveiligheid. Eind 2006 zal ProRail certificeerbaar veiligheids- en milieumanagement voeren, conform de eis uit de Beheerconcessie.



**2.5.1 NPI's en veiligheid- en milieumanagement**

**Systeemveiligheidsindex**

**Nadere prestatie-indicator**

Systeemveiligheid is de veiligheid van degenen die betrokken zijn bij het railverkeer, zoals reizigers, spoorpersoneel en overweggebruikers. De nadere prestatie-indicator systeemveiligheidsindex geeft het aantal veiligheidsincidenten als percentage van het aantal in 2005 (referentiejaar). Deze NPI is toegevoegd als informatie-item en behoeft geen instemming van de minister.

**Richtwaarde**

ProRail richt zich op vermindering van incidenten die ProRail (deels) kan beïnvloeden, zoals bijvoorbeeld incidenten door spoorstaafbreuken en incidenten op overwegen. In de index zijn echter ook de incidenten opgenomen die niet of slechts ten dele door ProRail te beïnvloeden zijn.

Prestatie-indicator	2003	2004	2005	2006	2007	2008	>2008
5.1) Systeemveiligheidsindex (2005=100)							
Realisatie			100				
Richtwaarde n.a.v. verbeterprogramma's				98	97	96	95

**Meetsysteem**

Voor het berekenen van de systeemveiligheidsindex gebruikt ProRail het aantal incidenten dat geregistreerd is in het veiligheidsinformatiesysteem PROMISE. Het aantal incidenten wordt vergeleken met het aantal geregistreerde incidenten uit het referentiejaar 2005. Incidenten met

ernstige gevolgen<sup>2</sup> krijgen een weegfactor 10. Het resultaat van deze berekening is een indexcijfer. Een afname van de index duidt op verbetering.

### **Maatregelen**

Conform de Beheerconcessie brengt ProRail de belangrijkste maatregelen in beeld die tot verbetering van de veiligheid zullen leiden.

Het veiligheidsbeleid van ProRail is gericht op het voorkomen van incidenten<sup>3</sup>, schade aan de gezondheid en negatieve effecten op het milieu. Daarbij zijn wettelijke kaders bepalend en beleidskaders van de rijksoverheid richtinggevend. Als maatschappelijk georiënteerde onderneming streeft ProRail naar continue verbetering op het gebied van veiligheid, tegen aanvaardbare gevolgen voor de maatschappij. ProRail vult dit streven in met verschillende maatregelen, die zijn beschreven in paragraaf 2.5.2.

### **Evaluatie 2005**

Er is voor wat betreft de systeemveiligheidsindex over het geheel genomen een verbetering zichtbaar ten opzichte van 2003 en 2004. Met name springen hierbij de incidenten 'onterecht bezet spoor', botsingen en branden er uit. In 2005 is daarnaast een verbetering van het aantal STS passages ten opzichte van 2004 te zien.

In 2005 is de opzet van de systeemveiligheidsindex geëvalueerd. Daarna is een aantal verbeteringen uitgevoerd die tot een beter gebalanceerde indicator hebben geleid. Door de evaluatie kan de realisatie in 2003 en 2004 nog niet bepaald worden volgens de nieuwe index. Deze realisatiecijfers zullen in het eerste kwartaal van 2006 beschikbaar zijn.

### **Arbeidsveiligheidsindex**

#### **Nadere prestatie-indicator**

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

#### **Richtwaarde**

<b>Prestatie-indicator</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>&gt;2008</b>
<b>5.2) Arbeidsveiligheidsindex (2005=100)</b>							
Realisatie			100				
Richtwaarde n.a.v. verbeterprogramma's				100	95	94	93

#### **Meetsysteem**

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

<sup>2</sup> Dit zijn incidenten die (fatale) letsels of materiële schade van enige omvang tot gevolg hebben.

<sup>3</sup> Het begrip incidenten wordt breed opgevat als alle ongewenste gebeurtenissen in relatie tot veiligheid en/of milieu.

## **Maatregelen**

Conform de Beheerconcessie brengt ProRail de belangrijkste maatregelen in beeld die tot verbetering van de arbeidsveiligheid zullen leiden. Deze maatregelen zijn beschreven in paragraaf 2.5.2.

## **Evaluatie 2005**

De arbeidsveiligheidsindex die in 2004 is gebruikt, blijkt de arbeidsveiligheid niet goed weer te geven. Slechts een deel van de incidenten die hierin zijn meegeteld geven informatie over veiligheid. De arbeidsveiligheidsindex is daarom geëvalueerd en verbeterd. Het aantal meldingen van gevaarlijke situaties bij werkzaamheden is gestegen. Mogelijk is dit deels een gevolg van de invoering van het Normenkader Veilig Werken. Hierdoor is de veiligheidscultuur verbeterd. Door de evaluatie is de realisatie in 2003 en 2004 nog niet berekend volgens de nieuwe index. Deze realisatiecijfers zullen in het eerste kwartaal van 2006 beschikbaar zijn.

## **Veiligheids- en milieumanagement**

### **Veiligheidsmanagementsysteem**

Het Veiligheidsmanagementsysteem (VMS) vertaalt maatschappelijke eisen, normen van de overheid, wet- en regelgeving en de veiligheidsvisie en veiligheidsplannen van ProRail in operationele doelstellingen. De veiligheidsprestaties en projecten worden gemonitord en geanalyseerd. Deze informatie biedt de mogelijkheid om projecten en prestaties zonnodig bij te sturen. De evaluatie van de prestaties, programma's en projecten gebruikt ProRail bij de verdere verbetering van de veiligheid. Het Veiligheidsmanagementsysteem is al deels operationeel. In 2006 zal het systeem in de gehele organisatie worden ingevoerd. Tot die tijd heeft elke bedrijfseenheid binnen ProRail zijn eigen veiligheidszorgsysteem. Eind 2006 zal de implementatie van het VMS zover gevorderd zijn dat het certificeerbaar is. Het VMS is een adequaat zorgsysteem zoals bedoeld in Artikel 7 lid 1 van de Beheerconcessie. IVW zal in 2006 conform de kadernota een eerste audit op het VMS uitvoeren.

### **Milieumanagementsysteem**

In aansluiting op het veiligheidsmanagementsysteem ontwikkelt ProRail ook een Milieumanagementsysteem (MMS) waarmee ProRail milieu-incidenten registreert en analyseert. Implementatie van het MMS vindt in 2006 plaats. Eind 2006 is het MMS certificeerbaar en heeft ProRail een adequaat milieuzorgsysteem conform artikel 7 lid 2 van de Beheerconcessie.

### **Veiligheids- en milieu-informatiesysteem**

ProRail geeft hoge prioriteit aan de verdere uitwerking van methodieken en de verzameling van gegevens voor risicoanalyse en risicobeoordeling. De verbetering van het veiligheids- en milieu-informatiesysteem Promise is daar onderdeel van. Promise is het systeem waarin alle gegevens over veiligheidsincidenten worden verzameld die input vormen voor de rapportages en sturing uit het VMS.

Promise zal op termijn actueel en betrouwbaar inzicht bieden in veiligheids- en milieu-incidenten. Op dit moment is dit voor veiligheid reeds het geval, maar ontbreekt het nog aan borging van de registratie van de milieu-incidenten. In 2006 zal ProRail er voor zorgdragen dat ook de milieu-incidenten in het systeem kunnen worden geborgd. In 2007 zullen milieu-incidenten ook daadwerkelijk in Promise worden geregistreerd. Dit zal ProRail in staat stellen om de juiste prioriteiten te stellen bij de keuze van veiligheids- en milieumaatregelen en om tijdig en proactief bij te sturen als de maatregelen niet naar wens verlopen. Het instrument geeft ook de mogelijkheid om bevindingen van inspecties en audits te registreren. Dat maakt het mogelijk om te controleren of ProRail de wet- en regelgeving over veiligheid en milieu

naleeft. Deze toepassingen dragen bij aan het behalen van de doelstellingen op het gebied van veiligheid en milieu en aan het behalen van de richtwaarden van de NPI's.

## **2.5.2 Maatregelen veiligheid (Instemming)**

### **Safety Cases**

Met een zogenaamde safety case maakt ProRail veiligheidsincidenten, waarvoor ProRail verantwoordelijk is, beheersbaar voor alle betrokken partijen: de eigen organisatie, het bevoegde gezag, de diverse inspecties en hulpverleningsorganisaties. Tot de verantwoordelijkheid van ProRail behoren de inventarisatie en de beoordeling van risico's en de uitvoering van maatregelen om die risico's tot een acceptabel niveau terug te brengen. De Safety Case is een op maat gesneden beheerssysteem voor veiligheid. Een Safety Case is opgebouwd uit risicoanalyses en veiligheidsstudies over bijvoorbeeld ontvluchtingsscenario's en brandveiligheid. In 2006 is het instrument gereed. Voor de grootschalige infrastructurele projecten is dan overigens al ruimschoots een begin gemaakt met het opstellen van Safety Cases. Voor overige delen van de infrastructuur zal in beginsel een Safety Case worden opgesteld als sprake is van grootschalige nieuwbouw of uitbreiding van de infrastructuur (doorgaans samengaan met grootschalige civieltechnische werken).

### **Stoptonende Sein (STS)**

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

De aanpak richt zich op:

- risicoanalyse: kwantificering van een model van alle mogelijke oorzaken en gevolgen, waardoor gerichte vermindering van het risico mogelijk wordt. In 2005 afgerond;
- analyse van emplacementen: structureel in kaart brengen en aanpakken van knelpunten met passages van STS op emplacementen. In 2005 met de eerste 20 begonnen;
- gericht toepassen van "instelvoorschrift deelrijwegen": eenvoudige aanpassing in het VPT-systeem op locaties die daarvoor in aanmerking komen. In 2005 gestart voor de 25 belangrijkste locaties;
- inventarisatie, verkenning en vergelijking van technische oplossingen, waaronder de maatregel ATB Code 147 en ATB++. De stuurgroep STS heeft in 2005 het besluit genomen voor ATB++;
- Risico gebaseerde selectie methode op welke 1000 locaties ATB++ in het spoor moet worden gebouwd. In 2005 ontwikkeld.

Naar aanleiding van de uitkomsten van de onderzoeken richt ProRail zich in 2006 op:

- afronding analyse emplacementen en knelpunten oplossen voor zover op korte termijn mogelijk;
- afronden van het gericht toepassen van instelvoorschrift deelrijwegen;
- 1000 locaties selecteren voor het inbouwen van ATB ++;
- ATB++ uitontwikkelen en certificeren zodat in 2007 de uitrol kan starten.

### **Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO)**

ProRail heeft in 2005, in nauw overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, een nieuw kader voor het verbeteren van de veiligheid van overwegen uitgebracht. Het kader betreft overwegen die van 2006 tot 2010 met prioriteit aangepakt worden, rekening houdend met de beschikbare financiële ruimte en toezeggingen aan gemeenten. ProRail zal hier in 2006 conform de planning invulling aan geven, rekeninghoudend met de uitwerking van de "motie Hofstra". Daarnaast zal het beleidskader voor de periode 2010-2020 opgesteld worden om ook

voor de lange termijn de veiligheid op overwegen te borgen en de daarvoor benodigde middelen vast te stellen. De minister van Verkeer en Waterstaat zal het veiligheidskader medio 2006 aan de Tweede Kamer aanbieden.

## **Veiligheidsmonitor**

IVW en ProRail ontwikkelen samen een systeem waarmee het mogelijk wordt om niet alleen op incidenten en ongevallen te sturen maar ook op andere (kwaliteits)indicatoren die de veiligheid van de baan aangeven. In 2005 is dit project gestart, in 2006 zal het worden afgerond.

## **Vermindering storingen derden**

In 2004 heeft ProRail Regio Zuid een pilotproject uitgevoerd om verstoringen door "derden" te verminderen. De landelijke uitrol is eind 2004 gestart en loopt ook in 2006 door. Hierdoor neemt niet alleen het aantal TAO's af, maar ook het risico voor passanten en personen die zich onbevoegd toegang verschaffen tot de infrastructuur. Ook is het programma gericht op het verminderen van hinder en risico door vandalisme.

## **Vandalisme**

Als gevolg van de problematiek rond het stenengooien van spoorbruggen en viaducten is ProRail in de tweede helft van 2005 gestart met een landelijk onderzoek welke kunstwerken risicovol zouden kunnen zijn, of risicovol zijn gebleken. In 2006 worden na besluitvorming de maatregelen die resultaat hebben en toepasbaar zijn, inclusief een transparante prioriteitstelling, in een Plan van Aanpak opgenomen en daarna conform plan uitgevoerd.

## **Suïcidepreventie**

In 2005 heeft een inventarisatie van geschikte maatregelen plaatsgevonden op locaties waar veel zelfdodingen plaatsvinden. Het gaat om vier typen locaties: de vrije baan, overwegen, perrons en psychiatrische ziekenhuizen. Op deze locaties zijn drie soorten maatregelen te onderscheiden: fysieke belemmeringen, contractuele maatregelen en voorlichting of communicatie. Eind 2005 wordt besloten op welke locaties welke maatregelen worden uitgevoerd. In 2006 zal de uitvoering van de maatregelen plaatsvinden.

## **Veiligheid in tunnels**

Voor het verbeteren van de veiligheid in tunnels zijn de volgende ontwikkelingen van belang:

- in 2006 wordt deel B van de Kaderwet Tunnelveiligheid geïmplementeerd. Vanaf 2007 zal ProRail aan beide delen (A en B) voldoen;
- begin 2006 wordt bekend aan welke eisen spoortunnels moeten voldoen volgens de Technical Specification for Interoperability Safety in Railway Tunnels. ProRail zal daaraan gaan voldoen.

## **Invoering nieuwe versie van verkeersleidingsysteem (versie 26)**

De nieuwe versie van het verkeersleidingsysteem heeft de volgende veiligheidsvoordelen:

- \* De nieuwe functionaliteit zorgt onder andere dat infrastructuur sneller "buiten dienst" en "in dienst" gesteld kan worden. Hierdoor is de infrastructuur langer beschikbaar en neemt de veiligheid toe.
- \* De nieuwe functionaliteit verkleint de kans op aanrijdingen doordat de treindienstleiding een automatische melding krijgt als een trein door een rood sein rijdt. Ook wordt instellen van routes bij een "aanwijzing Stoptonend Sein" eenvoudiger.

## **Externe veiligheid**

Ook voor de verbetering van de externe veiligheid is een specifiek project gestart. ProRail ontwikkelt informatiesystemen met onder meer online informatie over gerealiseerd vervoer. Deze informatie gebruikt ProRail voor de monitoring en de routing van het Vervoer



Gevaarlijke Stoffen. De informatie is ook van groot belang voor de Calamiteitenorganisatie van ProRail en voor andere hulpverleningsdiensten zoals de brandweer. Om de systemen optimaal te laten functioneren is het belangrijk dat spoorwegondernemingen tijdig complete gegevens aanleveren. Verkeersleiding en de spoorwegondernemingen overleggen hoe het aanleveren en verwerken van gegevens te verbeteren is. In de toekomstige specificaties voor de aanlevering van gegevens houdt ProRail rekening met de ontwikkelingen in de regelgeving.

### **Arbeidsveiligheid**

Specifiek voor de verbetering van de arbeidsveiligheid wordt het Normenkader Veilig Werken (NVW) geïmplementeerd. In 2006 vindt verdere borging en verantwoording van het NVW plaats en moet ook de benodigde cultuurverandering zijn doorgevoerd. In de tweede helft van 2006 zullen de veranderingen in het veld duidelijk merkbaar zijn, bijvoorbeeld door de aanpassing van schouwpaden.

In aanvulling op het NVW heeft de spoorsector in 2005 een plan opgesteld voor de verbetering van de arbeidsveiligheid, dat bestaat uit drie fasen:

- reductie van traditionele schouw door toestand- en gebruiksafhankelijk schouwen. Implementatie vindt plaats in 2006;
- implementatie van nieuwe instandhoudingsconcepten, waarbij de dagactiviteiten verschoven kunnen worden naar de nacht. Dit zal gereed zijn eind 2007;
- doorontwikkeling van meet- en inspectievoertuigen in de periode tot 2010. Het doel hiervan is om meten en inspecteren plaats te laten vinden vanuit voertuigen en zelfs vanuit reizigerstreinen. Ook de ontwikkeling van de videoschouw valt hieronder.

Overige maatregelen arbeidsveiligheid

ProRail en haar opdrachtnemers zetten geen extra veiligheidsman meer in bij werkzaamheden in het spoor.

Implementatie onderhoudsrooster

Binnen de sector is overeengekomen dat per 1 januari 2006 nog maar bij 25% van het onderhoud aan de infrastructuur een lichter instrument dan een buitendienststelling gebruikt zal worden. Om dit te bereiken is een onderhoudsrooster met daarin alle hindervrije werkzones ontwikkeld. Eind 2005 is in drie van de vier regio's een onderhoudsrooster operationeel; de laatste regio volgt per 12 februari 2006. Hierdoor kan een groter deel van het onderhoud tijdens buitendienststellingen worden uitgevoerd. In de eerste helft van 2006 wordt besloten of het percentage van 75 naar 85 kan worden verhoogd. Randvoorwaarde is dat ProRail de eventuele effecten op de punctualiteit en de treinuitval kan beheersen. Streven is om per 1 januari 2008 100% van het onderhoud in buitendienststelling uit te voeren. In de eerste helft van 2006 zal ProRail de haalbaarheid en het planningsrisico hiervan verder onderbouwen.

### **Consultatie gerechtigden**

Deze maatregelen zijn afgestemd met gerechtigden. Zie verder ook paragraaf 2.8.3.

## **2.5.3 Maatregelen milieu (Instemming)**

### **Luchtkwaliteit**

Sinds 5 augustus 2005 is het Besluit Luchtkwaliteit van kracht. ProRail gaat in 2006 verder met inventariseren van de gevolgen van dit besluit voor de processen die ProRail uitvoert (instandhoudingsactiviteiten) en voor de processen die de vervoerders uitvoeren op de infrastructuur die ProRail beheert, zowel op baanvakken als op emplacementen. Zonodig treft ProRail voorbereidingen voor acties om te borgen dat de uitvoering van die processen voldoet aan de bepalingen van het Besluit Luchtkwaliteit.

## **Geluidhinder op baanvakken**

ProRail maakt bij de uitvoering van spoorvernieuwings- en nieuwbouwprogramma's waar mogelijk nieuwe sporen voegloos en legt betonnen dwarsliggers aan. Daardoor vermindert de geluidhinder op de baanvakken.

## **Geluidhinder op emplacementen**

In 2005 is het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen gestart. Dit programma voorziet in de sanering van bestaande normoverschrijdingen in de periode van 2005 tot 2010. Het geluid op emplacementen wordt beperkt door het voegloos maken van sporen, maatregelen die het booggeluid reduceren en aanvullende voorzieningen zoals geluidsschermen. In 2006 rondt ProRail de sanering af van de emplacementen waarmee in 2005 gestart is: Hoorn, Amsterdam Zaanstraat, Leeuwarden, Onnen, Roosendaal en Haarlem Goederen. De verschillende milieuvergunningen geven op dit moment geen aanleiding voor prioritering in de volgorde van de sanering van de overige emplacementen. De planning wordt vooral beïnvloed door de wijze van aanbesteden, aansluiting bij bestaande onderhoudsplannen en eventueel onvoorzien handhavend optreden van een bevoegd gezag. De planning van de additionele emplacementen die in 2006 zullen worden aangepakt is daarom nog niet bekend. Voor 2007 is een inhoudelijke milieutechnische evaluatie gepland van het project.

## **Geluidkartering en geluidactieplan**

Conform de Beheerconcessie artikel 8 zal ProRail de geluidbelasting als gevolg van spoorverkeer voor de burger in kaart brengen en een actieplan opstellen om de knelpunten aan te pakken. Van 2005 tot 2007 zal ProRail strategische geluidbelastingkaarten maken voor spoorwegen waar jaarlijks 60.000 treinen of meer passeren. Dit project ligt op schema. In 2007 en 2008 stelt ProRail een voorstel op voor de aanpak van de geluidhinder langs deze spoorwegen.

## **Innovatieprogramma Geluid**

Het Innovatie Programma Geluid bestaat uit een zorgvuldig samengestelde set van (deel)projecten die zijn gericht op het aanpakken van spoorweglawaai bij de bron. Naast het testen van nieuwe maatregelen aan rails en treinen is het versneld toepasbaar maken van deze innovaties een tweede belangrijke stap. Dit moet leiden tot halvering van de bestaande kosten en een betere acceptatie door omwonenden in vergelijking met traditionele maatregelen als geluidsschermen. ProRail coördineert het deel van het Innovatie Programma Geluid dat betrekking heeft op het spoor. In 2005 zijn twee IPG projecten afgerond, te weten raildempers en akoestisch slijpen. Raildempers worden bij projecten al meegewogen als mogelijke geluidsmaatregel. Omdat het aanbrengen van de huidige raildemper erg arbeidsintensief is, is er een vervolgonderzoek gestart naar Prefab raildempers. Akoestisch slijpen is alleen effectief bij materieel met gladde wielen. Dit zal worden toegepast op het HSL-traject. Op het conventioneel spoor is akoestisch slijpen nog niet mogelijk omdat daar op dit moment nog veel treinen zonder gladde wielen rijden. In 2006 voert ProRail de volgende projecten uit waarvoor reeds een beschikking is ontvangen: Permanente meetposten, Kenniscentrum geluid spoor, Duurzame oplossing booggeluid, Prefab raildempers, Omloopstudie goederenwagens, Overkappen dieselsporen, Parkeren naast perron, Gelijktijdige processen en LL-blokken goederenwagens (autotrein). Twee projecten worden nog ingediend voor een beschikking: Monitoring gladheid spoor en Implementatiebevordering stil materieel.

## **Energiebesparing**

ProRail heeft als doelstelling om het energieverbruik door ProRail op stations in 2010 met 15% te reduceren ten opzichte van 1997. Hiervoor gaat ProRail per station het energieverbruik inventariseren en bepalen hoe het verbruik over de dag verdeeld is. Tevens worden per station de mogelijkheden voor besparingen voor ProRail in beeld gebracht. Dit project moet resulteren

in een landelijk dekkend systeem voor energiebeheer en -monitoring bij ProRail. Naar de huidige inzichten kan ProRail de besparingsdoelstellingen op deze manier realiseren.

### **Milieuvergunningen emplacementen**

ProRail vraagt de benodigde milieuvergunningen aan en ziet toe op de naleving. ProRail gaat het Vergunningbeheersysteem verder implementeren en verbeteren, om beter inzicht te hebben in de verplichtingen die voortvloeien uit de vergunningen. Daarnaast heeft elke regio een milieucontroleur aangesteld die toeziet op de naleving van de verplichtingen uit de vergunningen. De milieucontroleurs gaan ook onderzoeken hoe ProRail structureel toezicht op de naleving na 2006 het beste kan vormgeven.

### **Afvalstoffen**

ProRail onderzoekt in 2005 de consequenties van een mogelijke beleidswijziging waarbij niet meer de aannemer maar ProRail primair verantwoordelijk is voor het verwijderen van afvalstoffen. Dit heeft gevolgen op administratief, organisatorisch en financieel gebied en voor de rol en positie van de procesaannemer. Om invulling te geven aan de zorgplicht die ProRail ook met voortzetting van het huidige beleid blijft houden, zal ProRail toezien op een juiste verwijdering van afvalstoffen die vrijkomen bij werkzaamheden aan de spoorinfrastructuur. Het is daarbij (nog) niet van belang wie het doet, maar wel dat de juiste handelingen worden verricht. In 2005 hebben alle verantwoordelijke (project)managers daartoe de "Handreiking verwerking vrijkomende ballast" ontvangen.

### **Natuur en landschap**

ProRail draagt bij aan de ontsnippering van natuurgebieden en aan de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Basis hiervoor is het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) van de rijksoverheid waarbij ProRail betrokken is. ProRail programmeert in de komende jaren de benodigde ontsnipperende maatregelen. In 2006 richt ProRail de organisatie in die de uitvoering van het programma tot stand brengt. Vanaf 2008 start ProRail met het opheffen van barrières binnen de EHS door het treffen van ontsnipperende maatregelen aan de bestaande railinfrastructuur. Het doel is dat in 2018 alle knelpunten zijn opgelost. Deze planning sluit aan op het MJPO.

### **Integraal CapaciteitsManagement**

De verdeling van capaciteit moet binnen de milieuwet- en regelgeving plaatsvinden. Daartoe wordt het bestaande verdelingsproces aangepast en worden hulpmiddelen ontwikkeld.

Projectmatig worden daarvoor in 2006 en 2007 de volgende stappen gezet:

- opstellen verdeelregels, waarmee de milieuruimte kan worden verdeeld binnen de grenzen van de AmvB capaciteit (planning derde kwartaal 2006)
- ontwikkeling rekentool om de milieuwet- en regelgeving te kunnen vertalen naar plannormen, die in het verdelingsproces makkelijk te implementeren zijn (planning vierde kwartaal 2006).

Op dit moment ondervindt ProRail problemen bij het implementeren van ICM, omdat nieuwe wet- en regelgeving, zoals RVGS en Geluidsproductieplafonds, nog niet van kracht is. Voor geluid wordt deze nieuwe wet- en regelgeving waarschijnlijk aanzienlijk beter uitvoerbaar dan de huidige wet- en regelgeving (BGS). Implementatie BGS is een zeer arbeidsintensieve en dure procesaanpassing. Dat komt omdat voor BGS erg veel specifieke omgevingsinformatie per verdelingsvraagstuk moet worden geïnventariseerd en doorgerekend.

ProRail streeft ernaar om Integraal Capaciteitsmanagement op een efficiënte wijze te implementeren. De eerste prioriteit ligt bij het verkrijgen van inzicht in de actuele knelpunten, daar waar het plafond is bereikt. Hiervoor kan een indicatieve rekentool voldoende zijn. Vervolgens moeten voor de knelpunten worden gezien, welke maatregelen nog kunnen worden genomen. Daarvoor is specifiekere informatie nodig, wat meer eisen van een rekentool

zal vragen. Zolang een specifiek uitontwikkelde rekentool nog niet gereed is, zal die informatie aan de hand van ad hoc onderzoeken moeten worden verkregen.

**Evaluatie 2005**

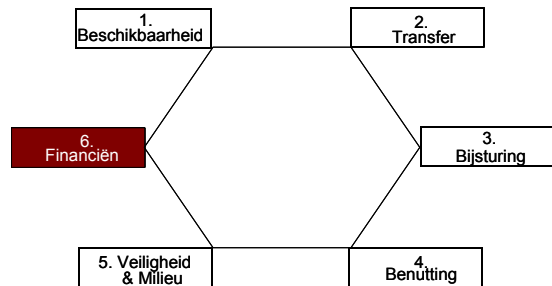
In 2005 voert ProRail de maatregelen voor milieu conform het beheerplan uit. De uitvoering van een aantal maatregelen loopt gedurende meerdere jaren door. Zonodig worden de maatregelen tussentijds aangepast om het gewenste effect te bereiken.

**Consultatie gerechtigden**

Deze maatregelen zijn afgestemd met gerechtigden. De gerechtigden geven aan dat de milieumaatregelen niet moeten leiden tot beperking van de capaciteit. ProRail geeft aan dat integraal capaciteitsmanagement (ICM) de mogelijkheid geeft om alle belangen af te wegen, rekening houdend met de geldende wetgeving. De gerechtigden hebben gevraagd wat het effect is van de luchtkwaliteitrichtlijn voor ProRail. ProRail gaat dit in 2006 inventariseren. Zie verder ook paragraaf 2.8.3.

**2.6 Een zo efficiënt mogelijke werkwijze**

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



**2.6.1 Kosten per treinkilometer**

**Nadere prestatie-indicator**

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

**Richtwaarde**

De gepresenteerde cijferreeks volgt uit de formules die beschreven zijn onder "Meetsysteem" en uit de prognoses die in hoofdstuk 2 (aantal treinkilometers) en hoofdstuk 4 (Financiële randvoorwaarden) zijn beschreven. Voor een nadere toelichting op genoemde prognoses wordt verwezen naar deze hoofdstukken.

De stijging in de kosten per treinkilometer wordt in eerste instantie (2003-2005) veroorzaakt door het wegwerken van achterstallig onderhoud. In tweede instantie (2007-2009) vertaalt het vervangen van buiten afschrijving geraakte activa zich in hogere afschrijvingskosten. Zonder de afschrijvingskosten dalen de kosten per treinkilometer. In de kosten per treinkilometer zitten per 2006 ook de kosten die in 2005 direct door de vervoerders werden betaald (neutrale factoren). Per 2006 zijn deze in de gebruiksvergoeding en in de uitgaven van ProRail zichtbaar en dus opgenomen in de kosten per treinkilometer. De resulterende kosten per treinkilometer zijn in de huidige context optimaal en efficiënt.

<b>Prestatie-indicator</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>&gt;2008</b>
<b>6.1) Kosten per treinkilometer (in € per treinkilometer)</b>							
Realisatie	7,11	7,50	8,14				
Richtwaarde			8,46	8,89	8,73	8,89	8,87

**Meetsysteem**

De NPI kosten per treinkilometer wordt berekend door de netto exploitatielasten te delen door het aantal treinkilometers op het door ProRail beheerde spoorwagennet.

De netto exploitatielasten worden uit de financiële administratie van ProRail bepaald door de kosten van uitbesteed werk, personeelskosten, overige bedrijfslasten en kapitaalslasten (rente en afschrijvingen) bij elkaar op te tellen en de opbrengsten uit geactiveerde productie en overige bedrijfsopbrengsten daar vanaf te trekken.

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

**Maatregelen / Evaluatie 2005**

Deze NPI is opgenomen als informatie-item.

**Consultatie gerechtigden**

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

**2.6.2 Percentage Overheadkosten****Nadere prestatie-indicator**

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

De NPI is moeilijk internationaal vergelijkbaar omdat de definitie van indirecte en directe kosten niet eenduidig is. ProRail stuurt om deze reden op de ontwikkeling van deze NPI in de loop der jaren, als indicator. Hiermee wordt inzicht verkregen hoe de door ProRail direct beïnvloedbare overhead zich in de loop der jaren ontwikkelt met als doel deze ratio te optimaliseren. Daarnaast gaat ProRail de definitie van indirecte en directe kosten optimaliseren. De verbeterde definitie wordt in 2006 geïmplementeerd.

**Richtwaarde**

Opvallend in de gepresenteerde cijferreeks is de tijdelijke daling die in 2004 is opgetreden. Deze daling is voor een groot deel toe te schrijven aan het feit dat eind 2004 meer apparaatskosten voor activering in aanmerking bleken te komen dan oorspronkelijk verwacht. Met name doorbelastingen aan HSL-Zuid, BB21 en Infoplus waren hier debet aan. De stijging in 2005 is met name toe te schrijven aan nieuwe activiteiten in het kader van implementatie nieuwe hoofdstructuur. Tevens fluctueert het percentage sterk met de hoeveelheid werk die ProRail in een jaar uitbestedt. Naar verwachting zal de basis van de overhead, de bruto apparaatskosten, in de komende jaren gelijk blijven. In de gepresenteerde percentages zijn de uitkomsten van de AWA overigens nog niet verwerkt. ProRail werkt zoals ook in Hoofdstuk 4 is te zien hard aan het realiseren van de extra NoMo-efficiency.

<b>Prestatie-indicator</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>&gt;2008</b>
6.2) Percentage overheadkosten							
Realisatie	14,8%	12,8%					
Richtwaarde			13,0%	12,5%	13,4%	13,3%	13,3%

**Meetsysteem**

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

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

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

**Maatregelen / Evaluatie 2005**

Deze NPI is opgenomen als informatie-item.

**Consultatie gerechtigden**

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

**2.7 Afstemming maatregelen punctualiteit met NS**

Conform artikel 20 lid 4 van de Beheerconcessie heeft ProRail de KPI's die betrekking hebben op de punctualiteit en de daarbij bijbehorende maatregelen afgestemd met de NS. In aanvulling daarop voeren ProRail en NS de volgende maatregelen uit voor de verbetering van de punctualiteit. Uitgangspunt daarbij is dat vermindering van treinhinder leidt tot betrouwbaardere dienstverlening en dus verhoging van de punctualiteit.

- ProRail reduceert het aantal ongeplande verstoringen (TAO's) met als doel de treinhinder te verminderen.
- Project Megastoringen: ProRail en NS sturen op het beperkt rijden (pendelen) bij uitval van beveiliging, het verbeteren en trainen van de alertheid van de calamiteitenorganisatie en het instellen van regionale risicotteams om risico's op uitloop van buitendienststellingen te analyseren, beheersmaatregelen te treffen en daarmee verstoringen te voorkomen.
- Analyse van de wijze van bijsturen tijdens meervoudige verstoringen (situaties waarbij meerdere verstoringen tegelijkertijd optreden). De huidige wijze van bijsturen is niet altijd de meest klantvriendelijke. ProRail onderzoekt samen met NS de mogelijkheden om tot betere bijsturingsmaatregelen te komen.
- ProRail en NS werken samen in het project "het Spoor Meester" aan een plan om de samenwerking tussen machinist en treindienstleiding te verbeteren, zodat kleine vertragingen bekort kunnen worden.
- ProRail werkt in het project "Jaargetijden" een plan uit om vitale infrastructuur te verbeteren bij veranderende weertypes. Hierbij is speciale aandacht voor sein- en wisselstoringen bij warm weer. Dit heeft weer als doel de treinhinder te verminderen.
- ProRail werkt een plan uit ter vergroting van de betrouwbaarheid van ICT en besturingssystemen. Een grotere betrouwbaarheid leidt tot minder storingen en daarmee minder treinhinder.
- NS en ProRail werken samen aan meer inzicht in de relaties tussen activiteiten van ProRail en het effect op de dienstregeling, waardoor gericht maatregelen getroffen kunnen worden. Dit wordt gedaan in het kader van het dispunctualiteitsmodel, waarmee ProRail en NS een verband tussen de verschillende verstoringen en punctualiteit proberen te leggen. Een effect hiervan is pas na 2006 te verwachten.

## 2.8 Consultatieverslag

Voor de consultatie van het beheerplan is het consultatiedocument "Consultatie Beheerplan ProRail 2006" opgesteld.

Dit document is eind mei toegestuurd aan alle gerechtigden waarvan op dat moment bekend was dat zij een kader- of toegangsovereenkomst met ProRail wilden sluiten om in 2006 capaciteit te kunnen vragen. Dit waren alleen spoorwegondernemingen die op dat moment een toegangsovereenkomst met ProRail hadden. De concessieverlenende overheden hebben tot nu toe niet zelf een kaderovereenkomst met ProRail gesloten over de capaciteit. Zij laten de capaciteitsaanvraag over aan de concessiehouder. HighSpeedAlliance (HSA) die een concessieovereenkomst heeft voor de HSL heeft in de voorbereiding niet aangegeven dat zij geconsulteerd willen worden. Eind 2005 zijn voor de ontwikkeling van de KPI's opnieuw consultatierondes geweest waarbij de HSA wel betrokken was. Partijen hebben tot 24 juni de gelegenheid gekregen om schriftelijk op het consultatiedocument te reageren. De goederenvervoerders en de personenvervoerders zijn tijdens toelichtingsbijeenkomsten nader geïnformeerd over het doel van de consultatie en de inhoud van het consultatiedocument.

De volgende ondernemingen hebben binnen de responstermijn schriftelijk gereageerd:

- ACTS BV
- ERS Railways BV
- Nedtrain BV
- NedTrain Consulting BV
- NMBS / B-Cargo
- NoordNed Personenvervoer BV
- Railion Nederland NV
- Syntus BV
- Thalys Nederland NV
- NS Reizigers

Met de volgende ondernemingen zijn aanvullende gesprekken gevoerd ter verduidelijking van de schriftelijke reactie: NS Reizigers (13 juli 2005), Railion Nederland NV (19 juli 2005) en Nedtrain BV (21 juli 2005).

De respondenten ontvangen elk een schriftelijke reactie naar aanleiding van hun brief die ingaat op alle vragen en opmerkingen.

### **Speciale positie HSL infrastructuur**

In de consultatie is de nieuwe HSL-infrastructuur niet meegenomen omdat de prestaties van deze infrastructuur vastliggen in het Infraspeed contract. ProRail heeft voor 2006 bij de prestatie-indicatoren aangegeven of deze wordt beïnvloed door de aansluiting van de nieuwe infrastructuur. Bij de ongeplande niet-beschikbaarheid is aangegeven dat de werkzaamheden rond de aansluiting van de HSL op de bestaande infrastructuur extra TAO's kan veroorzaken maar dat de richtwaarde desondanks gelijk blijft aan de doorkijk uit beheerplan 2005. Bij de overige KPI's is het effect van de HSL-infrastructuur verwerkt in de richt- of grenswaarde voor 2006. Dit heeft niet tot additionele vragen van gerechtigden geleid.

### **Samenvatting reacties en gevolgen voor het beheerplan**

De reacties hadden in sommige gevallen niet betrekking op het deel van het beheerplan dat ter consultatie voorlag maar betroffen in sommige gevallen bijvoorbeeld vragen, opmerkingen en wijzigingsvoorstellen over de vervoersprognose die ten grondslag liggen aan het Beheerplan, de Netverklaring of de te sluiten toegangsovereenkomst.



Dit verslag geeft alleen een weergave op hoofdlijnen van de reacties die inhoudelijk consequenties kunnen hebben voor het beheerplan en die betrekking hebben op:

- algemene opmerkingen over het beheerplan;
- uitgangspunten voor de keuze van prestatie-indicatoren en maatregelen;
- prestatie-indicatoren;
- meetsystemen;
- grens- of richtwaarden;
- maatregelen voor prestatie-indicatoren waar nog geen grenswaarden voor zijn vastgesteld;
- maatregelen op het gebied van veiligheid en milieu.

In de voorgaande beschrijving van de prestatie-indicatoren en maatregelen in dit hoofdstuk is steeds het kopje consultatie gerechtigden opgenomen. Als daar staat dat de NPI is afgestemd met gerechtigden hadden de gerechtigden - op de genoemde vragen en opmerkingen na - geen opmerkingen over de NPI, de grens- of richtwaarden, meetsysteem en eventuele maatregelen.

### **2.8.1 Algemene opmerkingen over het beheerplan**

De volgende opmerkingen werden in algemene zin over het beheerplan gemaakt:

1. Diverse spoorwegondernemingen hebben vastgesteld dat het document Consultatie Beheerplan ProRail 2006 met name gericht is op personenvervoer.
2. Een goederenvervoerder merkte op dat de afspraken tussen ProRail en NS over verbetering van de punctualiteit niet zijn opgenomen in het consultatiedocument. Daarom kunnen de vervoerders geen oordeel vormen over het effect van deze afspraken op de prestatie die geleverd wordt aan de spoorwegondernemingen.

Wijze beantwoording en consequenties beheerplan:

1. Het beheerplan bevat enkel prestatie-indicatoren op het gebied van de kernprestaties zoals die in de beheerconcessie zijn opgenomen. Eventuele specifieke wensen ten aanzien aanvullende prestatie-indicatoren komen aan de orde in de individuele gesprekken over de toegangsovereenkomsten.
2. Dit is onjuist. De maatregelen van ProRail voor verbetering van de punctualiteit van NS zijn opgenomen in zowel het beheerplan als het consultatiedocument.

### **2.8.2 Uitgangspunten voor de keuze van prestatie-indicatoren en maatregelen**

ProRail gebruikt het toetsingkader "priomatrix" voor het kiezen van de gedetailleerde infrastructurele maatregelen in het productieplan. NSR merkte op dat zij inzicht wil hebben in de werking van priomatrix. ProRail zal aan NS toelichten op welke elementen instandhoudingsactiviteiten getoetst zullen worden. Dit heeft geen inhoudelijke consequenties voor de prestatieniveaus of voorgenomen maatregelen die in dit beheerplan zijn opgenomen.

### **2.8.3 Kernprestaties en maatregelen in 2006**

De respondenten hebben diverse opmerkingen gemaakt over de voorgestelde prestatie-indicatoren, prestatieniveaus, meetsystemen en maatregelen. Ook hebben zij aangegeven dat op een aantal gebieden (aanvullende) prestatie-indicatoren gewenst zijn. In de onderstaande paragrafen zijn deze opmerkingen en suggesties weergegeven.

#### **Kernprestatie Beschikbaarheid en Betrouwbaarheid Infrastructuur**

Respondenten hebben het volgende opgemerkt over de tekst die de kernprestatie beschikbaarheid en betrouwbaarheid infrastructuur behandelt:

1. NSR herkent de cijferreeksen voor TAO's en FHT als de reeksen die in 2001 zijn vastgesteld. NSR geeft aan dat nieuwe prognoses op een hogere punctualiteit wijzen. De cijfers uit het Consultatie Beheerplan 2006 bieden geen ondersteuning voor de punctualiteitsdoelstellingen van NS.
2. Respondenten vinden de geprognosticeerde daling van de functiehersteltijd weinig ambitieus, ook al wordt erkend dat de consequenties van het Normenkader Veilig Werken moeilijk in te schatten zijn.
3. De indicator heeft alleen betrekking op baanvakken die van belang zijn voor het primaire proces (de treindienst) en niet op de opstelreinen die gebruikt worden voor de secundaire processen (rangeer- en onderhoudsprocessen) maar als wel randvoorwaarde dienen voor het primaire proces.
4. Spoorwegondernemingen wensen meer helderheid over de wijze waarop de baanvakwaarde totstandkomt en geven aan dat zij daar nauw bij betrokken willen worden.

Wijze van beantwoording en consequenties voor het beheerplan:

1. Deze opmerking veronderstelt dat er een rechtstreeks verband bestaat tussen de punctualiteit van de dienstregeling, het aantal TAO's en de gemiddelde functiehersteltijd. De ervaring van de afgelopen jaren is juist dat er geen goed verband te leggen is tussen punctualiteit en structurele ontwikkelingen. Wel is er verband tussen de uitschieters in punctualiteit en specifieke TAO's. ProRail ziet geen aanleiding om de doelstellingen ten aanzien van TAO's en functiehersteltijd te wijzigen. Gezamenlijk met NS heeft ProRail daarnaast de een aantal reguliere overleggen en opgestelde maatregelen (zie paragraaf 2.7) die ProRail gericht zijn op het verbeteren van de punctualiteit.
2. Zoals reeds eerder aangegeven is het voor ProRail inderdaad moeilijk om de gevolgen van het Normenkader Veilig Werken in te schatten. Het staat echter wel vast dat werken aan de infrastructuur meer beperkingen krijgt en dat hierdoor de functiehersteltijd toe zal nemen. Daarnaast veroorzaakt de afname van de TAO's in de categorie derden, die een vrij korte functiehersteltijd hebben, een significante stijging van het gemiddelde.
3. ProRail zal in het komende jaar het initiatief nemen om in samenwerking met de spoorwegondernemingen de suggesties voor verbetering van de prestatie-indicatoren verder te onderzoeken en eventueel een stappenplan op te stellen voor de ontwikkeling en de implementatie.
4. ProRail zal de spoorwegondernemingen in het vierde kwartaal 2005 benaderen om het voorstel voor de baanvakwaarden te bespreken.

#### **Kernprestatie reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid transfervoorzieningen**

Respondenten hebben het volgende opgemerkt over de tekst die de kernprestatie reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid transfervoorzieningen behandelt:

1. In het vervoerplan 2005 staat een andere cijferreeks voor reinheid stations dan in het consultatiedocument.
2. In het vervoerplan 2005 wordt een andere cijferreeks voor klantoordelen over de sociale veiligheid 's avonds gehanteerd dan in het consultatiedocument is opgenomen.
3. Een regionale vervoerder heeft aangegeven dat hij meer inzicht wenst in de prestatie-indicatoren die gebruikt worden in het contract met NS Stations en mogelijk andere prestatieafspraken wenst te maken over de sociale veiligheid.

Wijze van beantwoording en consequenties voor het beheerplan:

1. De cijferreeks voor reinheid stations in het beheerplan is gebaseerd op de stuurwaarden die ProRail en NS Stations de afgelopen jaren in hun onderlinge beheerovereenkomst hebben gehanteerd.

2. Dit geldt eveneens voor klantordelen sociale veiligheid 's avonds.
3. ProRail is vanzelfsprekend bereid om meer inzicht te verschaffen in de manier waarop zij de prestatie meet. Ook kunnen in de toegangsovereenkomst hogere prestatieniveaus afgesproken worden als de vervoerder bereid is eventuele additionele kosten te vergoeden.

### **Kernprestatie kwaliteit van de bijsturing**

Opgemerkt is dat de prestatie-indicatoren "bijsturing conform afspraken" en "aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling" niet de prestatie meet op de Niet Centraal Bediende Gebieden (NCBG's).

ProRail heeft volgens de wet de verantwoordelijkheid voor het toezicht op de NCBG's, inclusief het toezicht op de veiligheid. Op dit moment vindt met alle partijen die betrokken zijn bij NCBG's overleg plaats over de invulling van deze verantwoordelijkheid en de concrete, locatiegebonden uitvoering door andere partijen.

### **Kernprestatie kwaliteit van de capaciteitsverdeling**

Diverse spoorwegondernemingen betreuren het dat de indicator voor de kwaliteit van de capaciteitsverdeling het aantal verloren arbitragezaken weergeeft.

ProRail herkent de kritiek en werkt aan een prestatie-indicator die de benutting van het spoorwegnet kan meten als maat voor de kwaliteit van de capaciteitsverdeling. Het streven is dat deze NPI in de loop van 2006 operationeel is.

### **Maatregelen op het gebied van veiligheid en milieu**

Respondenten hebben het volgende opgemerkt over de tekst die de maatregelen op het gebied van veiligheid en milieu behandelt:

1. Enkele spoorwegondernemingen vragen om maatregelen voor verbetering van de kwaliteit van looppaden en verlichting op emplacementen.
2. Spoorwegondernemingen zouden graag zien dat ProRail activiteiten ontplooit die gericht zijn op het waarborgen van de belangen van de sector. Een voorbeeld hiervan zou kunnen zijn het ontplooiën van initiatieven om te komen tot een landelijke harmonisatie van milieuvergunningen. ProRail vraagt de milieuvergunningen voor emplacementen aan en vergunt deze door aan gebruikers. De spoorwegondernemingen willen dat ProRail ook de belangen van deze gebruikers meeneemt in de milieuvergunningaanvraag.
3. In de opsomming van milieumaatregelen en -acties die ProRail gaat ondernemen missen respondenten de activiteiten die gericht zijn op het introduceren van de nieuwe geluidswetgeving die de ministeries van V&W en VROM in voorbereiding hebben.

Wijze van beantwoording en consequenties voor het beheerplan:

1. ProRail zal zich beraden op het gewenste beleid over dit onderwerp.
2. In 2005 wordt samen met de vervoerders de procedure Integrale Milieuvergunningen opgesteld. Er wordt gewerkt aan een standaard milieuvergunningaanvraag.
3. ProRail probeert zo goed als mogelijk op nieuwe ontwikkelingen op het gebied van geluidswetgeving te anticiperen.

### **Overige opmerkingen en voorstellen**

Spoorwegondernemingen hebben suggesties gedaan voor het ontwikkelen van de volgende prestatie-indicatoren die niet in het consultatiedocument zijn opgenomen zijn:

1. Veiligheid en reinheid op opstelreinen;
2. Kwaliteit van de omroep;
3. Juiste instelling van de Centrale Trein Aanwijzing (CTA) op perrons en de Centrale Hal Aanwijzers (CHA) in verstoorde situatie.

Wijze van beantwoording en consequenties voor het beheerplan:

1. ProRail zal in het komende jaar het initiatief nemen om in samenwerking met de spoorwegondernemingen de suggesties ter verbetering van de prestatie-indicatoren verder te onderzoeken en zal eventueel een stappenplan voor de ontwikkeling en de implementatie opstellen.
2. Momenteel vindt overleg plaats tussen ProRail en NS Reizigers over de definitie van de kwaliteit van de omroep en de ontwikkeling van prestatie-indicatoren. Na verdere uitwerking zal deze prestatie-indicator wat ProRail betreft onderdeel gaan uitmaken van de afspraken tussen ProRail en NS Reizigers.
3. Ook ProRail is van mening dat de kwaliteit van de informatievoorziening in verstoorde situatie gemonitord dient te worden gezien het belang van goede reisinformatie. ProRail wil hierover nadere afspraken maken met de spoorwegondernemingen en wenst de prestatie-indicatoren te operationaliseren.

### 3 Continu verbeteren - Migratie naar Outputsturing

In de periode tot 2008 zal ProRail de migratie naar outputsturing vormgeven. Gekoppeld aan deze overgang vindt de professionalisering van de primaire processen plaats. Het doel is het leveren van optimale prestaties tegen zo laag mogelijk kosten.



#### 3.1 Continu verbeteren als strategie

ProRail heeft de ambitie om de beste railinframanager van Europa te zijn. Dat komt vooral tot uiting in het leveren van optimale prestaties tegen zo laag mogelijke kosten.

Een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van deze ambitie is dat ProRail zelfstandig beslissingen moet kunnen nemen over de optimale inzet van middelen. Dat vergt een nieuwe interne sturingsfilosofie, maar ook een andere aansturing door de overheid. De achterliggende gedachte is dat de spoorsector efficiënter en effectiever kan functioneren als de besturing en de verantwoordelijkheden bij de organisaties liggen die hiervoor de benodigde kennis in huis hebben. Voorheen werd ProRail zowel in- als extern gestuurd op het uitvoeren van activiteiten. Deze lijn wordt nu omgebogen naar het sturen op prestaties. In de Beheerconcessie wordt dit outputsturing genoemd.

Dit hoofdstuk geeft eerst een beschrijving van het programma outputsturing (paragraaf 3.2). Daarna komen - in de context van dit programma - de volgende drie ontwikkelingen aan bod:

1. financieringssysteem: de relatie tussen de activiteiten, kosten en prestaties (paragraaf 3.3);
2. risicomanagement: het beheersen van de risico's die de realisatie van de prestaties in de weg staan (paragraaf 3.4);

3. HPO: de vorming van een Hoog Presterende Organisatie om de optimale ontwikkeling op de lange termijn te kunnen waarmaken én te borgen (paragraaf 3.5).

### 3.2 Outputsturing

#### 3.2.1 Context van outputsturing

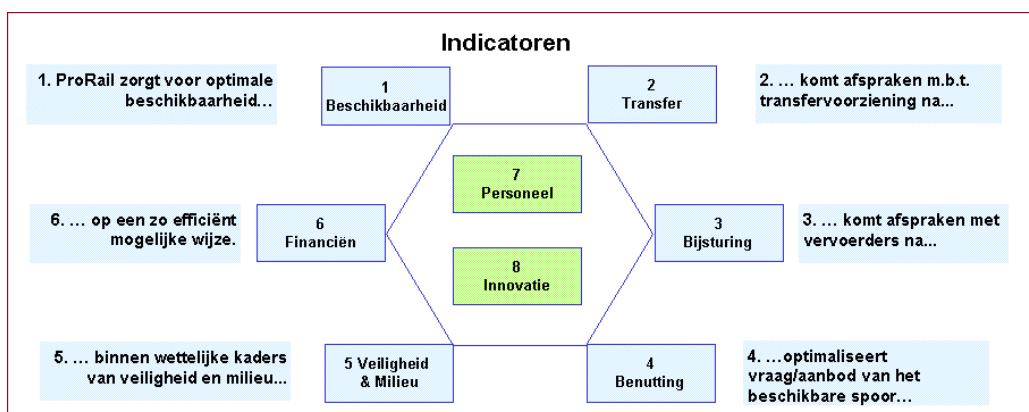
Vóór de invoering van de nieuwe Spoorwegwet ontving ProRail subsidie om een programma van activiteiten te kunnen uitvoeren. In de toekomst maakt ProRail afspraken over een vergoeding voor te leveren prestaties. Deze expliciete link tussen geld en prestaties ligt geheel in lijn met de VBTB-filosofie die de ministeries hebben ingevoerd (Van Beleidsvoorbereiding Tot Beleidsverantwoording).

Outputsturing kent een externe en een interne dimensie. Externe outputsturing is de sturing (en financiering) door het Ministerie van Verkeer & Waterstaat op prestaties die vooraf met ProRail zijn overeengekomen. Outputsturing gaat hand in hand met de behoefte aan meer inzicht in de relatie tussen de kosten en de eindproducten (output). Interne outputsturing is de sturing van ProRail zelf op een organisatie die de (extern) afgesproken prestaties kan waarmaken. Het programma outputsturing ontwikkelt beide aspecten. De twee kernwoorden hierbij zijn professionaliteit en transparantie.

De ontwikkeling naar outputsturing kost tijd en inzet. Daarom voorziet de Beheerconcessie in een overgangperiode van drie jaar. Vanaf 1 januari 2008 zal ProRail geheel op output worden gestuurd. De komende jaren staan binnen ProRail dan ook in het teken van de migratie naar outputsturing.

#### 3.2.2 Output / prestaties en outputsturing

Om op output te kunnen sturen, moet eerst duidelijk zijn wat hieronder wordt verstaan. ProRail vertaalt daarom haar missie, strategie en zorgtaken conform de Beheerconcessie in kernprestatie-indicatoren (KPI's) en nadere prestatie-indicatoren (NPI's). De acht belangrijkste KPI's voor ProRail, de zogenaamde top-KPI's, zijn hieronder weergegeven.



De top-KPI's zijn verdeeld in zes externe KPI's (1 t/m 6) en twee interne KPI's (7/8). Voor de zes externe KPI's zijn ontwikkelingstrajecten afgesproken. Deze trajecten bestaan uit een aantal fasen: na het definiëren van een meetbare NPI worden eerst richtwaarden vastgesteld. Vervolgens worden per NPI vaste grenswaarden afgesproken. Vanaf 1 januari 2008 spreekt ProRail voor alle NPI's grenswaarden af met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Op dat moment vindt de facto outputsturing plaats. De wijze waarop de prestaties worden gerealiseerd

(de keuze van activiteiten en maatregelen) behoort dan volledig tot de verantwoordelijkheid van ProRail. Deze overgang zal echter pas formeel worden bekrachtigd als ProRail aan de eisen voor outputsturing uit de Beheerconcessie voldoet.

De output die ProRail levert zijn de prestaties die de zes externe top-KPI's weergeven. Deze prestaties kunnen bijvoorbeeld bestaan uit het leveren van treinpaden met een bepaalde kwaliteit of uit een dienst zoals informatievoorziening.

Outputsturing betekent, dat de sturingsrelatie tussen ProRail en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verandert ten opzichte van de huidige situatie van inputsturing. De grootste verschillen zijn samengevat in onderstaande figuur:

	<b>Inputsturing</b>	<b>Outputsturing</b>
<b>Bekostiging (vooraf)</b>	Activiteiten -> Kosten	Prestaties <-> Activiteiten <-> Kosten
<b>Sturing op</b>	Uitputting budget	Realisatie prestaties
<b>Sturingsinstrumenten</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Voorschrijven activiteiten</li><li>• Tijd / scope / geld</li><li>• Personele prikkel</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Afspreken prestaties</li><li>• Audits, benchmarks</li><li>• Personele prikkel *)</li></ul>
<b>Aanspreken / afrekenen (achteraf)</b>	Positie management	Positie management *)

\*) Op termijn kan zowel de sturing als het afrekenen van ProRail ook deels worden gebaseerd op financiële prikkels. Dit vereist wel een risico-opslag en een eigen vermogen als buffer.

De nieuwe sturingsrelatie moet in de komende jaren gezamenlijk worden ingevuld. Hierbij zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Verantwoordelijkheden moeten liggen op de plaats waar ze het beste ingevuld kunnen worden.
- Sturen op output is niet gelijk aan afrekenen op output.
- De ontwikkeling van de sturingsrelatie moet in de pas lopen met de professionalisering van ProRail en het departement.
- De sturingsrelatie moet aansluiten bij de afspraken die met vervoerders worden gemaakt.
- Geen verantwoordelijkheden zonder bevoegdheden en middelen.

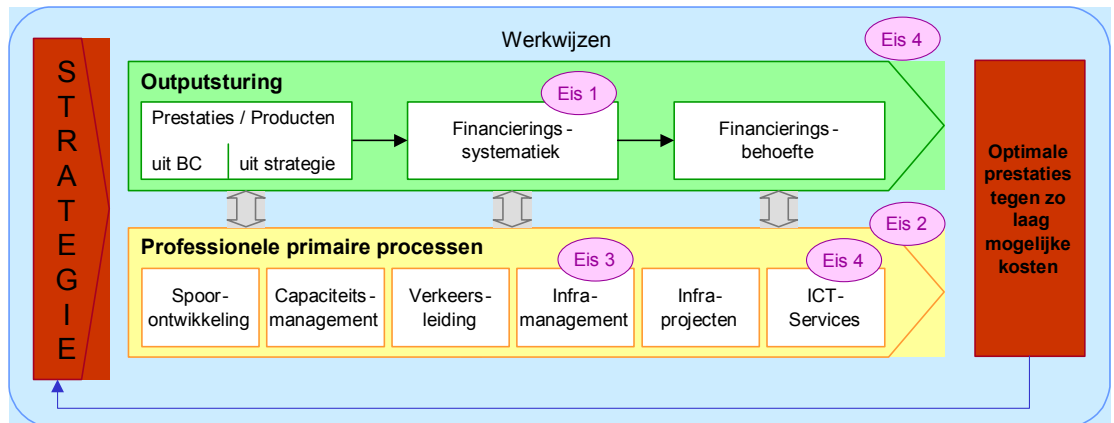
### **3.2.3 Eisen outputsturing (Beheerconcessie)**

De Minister heeft vier eisen gesteld waaraan ProRail moet voldoen, voordat outputsturing zal worden ingevoerd (Beheerconcessie, artikel 20, lid 1, a t/m d):

- ProRail is bekend met het verband tussen de beschikbare middelen, de werkzaamheden, de operationele doelen en de uitkomsten daarvan;
- ProRail is bekend met de interactie-effecten tussen werkzaamheden, operationele doelen en de uitkomsten daarvan van de eigen organisatie en van vervoerders;
- ProRail is bekend met de levenscycluseffecten van de wijze waarop de hoofdspoorweg-infrastructuur wordt beheerd;
- ProRail is in staat om de bedrijfsvoering te richten naar de onder bovenstaande drie punten bedoelde kennis.

De eisen voor de invoering van outputsturing maken professionaliseren van de organisatie van ProRail noodzakelijk en stellen voorwaarden aan de wijze waarop ProRail de interne sturing vormgeeft.

**3.2.4 Programma Outputsturing**



ProRail heeft het programma outputsturing opgestart om op 1 januari 2008 te kunnen voldoen aan de vier eisen uit de Beheerconcessie. De ontwikkeling van NPI's en de vaststelling van grenswaarden is hier geen onderdeel van. Dit vindt plaats in het kader van ProRail-dashboard. Het programma richt zich wél op al die zaken, die noodzakelijk zijn om de organisatie vanaf 2008 ook daadwerkelijk op output te **kunnen** gaan sturen.

Het programma outputsturing volgt de methode “doel-inspanningennetwerk” (DIN). Hierbij is er sprake van verschillende samenhangende lagen:

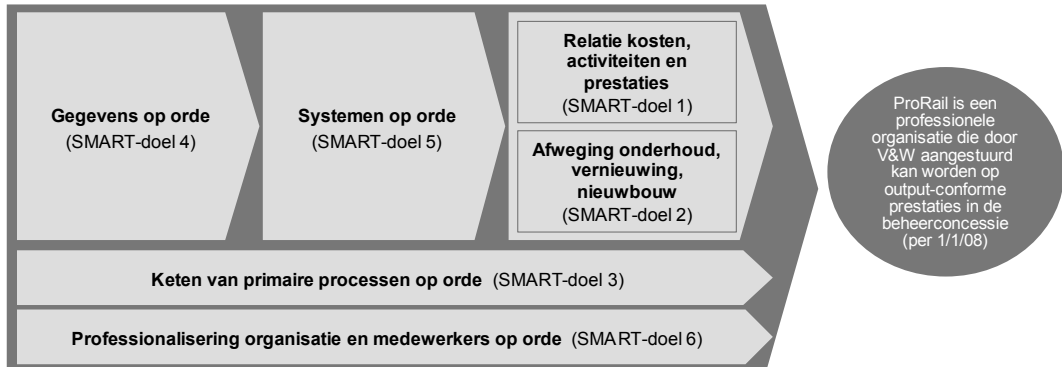
- strategische doelen;
- tactische, meetbare (SMART-)doelen;
- projecten en activiteiten om de doelen te behalen.

De vier eisen uit artikel 20 van de Beheerconcessie zijn de te behalen strategische doelen. Deze eisen zijn op SMART-wijze vertaald in zes meetbare doelen. Deze doelen zijn een nadere concretisering, uitwerking en invulling van de eisen uit artikel 20, lid 1 van de beheerconcessie. De doelen zijn als volgt geformuleerd:

- De relatie tussen kosten, activiteiten en prestaties conform de beheerconcessie is bekend en wordt toegepast. Er is zover als mogelijk een relatie gelegd tussen de prestaties van ProRail met de belangrijkste prestaties van de vervoerders.
- Beslissingen over infrastructuuruitgaven worden gemaakt op basis van aantoonbaar laagste levensduurkosten, waarbij RAMS-eisen het uitgangspunt vormen. Dit geldt zowel de afweging van “infra-oplossingen voor knelpunten” als de afweging “onderhoud versus vervanging”.
- De keten van primaire processen, inclusief taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden en in- en externe interfaces, is beschreven en wordt zowel functioneel als technisch voldoende beheerd.
- De gegevens die nodig zijn voor de ondersteuning van assetmanagement, financieringssysteematiek en de registratie van KPI's en NPI's zijn op voldoende beschikbaar en betrouwbaar en worden voldoende beheerd.
- De systemen die minimaal nodig zijn voor de ondersteuning van assetmanagement, financieringssysteematiek en de registratie van KPI's en NPI's zijn ontwikkeld en geïmplementeerd.
- De organisatie is zo ingericht dat deze efficiënt, effectief, resultaatgericht en bedrijfsmatig kan functioneren. Professionalisering van medewerkers vindt plaats op het gebied van kennis, vaardigheden en attitude.



Deze doelen staan niet op zichzelf, maar hebben een relatie tot elkaar. Deze is weergegeven in onderstaande figuur. Dit inzicht is van belang, omdat daarmee op hoofdlijnen wordt aangegeven hoe de verschillende aspecten zich tot elkaar verhouden.



*Toelichting relatie SMART-doelen:*

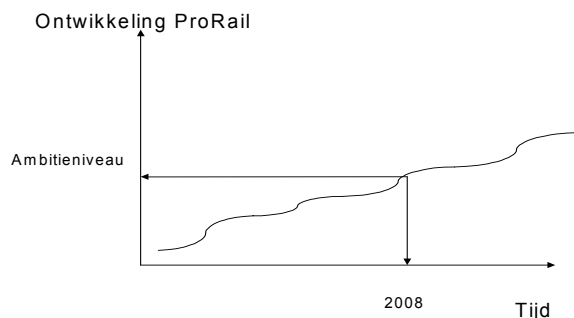
De uiteindelijke “output” van een succesvolle migratie van ProRail naar outputsturing wordt verwoord in de doelstelling: ProRail is een professionele organisatie die per 1 januari 2008 door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aangestuurd kan worden op output-conforme prestaties in de beheerconcessie.

Aan de outputzijde is het vooral belangrijk, dat de relatie tussen kosten, activiteiten en prestaties bekend is en dat de organisatie in staat is om onderbouwde inhoudelijke afwegingen te maken bij beslissingen over onderhoud, vernieuwing en nieuwbouw (SMART-doelen 1 en 2). Om dit te kunnen bereiken is het van belang dat (bron)gegevens die worden gehanteerd voor zowel de interne bedrijfsprocessen als de externe verantwoording op orde zijn (SMART-doel 4). Gegevens vormen de input voor de systemen binnen ProRail. Die systemen moeten bovendien voldoende op orde zijn, zodat gegevens op het juiste niveau worden beheerd en ontsloten (SMART-doel 5).

Ook moeten de werkprocessen op orde en geïmplementeerd zijn, zowel op het niveau van de bedrijfseenheid als op het niveau daaronder (SMART-doel 3).

Tenslotte moet de omslag naar outputsturing ingebed worden in de organisatie. Dit betekent, dat de organisatie zó moet worden ingericht dat outputgericht werken van medewerkers mogelijk wordt gemaakt. Tevens moeten de consequenties van outputsturing worden vertaald in (nieuwe) eisen aan de professionalisering van individuele medewerkers, op het gebied van competenties, taken en gedrag (SMART-doel 6).

Het zal niet op alle gebieden mogelijk en haalbaar zijn om voor alle doelen op 1 januari 2008 de ideale situatie te bereiken. Daarom geeft ProRail aan welk ambitieniveau per 2008 wel haalbaar is. Dit ambitieniveau kan per aandachtsgebied verschillen, afhankelijk van de huidige stand van zaken. De ontwikkeling naar een professionele organisatie is overigens niet nu pas begonnen en zal ook niet ophouden in 2008. Onderstaande figuur geeft dit weer:



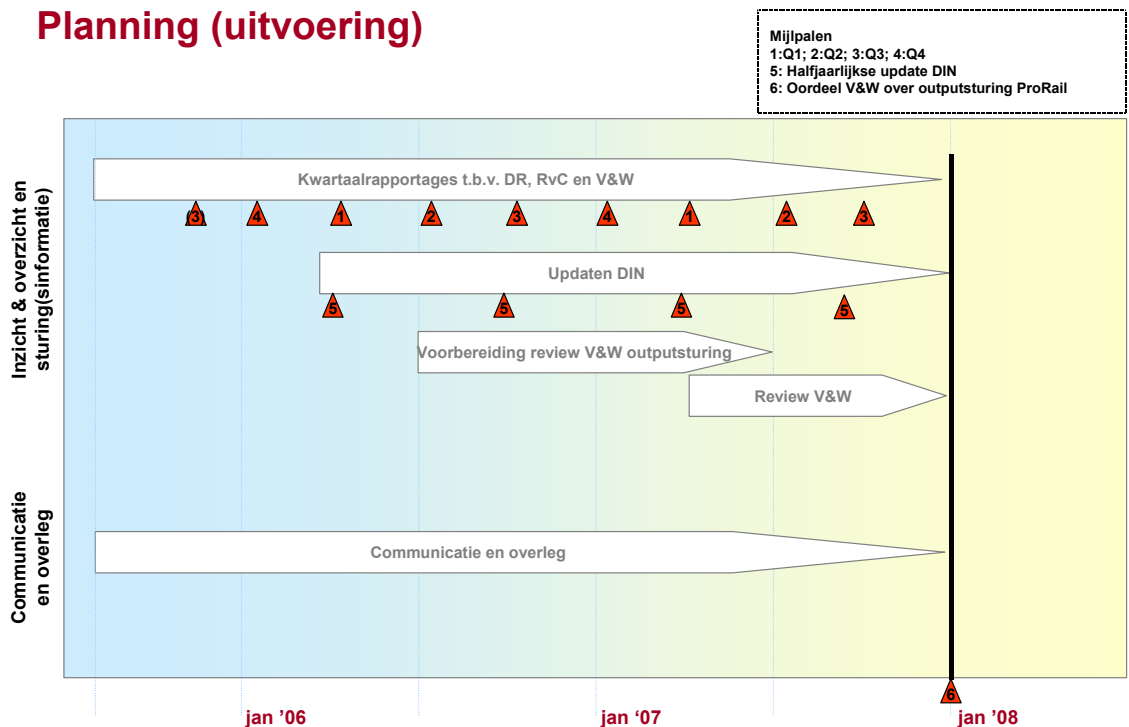
ProRail zal in overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat afspraken maken over de mate waarin de doelen per 1 januari 2008 bereikt moeten zijn. Ook worden succescriteria en de meetsystemen gedefinieerd, waarmee per 1 januari 2008 is vast te stellen of ProRail de afgesproken doelen heeft behaald en daarmee voldoet aan de eisen van de minister. Tevens worden mijlpalen bepaald voor de komende jaren tot 2008, om inzichtelijk te maken of de voortgang op schema ligt. Dit proces zal begin 2006 worden afgerond.

Om de geformuleerde doelen te kunnen behalen zijn projecten en activiteiten noodzakelijk. Een inventarisatie van lopende projecten en activiteiten heeft plaatsgevonden, waarbij alleen die projecten door het programma outputsturing zullen worden gemonitord en (bij)gestuurd, die een substantiële bijdrage leveren aan de geformuleerde doelen. Door top-downredenering vanuit de doelen is gezocht naar zogenaamde witte vlekken ("sanity check"): activiteiten die wel nodig zijn voor het behalen van de doelen, maar die nu nog niet of niet goed worden uitgevoerd. Het programma leidt ertoe dat deze witte vlekken worden ingevuld.

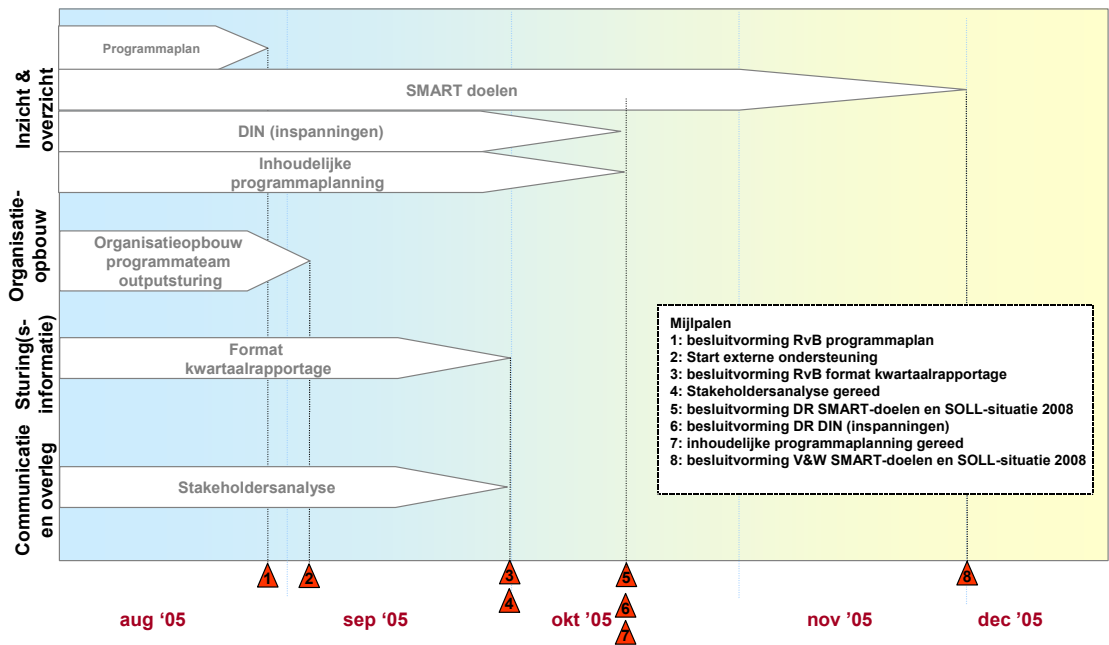
Bijlage F geeft een totaaloverzicht van het programma outputsturing, met vermelding van eisen, SMART-doelen, inspanningen en het fundament (afgeronde inspanningen). Het programma outputsturing zal worden gevolgd aan de hand van kwartaalrapportages, waarin de voortgang, stand van zaken en zo nodig bijsturingsacties zullen worden toegelicht. Een samenvatting hiervan zal ProRail opnemen in de reguliere kwartaalrapportages aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het programma bewaakt hiermee of de verschillende ProRail-brede inspanningen gezamenlijk inderdaad leiden tot het realiseren van de doelstellingen op het gebied van outputsturing.

Het in 2005 opgestelde programmaplan outputsturing besteedt aandacht aan de positionering van het programma in de organisatie, de opbouw en de besturing van het programma en de communicatie met en informatie voor interne en externe stakeholders. De planning van het programma (voorbereiding en uitvoering) ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

### Planning (uitvoering)



## Planning (voorbereiding)



### 3.2.5 Samenwerking als voorwaarde voor succesvolle ontwikkeling

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

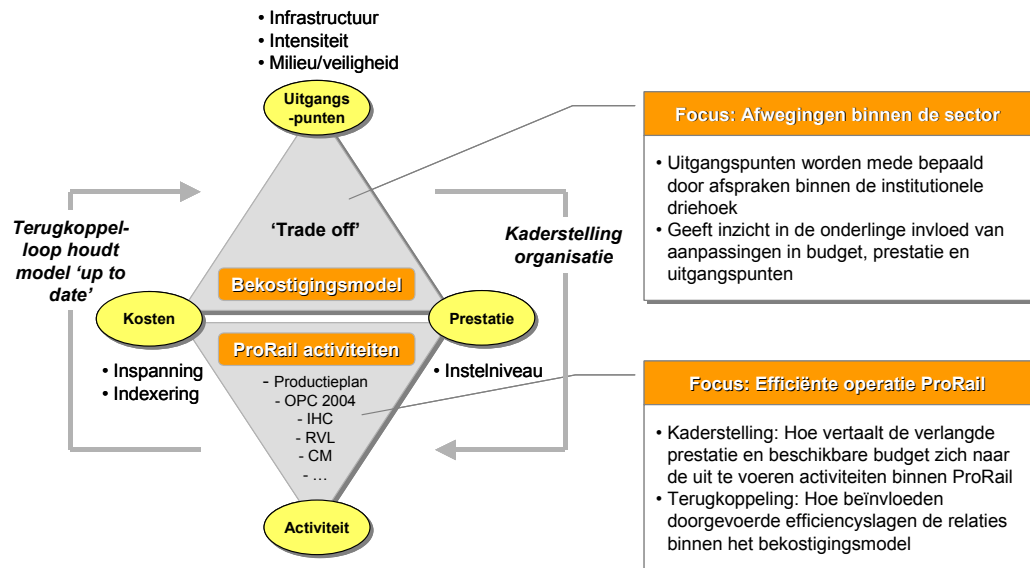
Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal zich moeten ontwikkelen tot een professionele opdrachtgever, die inderdaad op output kan en gaat sturen en op afstand staat. Voor NS is de migratie naar outputsturing een vereiste uit de vervoerconcessie. Zowel ProRail als NS onderschrijven de noodzaak om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

Om daadwerkelijk invulling te geven aan een gezamenlijke aanpak, voert ProRail overleg over:

- het opnemen van een medewerker van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het team van het programma outputsturing;
- het zwaluwstaarten van de NS-aanpak met de ProRail-aanpak op het gebied van outputsturing.

### 3.3 Financieringssystematiek

Het project Financieringssystematiek heeft als doel inzicht te geven in de relatie tussen kosten, activiteiten en prestaties van ProRail. Het is een van de kernprojecten van het programma outputsturing (zie 3.1). In dit project wordt een bekostigingsmodel ontwikkeld waarmee de kosten en prestaties kunnen worden vastgesteld in relatie tot een aantal belangrijke uitgangspunten. Onderstaande figuur illustreert dit.



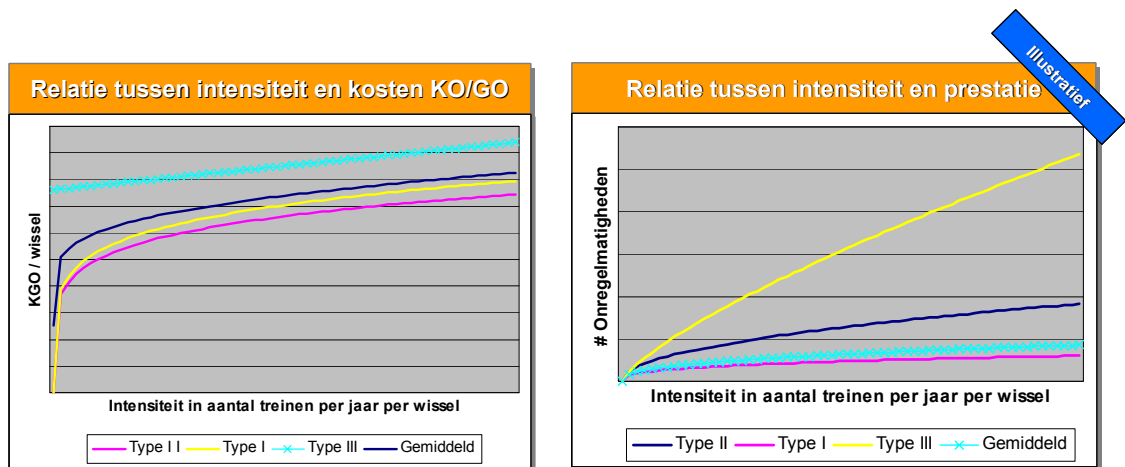
Het bekostigingsmodel geeft inzicht in het effect dat veranderingen in kosten, prestatie of uitgangspunten op elkaar hebben. De uitgangspunten bepalen in hoge mate de basiskosten voor ProRail. Tot de uitgangspunten behoren de functionaliteit, kwantiteit en kwaliteit van de infrastructuur, de intensiteit waarmee deze wordt gebruikt en de randvoorwaarden voor milieu, veiligheid en arbeidsveiligheid. Andere belangrijke uitgangspunten kunnen zijn het gekozen operationele vervoersmodel en de geografische differentiatie in bijvoorbeeld prestatie of functionaliteit.

Bestaande relaties tussen kosten, prestaties en activiteiten vormen het uitgangspunt voor het model. Dit is weergegeven in de onderste driehoek. Omdat verbeteringen in effectiviteit en efficiency van ProRail de relaties zullen beïnvloeden, wordt het model jaarlijks bijgesteld aan de hand van de laatste inzichten (terugkoppelloop). De dynamiek tussen de twee driehoeken bestaat, naast het bijstellen van het model, uit het vertalen van resultaten van de 'trade off' discussie tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ProRail in activiteiten voor ProRail (kaderstelling).

#### *Stand van zaken*

In de periode voor 2005 zijn alle kosten voor klein en groot onderhoud toegewezen aan infraclusters. Op kwalitatieve wijze is de eerste relatie gelegd tussen deze kosten en de prestatie (uitgedrukt in TAO's). De kosten voor beheer zijn opgesplitst en verhelderd. Omdat er geen directe relatie is tussen beheerkosten en de prestatie, zijn deze kosten op basis van een verdeelsleutel toegewezen aan de prestaties. Voor Transfer is de relatie tussen kosten en activiteiten gelegd én de relatie tussen kosten en de prestatie vastgesteld. De kosten van Capaciteitsmanagement zijn verder verhelderd.

In de eerste helft van 2005 is goede vooruitgang geboekt. Allereerst zijn gegevens uit verschillende bronnen over bijvoorbeeld kosten, prestatie, intensiteit van gebruik en objectdata, met elkaar gekoppeld. Omdat de activiteiten klein en groot onderhoud een belangrijke bijdrage leveren aan de kosten van de infrastructuur en de prestatie van ProRail, is de relatie tussen kosten en prestatie voor deze activiteiten als eerste geanalyseerd. Daartoe zijn eerst de kosten voor klein en groot onderhoud nader geanalyseerd en toegekend aan onderdelen van de infrastructuur zoals wissel, spoor of overwegen. Daarna zijn voor de onderdelen wissel, spoor, beveiliging, overwegen en bovenleiding de relaties tussen de intensiteit van gebruik, leeftijd, kosten en prestaties bepaald. In de onderstaande figuur zijn als voorbeeld de relaties voor wissels weergegeven.



Alle gevonden relaties zijn kwantitatief, maar geven slechts een eerste indicatie. In de komende jaren moet verdere aanscherping plaatsvinden aan de hand van gerichte monitoring van actuele kosten en prestaties. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met een aantal andere projecten en activiteiten van ProRail, zoals OPC+, Life Cycle Management, Instandhoudingsconcepten en het Meerjaren Vervangingsplan. De conceptrelaties zijn in een eerste conceptmodel opgenomen.

*Vooruitblik tweede helft 2005 en 2006*

Aan het eind van 2005 zullen de relaties tussen kosten, activiteiten en prestaties voor alle activiteiten van ProRail in concept zijn gekwantificeerd en in het conceptmodel zijn opgenomen. Om dit te bereiken zal ProRail in de tweede helft van 2005 kosten en activiteiten van andere onderdelen van ProRail analyseren (Capaciteitsmanagement, Verkeersleiding<sup>4</sup>, Vernieuwing etcetera). Op dat moment zijn alle kosten van ProRail in het model ingebracht. Wanneer er geen directe relatie tussen een activiteit en de prestatie kan worden gelegd, zoals bij Beheer, zullen de kosten door middel van een verdeelsleutel worden toegewezen aan de prestaties. Hierbij zal aangegeven worden hoe de prestatie samenhangt met de uitgangspunten over bijvoorbeeld de kwantiteit van de infrastructuur.

In 2005 drukt ProRail de prestatie als gevolg van klein en groot onderhoud in TAO x FHT (functiehersteltijd), conform de afgesproken ontwikkeling van de top-KPI beschikbaarheid.

In 2006 zal het conceptmodel verder worden aangescherpt:

<sup>4</sup> ProRail beschikt al enkele jaren over een systematiek om de activiteiten van Verkeersleiding te relateren aan kosten. Deze zal bij de verdere ontwikkeling van het model in 2005 aan de vereiste functionaliteit worden aangepast.

- de gevonden relaties zullen worden getoetst en verder worden gekwantificeerd aan de hand van:
  - de realisatie 2004 en 2005;
  - nieuw afgesloten OPC-contracten;
  - doorontwikkelde Instandhoudingsconcepten;
  - vergelijking met planvorming binnen Inframangement.
- extra aandacht zal worden besteed aan de acceptatie en functionele inbedding van het model in de organisatie;
- de relatie met de top-KPI's "Beschikbaarheid", "Transfer", "Financiën", "Veiligheid en Milieu", "Benutting" en "Bijsturing" zal verder worden bepaald.

Het project Financieringssystematiek zal uiteindelijk leiden tot een instrument dat inzichtelijk maakt welke kosten nodig zijn voor het leveren van een bepaalde prestatie. Het model zal beleidskeuzes in het overleg tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ProRail ondersteunen. De verdere verfijning van het model is een iteratief proces, waarbij gerealiseerde kosten en prestaties een belangrijke input vormen. Hierdoor zal de ontwikkeling van het instrument een aantal jaren in beslag nemen. Een eerste maar werkbaar versie van het model is eind 2007 beschikbaar.

Een opsplitsing van de huidige kosten van ProRail voor Financieringssystematiek is opgenomen in Bijlage G.

### 3.4 Risicomanagement

ProRail heeft in 2005 het gedachtegoed van Corporate Governance ofwel de code Tabaksblat van toepassing verklaard. Dit betekent dat risicomanagement een steeds belangrijkere rol binnen ProRail zal krijgen. Ook nu al wordt risicomanagement toegepast, bijvoorbeeld bij nieuwbouwprojecten en onderhoudswerkzaamheden. Corporate Governance stelt echter de eis dat risicomanagement een integraal onderdeel vormt van de algehele bedrijfsvoering. Hiermee ontstaat een relatie tussen de prestaties van ProRail en het beheersen van de risico's rond deze prestaties.

Bij de invoering van Corporate Governance maakt ProRail gebruik van het erkende COSO/ERM-model<sup>5</sup>. Het COSO-model leidt tot vervlechting van risicomanagement in alle bedrijfsactiviteiten en afdelingen en borgt het cyclische karakter van risicomanagement.

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

Risicomanagement zal in 2006 op alle niveaus, van concernniveau tot op het laagste operationele niveau, worden ingevoerd via de zogenaamde Control Self Assessments (CSA's). Dit zijn periodieke bijeenkomsten waarin de volgende zaken aan de orde dienen te komen:

- het identificeren door het management van (bedrijfseenheidoverstijgende) risico's op onder meer strategisch, organisatorisch, beleidsmatig en informatietechnisch niveau, en de koppeling daarvan met de KPI's van ProRail;
- het formuleren van beheersmaatregelen of het accepteren van risico's;
- het uitvoeren van beheersmaatregelen;

---

<sup>5</sup> Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission/Enterprise Risk Model

- het benoemen van de restrisico's;
- het laten afleggen van In-Control-Statements door leden van de directieraad, waarin expliciet wordt verklaard dat risico's geïdentificeerd en geclassificeerd zijn.

De voortgang van de implementatie van het COSO-gedachtegoed en het daarmee samenhangende risicomanagement zal in de organisatie worden geborgd door gebruik te maken van het bestaande instrumentarium. In managementcontracten en jaarplannen 2006 zal ProRail risicomanagement en CSA's als bijzonder item opnemen. Daarnaast zal vanaf januari 2006 de voortgang van de CSA's per bedrijfseenheid via de reguliere rapportage lijn worden bewaakt.

De keuze voor de implementatie van het COSO-model en het daarbij doorontwikkelen van risicomanagement biedt tevens de mogelijkheid de voortschrijdende inzichten op het terrein van Corporate Governance en risicomanagement op de voet te volgen. Aan het einde van 2006 beschikt ProRail over een systeem voor risicomanagement dat op alle operationele niveaus functioneert en dat ingebed is in de reguliere planning- en controlcyclus.

### **3.5 Ontwikkeling van ProRail tot Hoog Presterende Organisatie**

#### **3.5.1 Stap 3 hoofdstructuur**

ProRail werkt aan verbetering van de performance en de organisatie. In 2004 is de hoofdstructuur vastgesteld (Stap 1) en zijn alle medewerkers van ProRail toegedeeld aan een van de bedrijfseenheden of staven (Stap 2). Dit jaar wordt de inrichting van de bedrijfseenheden aangepast, om de vitaliteit en de toekomstvastheid van ProRail te borgen (Stap 3).

Het doel van Stap 3 is het inrichten van een effectieve en efficiënte organisatie met optimale prestaties tegen zo laag mogelijke integrale kosten. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de directeurs van de bedrijfseenheden, binnen de context van de vastgestelde hoofdstructuur en de grenzen per bedrijfseenheid. Bij de invoering van Stap 3 wordt gebruik gemaakt van visiedocumenten die de directeurs hebben opgesteld. Ook licht ProRail zijn organisatie door met behulp van een Activiteiten en Projecten Waarde Analyse. Hierbij worden niet alleen de apparaatskosten maar ook de inkoopdiensten en de uitbesteding van werken doorgelicht. Dit moet de basis vormen voor substantiële besparingen. Besparingen zijn nodig om de efficiencyverbetering die met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is afgesproken in te kunnen vullen. Besparingen zijn ook nodig om de financiering te verkrijgen voor noodzakelijke organisatorische verbeteringen.

De herinrichting van de bedrijfseenheden krijgt zijn beslag in de eerste helft van 2006. Deze tijd is nodig omdat het doorvoeren van organisatieveranderingen een zorgvuldige omgang vereist met medewerkers, medezeggenschap en mogelijk ook met vakbonden. De mogelijke besparingen die ProRail bereikt met de Activiteiten Waarde Analyse worden verwerkt in de organisatie- en formatieplannen en afdelingsbudgetten.

#### **3.5.2 Organisatieontwikkeling met HPO**

ProRail heeft een nieuwe organisatie ingevoerd, onder meer om de prestaties op lange termijn aantoonbaar te kunnen verbeteren. Verandering van organisatiestructuur en processen alleen is echter niet voldoende om de ambities te realiseren. Professionalisering van houding en gedrag van managers en medewerkers is van doorslaggevend belang. ProRail werkt aan verbeteringen hiervan.

ProRail heeft het werken volgens de principes van Hoog Presterende Organisatie (HPO) als speerpunt gekozen. Dergelijke bedrijven zijn in staat om in een complexe omgeving goede en voorspelbare prestaties te realiseren. Opvallende kenmerken zijn het denken in ketens en samenhang, het benutten van elkaars deskundigheid, duidelijke afspraken over de wederzijdse verwachtingen, het alert zijn op verstoringen en daarop voorbereid zijn.

De HPO-principes helpen om processen vooraf te verbeteren en achteraf te leren van incidenten. Een breed samengestelde klankbordgroep initieert en coördineert de HPO-activiteiten binnen ProRail. Aansluiten bij de problematiek uit de praktijk is daarbij het uitgangspunt. Zowel managers als medewerkers zijn betrokken bij HPO-acties. Momenteel loopt onder meer het HPO- thema "Professioneel Opdrachtnemerschap" dat bijdraagt aan de professionalisering van de afdeling ICT Services. Daarnaast helpt het werken met HPO-checklisten in de voorbereiding van grote buitendienststellingen om het aantal uitgelopen werkzaamheden te verminderen.

HPO-evaluaties van incidenten leveren waardevolle verbeterpunten op over processen, werkwijzen, deskundigheid en organisatie. De grondige evaluatie van de grote verstoring in Utrecht Centraal van 6 en 7 april 2005 is hiervan een goed voorbeeld. De voorgestelde maatregelen leiden tot een verdere professionalisering van de organisatie voor het beheer en het herstel van storingen.

HPO-evaluaties van uitgelopen buitendienststellingen, een seinstoring en interne processen hebben eveneens concrete verbetervoorstellen opgeleverd. De uitdaging is om de verbeterpunten blijvend te verankeren in de organisatie.

Succesvolle HPO-acties vinden navolging op andere plaatsen binnen ProRail. Het vergt enige jaren om de HPO-principes als vanzelfsprekende manier van denken en doen toe te passen in alle bedrijfssonderdelen.

### **3.5.3 Maatregelen naar aanleiding van audits en benchmarks**

Booz Allen Hamilton heeft januari 2005 een audit opgeleverd over de financiële meerjarenprognose van ProRail. Naast de primaire vraagstelling over de hoogte van het budget voor het spoor, heeft Booz Allen Hamilton ook tien aanbevelingen gedaan voor de bedrijfsvoering en strategische keuzes van ProRail. ProRail herkent zich op hoofdlijnen in deze aanbevelingen; de meeste ervan zijn ook al opgepakt in het kader van het professionaliseringstraject. ProRail voelt zich daarom door de aanbevelingen gesterkt om door te gaan op de ingeslagen weg.

#### **Hoe gaat ProRail verder met de aanbevelingen?**

ProRail structureert haar professionaliseringsacties onder de vier voorwaarden voor outputsturing die de Minister in de beheerconcessie aan ProRail heeft gesteld:

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

Zeven van de tien aanbevelingen van Booz Allen Hamilton kunnen onder deze voorwaarden van de minister gegroepeerd worden. De overige drie hebben meer het karakter van strategische keuzes. Twee hiervan worden geadresseerd in het sectorbrede samenwerkingsverband "Samen Sporen" (integrale business case en definiëren realistisch groeiscenario). Ook de derde, het nu al invoeren van de door Benutten en Bouwen



gepropageerde corridorstrategie in de bedrijfsvoering van ProRail, wordt in dit samenwerkingsverband besproken. Dit lijkt echter vooralsnog meer een optie voor de langere termijn. In Bijlage H zijn de aanbevelingen direct gekoppeld aan de voorwaarden van de minister en de projecten die ProRail uitvoert.



## 4 Financiële randvoorwaarden - Inkomsten en bestedingen

ProRail is verantwoordelijk voor een optimale invulling van de activiteiten die voortvloeien uit de Spoorwegwet en de Beheerconcessie. De financiële middelen die daarvoor nodig zijn heeft ProRail verwerkt in het langetermijnplan “Structureel vervangen”. De Beheerconcessie vereist dat de geplande activiteiten van ProRail aansluiten bij de middelen die zijn opgenomen in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de subsidieaanvraag 2006 is aangegeven op welke wijze deze aansluiting is gerealiseerd.



### 4.1 Beheerconcessie: Langetermijnplan “Structureel vervangen”.

De doelstelling van ProRail is optimale prestaties te leveren tegen zo laag mogelijke kosten. Om dit te kunnen bereiken moet ProRail een afweging kunnen maken tussen vernieuwing en onderhoud op basis van integrale kosten, onafhankelijk van het kasritme voor de korte termijn van de rijksoverheid. Om vervangingsinvesteringen te kunnen doen, is een vergoeding nodig die de afschrijvingskosten van ProRail dekt. Met deze vergoeding wordt veroudering, die gepaard gaat met (te) hoge onderhoudskosten en slechter wordende prestaties, in de toekomst voorkomen. ProRail heeft een business case uitgewerkt waaruit blijkt dat tijdig vervangen uiteindelijk goedkoper is dan (te) lang onderhouden. Na het Beheerplan 2005 heeft ProRail intensief samengewerkt met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om meer inzicht te krijgen in de “vervangingsproblematiek”. In dit Beheerplan 2006 wordt ervan uitgegaan dat het grootste deel van de vervangingen gedekt zijn in de rijksbegroting. In onderstaande tabel zijn de totale kosten en opbrengsten aangegeven die horen bij het langetermijnplan “Structureel vervangen”. In de uitgaven zijn de uitgaven voor de Betuweroute in de verschillende posten verwerkt, maar de uitgaven voor de HSL zijn als aparte post opgenomen. De detaillering van deze posten is uitgewerkt in de volgende paragrafen. De

onderstaande tabel sluit nog niet met de rijksbegroting maar komt uit op een totaal tekort van € 1.425 mln in de periode 2005-2015. In paragraaf 4.1.2 is beschreven hoe ProRail de activiteiten wil aanpassen om in de periode 2005-2010 alsnog binnen de rijksbegroting te blijven.

**Tabel 4.1 Totale exploitatie inkomsten en uitgaven(in € miljoen prijspeil 2005)**

<b>Exploitatie</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Uitbesteed werk</i>	518	562	529	527	522	535	535	537	537	538	538
<i>Bruto apparaatskosten</i>	262	257	255	256	256	254	254	254	254	254	254
<i>Interestlasten</i>	107	106	111	115	119	117	119	118	119	120	120
<i>Mutanten infra en intensiteit</i>	2	6	9	13	15	18	25	38	45	50	54
<i>Afschrijvingen</i>	321	394	365	386	411	476	481	527	565	538	585
<i>Overige projecten</i>	11	65	52	39	39	35	19	19	19	19	19
<i>Kleine projecten</i>	70	95	75	69	64	61	57	57	57	57	57
<i>Risico opslag</i>	44	51	48	49	49	52	52	54	56	55	57
<i>Verwachte meevallers</i>	-47	-30	-15	-18	-17	-17	0	0	0	0	0
<i>HSL uitgaven</i>	0	48	132	118	119	120	120	121	123	124	125
<i>Efficiency en effectiviteit netto</i>	0	0	0	0	0	0	-75	-75	-75	-75	-75
<b>Uitgaven</b>	<b>1,288</b>	<b>1,555</b>	<b>1,561</b>	<b>1,553</b>	<b>1,577</b>	<b>1,649</b>	<b>1,587</b>	<b>1,650</b>	<b>1,700</b>	<b>1,680</b>	<b>1,735</b>
<i>Gebruiksvergoeding</i>	163	205	217	219	221	223	227	229	231	234	236
<i>Subsidieaanvraag</i>	930	1,000	948	915	843	869	984	972	957	955	1,384
<i>HSL Inkomsten</i>	0	45	130	116	117	117	118	119	120	122	123
<i>2e Fase herstelplan</i>	0	103	51	78	164	126	70	50	0	0	0
<i>Kleine Projecten</i>	70	56	65	39	30	28	0	0	0	0	0
<i>Geactiveerde productie</i>	61	59	56	54	54	54	54	54	54	54	54
<i>Opbrengsten derden</i>	23	24	29	24	23	24	24	24	24	24	24
<i>Projectbeschikkingen</i>	19	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Kasschuif</i>	-12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Inkomsten</b>	<b>1,255</b>	<b>1,514</b>	<b>1,496</b>	<b>1,445</b>	<b>1,452</b>	<b>1,442</b>	<b>1,478</b>	<b>1,449</b>	<b>1,387</b>	<b>1,390</b>	<b>1,822</b>
<b>Saldo</b>	<b>-33</b>	<b>-41</b>	<b>-65</b>	<b>-108</b>	<b>-125</b>	<b>-207</b>	<b>-108</b>	<b>-201</b>	<b>-313</b>	<b>-290</b>	<b>87</b>

#### 4.1.1 Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van Beheerplan 2005

In het Beheerplan 2006 zijn als gevolg van nieuwe inzichten wijzigingen ten opzichte van het beheerplan 2005 doorgevoerd in de uitgaven en inkomsten. De bovenstaande tabel wijkt daarom op enkele punten af van de reeksen die in Beheerplan 2005 waren opgenomen. De wijzigingen zijn hieronder beschreven.

##### Uitgaven

1. Het prijspeil is aangepast aan prijspeil 2005 door de uitgaven exclusief interestlasten met 0,5% te indexeren.
2. Uitbesteed werk is inclusief de extra uitgaven voor de neutrale factoren zoals die ook bij de gebruiksvergoeding in rekening gebracht worden. Neutrale factoren zijn kosten die ProRail in eerste instantie betaalt en vervolgens in rekening brengt bij de spoorwegondernemingen, zodat deze per saldo kostenneutraal voor ProRail zijn. Per saldo nemen de uitgaven hierdoor vanaf 2006 toe met € 29 mln per jaar. Vanaf 2007 daalt het uitbesteed werk doordat de post klein onderhoud (KO) daalt met € 40 mln per jaar in verband met de efficiencytaakstelling KO. Per saldo betekent dit voor de jaren vanaf 2007 een daling in de uitgaven van € 11 mln.

3. In plaats van vervangingsinvesteringen is de post afschrijvingen opgenomen. ProRail heeft een vergoeding voor deze afschrijvingen nodig om de vervangingsinvesteringen te kunnen uitvoeren. De post groeit naar een relatief constant niveau waarbij afschrijvingen en vervangingsinvesteringen in balans zijn. De transferprojecten die in het MIT zijn opgenomen, zijn uit de exploitatiebegroting gehaald en opgenomen in de tabel investeringen in paragraaf 4.7.
4. Aan de uitgaven is het programma kleine projecten toegevoegd dat kleine infrastructuraanpassingen financiert inclusief het startpakket benutten en bouwen. Dit wordt gefinancierd uit de leenfaciliteit, herstelplan spoor 2<sup>e</sup> fase, de MIT-reeks "Investeringen in spoor" en een deel van de Nota Mobiliteitsmiddelen.
5. De extra efficiencyreeks saldo efficiency en effectiviteit van € 75 mln per jaar in de jaren vanaf 2011 zoals die is overeengekomen met V&W is opgenomen. Deze efficiencyreeks is nog niet verwerkt in de uitgaven maar staat nog taakstellend op het budget van ProRail. ProRail zal in de jaren tot 2011 hard werken aan het bereiken van deze extra efficiency bovenop de reeks gealloceerde geplande taakstellingen. Deze taakstellingen voor efficiency en effectiviteit van uiteindelijk totaal € 79 mln. per jaar op klein onderhoud, bovenbouwvernieuwing en apparaatskosten zijn afgetrokken van de uitgavenreeksen.
6. De aanbestedingsmeevallers van in totaal € 304 mln die gemeld zijn in de brief van 23 december 2004 aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn als volgt verwerkt. In de periode 2007-2010 is de reeks voor klein onderhoud met € 160 mln verlaagd. De resterende € 144 mln zijn in de periode 2005-2010 opgenomen als aftrekposten op de totale uitgaven die overigens pas na realisatie definitief kunnen worden geboekt.
7. De uitgaven voor het beheer van de HSL-infrastructuur zijn opgenomen aangezien nu gepland is dat de zuidelijke sectie van de HSL (Rotterdam Lombardijen-Belgische grens) vanaf 1 april 2006 en de noordelijke sectie (Rotterdam-West - Hoofddorp) vanaf 1 oktober 2006 onder de beheerconcessie van ProRail gaat vallen. De eigen kosten voor beheer van de HSL, zoals verkeersleiding, capaciteitsmanagement en beheer en instandhouding (waaronder aansturing van de Infrasppeed maintenance company), vormen onderdeel van de subsidieaanvraag kapitaallasten en onderhoud. Door deze extra kosten heeft ProRail minder middelen beschikbaar voor de bestaande Hoofdspoorweginfrastructuur. ProRail gaat ervan uit dat de uitgaven aan Infrasppeed met extra inkomsten worden gecompenseerd bij de overname van het contract.

#### Inkomsten

1. De gebruiksvergoeding is net als in het beheerplan 2005 volgens de nieuwe systematiek opgenomen. Gewijzigd is dat nu de neutrale factoren en de wijzigingen die zijn afgesproken met de NMa en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn opgenomen. Per saldo is het resultaat dat de gebruiksvergoeding in 2006 € 27 mln hoger uitkomt dan het beheerplan 2005 en in de jaren daarna tot en met 2010 jaarlijks ongeveer € 13 mln hoger (exclusief de gebruiksvergoeding van de Betuweroute). Op de gebruiksvergoeding is voor 2006 een extra ingroeiregeling van kracht voor het goederenvervoer. De lagere gebruiksvergoeding die hierdoor ontstaat wordt door het ministerie van Verkeer & Waterstaat met een extra subsidie gecompenseerd.
2. Voor de uitvoering van het Herstelplan Spoor 2<sup>e</sup> fase is € 495 mln opgenomen in de periode 2006-2010 voor de dekking van vervangingsinvesteringen (€ 405 mln) en onderhoud (€ 90 mln). Daarnaast zijn dekkingen opgenomen voor kleine projecten (€ 103 mln) en het startpakket benutten & bouwen (€ 42 mln).
3. De dekking voor de kleine projecten uit de resterende leenfaciliteit en de MIT-reeks "investeringen in spoor" van € 105 mln in de periode 2007-2010 is toegevoegd. De MIT-reeks is gefinancierd vanuit de extra ruimte die is ontstaan als gevolg van verwerkte verwachte aanbestedingsresultaten. ProRail is met het Ministerie van

Verkeer en Waterstaat in gesprek om deze reeks over te hevelen van het MIT naar de exploitatie.

4. De HSL-inkomsten zijn separaat weergegeven. Deze inkomsten bestaat uit de reeks voor het Infrasppeed contract in de begroting van Verkeer & Waterstaat inclusief meerwerk. De extra kosten voor de eigen organisatie zijn hierin niet gedekt maar ProRail is van mening dat ook deze kosten door extra inkomsten moeten worden gedekt. Uitgangspunt is dat Rijkswaterstaat, directie HSL-Zuid in 2006 alle kosten van Infrasppeed afwikkelt. Pas in 2007 neemt ProRail de kosten op zich. Dit betekent dat in 2006 € 45 mln van de HSL-uitgaven vervalt bij ProRail en tevens € 45 mln van de HSL-inkomsten. Voor de overname van het Infrasppeed contract zullen nog interpretatieverschillen van het contract en op het kasritme van betalingen opgelost moeten worden. ProRail is hierover in gesprek met Rijkswaterstaat en het Ministerie van Verkeer & Waterstaat.

#### Andere wijzigingen

1. Het tekort in 2005 is gewijzigd ten opzichte van het tekort in het Beheerplan 2005 omdat een gedeelte van de vervangingsinvesteringen is doorgeschoven naar latere jaren in verband met de trage start van het project Discrete Overweg Signalerings Systeem (DOSS). Er resteert nu nog een tekort van € 29 mln voor vervangingen dat in de periode 2006-2010 moet worden ingelopen.
2. De uitgaven en inkomsten voor de nieuwe infrastructuur van de HSL en de Betuweroute zijn separaat zichtbaar gemaakt om de ontbrekende financiële dekking voor deze infrastructuur duidelijk te maken.
3. Randstad Rail was in het Beheerplan 2005 al per 2007 uit de inkomsten van ProRail gehaald. In de huidige reeksen zijn ook de uitgaven niet meer opgenomen.

#### Niet opgenomen wijzigingen

1. Inkomsten uit de gebruiksvergoeding kunnen lager uitvallen als de nieuwe systematiek voor het berekenen van de gebruiksvergoeding tot een lagere vraag naar goederenvervoer leidt. Deze gevolgen zijn niet meegenomen in de reeksen.
2. ProRail doet in opdracht van de minister onderzoek naar de overname van NS Spooransluitingen BV van NS. Dit onderzoek is nog niet afgerond en de impact op de reeksen van ProRail is nog niet bekend.

#### **4.1.2 Aansluiting op rijksbegroting**

Om de totale kosten te dekken zijn meer middelen nodig dan in de rijksbegroting opgenomen zijn. Het totale tekort in de periode 2005-2010 bedraagt € 580 mln. In de Beheerconcessie staat dat ProRail zijn beheerplan moet laten aansluiten bij de middelen die in de rijksbegroting zijn opgenomen. Deze aansluiting kan alleen gemaakt worden door posten uit het scenario "structureel vervangen" te schrappen. ProRail stelt voor om de posten Risico-opslag te schrappen. De Risico-opslag is bedoeld om een reservering op te bouwen waarmee ProRail tegenvallers in projecten en werken zelf kan oplossen, zonder hulp van het ministerie. Door de opslag van 3,5% onvoorzien op de inkoop van projecten en werken te schrappen, moeten de projecttegenvallers worden gecompenseerd door minder activiteiten uit te voeren. Dit reduceert het tekort in de periode 2005-2010 met € 292 mln.

Na het schrappen van bovenstaande post is een saldo ontstaan dat in de periode tot 2010 binnen de bandbreedte van 5% van de totale uitgaven valt. De tekorten en overschotten tussen 2005-2010 resulteren in een cumulatief negatief saldo van € 288 mln in 2010. Voor 2006 is er geen tekort en ProRail zal in het Beheerplan 2007 aangeven welke uitgaven bij herprioritering worden verschoven. Overigens loopt het cumulatieve tekort in de periode tot 2020 grotendeels weg. Voor dit kasritmeprobleem zoekt ProRail samen met het Ministerie Verkeer en Waterstaat naar een oplossing. In 2006 zal ProRail tevens de kosten voor de voorbereiding HSL en de

beheerkosten van de HSL-infrastructuur aanvragen via de subsidieaanvraag. Deze extra taken leiden in 2006 niet tot een probleem maar zullen het tekort tot 2015 vergroten. ProRail neemt deze extra kosten op onder de voorwaarde dat de budgetten van ProRail worden vergroot om het bestaande tekort tot 2015 niet verder te laten stijgen.

**Tabel 4.2 Aansluiting op rijksbegroting (prijspeil 2005)**

Aansluiting Rijksbegroting	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Saldo	-33	-41	-65	-108	-125	-207	-108	-201	-313	-290	87
<i>te schrappen posten</i>											
<i>Risico opslag</i>	44	51	48	49	49	52	52	54	56	55	57
<b>Resterend saldo</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>-17</b>	<b>-60</b>	<b>-76</b>	<b>-156</b>	<b>-56</b>	<b>-147</b>	<b>-257</b>	<b>-234</b>	<b>144</b>
Bandbreedte 5%	62	75	76	75	76	80	77	80	82	81	84
<b>Resterend saldo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-76</b>	<b>0</b>	<b>-67</b>	<b>-175</b>	<b>-153</b>	<b>61</b>
Cumulatief tekort overschot	10	21	4	-56	-132	-288	-344	-491	-748	-982	-838

#### 4.2 Subsidieaanvraag 2006

De subsidieaanvraag die ProRail in dit beheerplan opneemt, bevat drie onderdelen: Kapitaallasten en Onderhoud, Subsidie Gebruiksvergoeding DGTL en Herstelplan spoor 2<sup>e</sup> fase.

**Tabel 4.3 subsidieaanvraag 2006 (prijspeil 2005)**

Subsidieaanvraag (prijspeil 2005)	2006
<i>Kapitaallasten en Onderhoud</i>	
<i>Beheer &amp; onderhoud</i>	987,1
<i>Niet-concessieactiviteiten</i>	5,9
<i>Gebruiksvergoedingssubsidie DGTL</i>	6,5
<i>Herstelplan spoor 2<sup>e</sup> fase</i>	
<i>Vervanging</i>	64,0
<i>Kleine projecten</i>	29,0
<i>Startpakket B&amp;B</i>	10,0
<b>Totaal</b>	<b>1.102,5</b>

##### 4.2.1 Kapitaallasten en onderhoud

De totale subsidieaanvraag kapitaallasten en onderhoud voor 2006 omvat de kosten voor beheer en onderhoud en de niet-concessieactiviteiten en bedraagt € 993 mln. Naast de concessieactiviteiten voert ProRail ook niet-concessieactiviteiten uit. Deze activiteiten zijn wel in de uitgaven verwerkt maar vallen niet onder de concessie (zie Bijlage D voor details). Deze activiteiten komen overeen met de opgave in Beheerplan 2005, op de volgende uitzonderingen na:

- de activiteiten die ProRail verricht op niet-concessielijnen zijn toegevoegd;
- de activiteiten voor de SUNIJ-lijn zijn opgenomen onder de opbrengsten derden omdat niet ProRail maar de BRU dekking voor deze activiteiten moet aanvragen;

In de subsidieaanvraag Beheer en Onderhoud is tevens de subsidieaanvraag opgenomen voor de projectkosten voor de voorbereiding HSL in 2006 van € 5.9 mln en de beheerkosten voor de HSL in 2006 van € 3,0 mln (zie paragraaf 4.3.1).

De kosten van het programma voorbereiding beheer HSL zijn als volgt onderbouwd:

- € 3.8 mln, Inframangement: Inrichten van speciale werkplekken voor HSL Beheerorganisatie, voorbereiding van de overdracht van de fysieke infrastructuur inclusief documentatie en inrichten processen;

- € 0.5 mln, Verkeersleiding: Het aanpassen op de nieuwe infrastructuur van netwerkverkeersleiding, treindienstleiding, calamiteitenbestrijding en informatievoorziening;
- € 0.2 mln, Juridische zaken: de begeleiding van de overname van contracten, vergunningen, verantwoordelijkheden en verplichtingen die samenhangen met het beheer van de HSL infrastructuur;
- € 1,4 mln Overig: Voornamelijk sturing van het programma en overige zaken op het gebied van veiligheid en milieu, communicatie en capaciteitsmanagement.

De kosten voor HSL beheer van € 3.0 mln zijn als volgt onderbouwd:

- € 1,3 mln aan personeelskosten ten behoeve van een separate HSL beheerorganisatie. Dit bestaat uit een speciaal tracéteam, milieujuridisch beheer, het schakel&meld centrum, leiding;
- € 1,0 mln voor het aansluiten van energieonderstations, de kosten van energie en onroerende zaak belasting voor de infrastructuur;
- € 0,7 mln aan tijdelijke extra inhuur en advies voor de eerste drie jaar en extra activiteiten bij ProRailbrede registratie- en beheerfuncties.

In het beheerplan is een aantal prestatie-indicatoren opgenomen waar een grenswaarde voor geldt. Voor deze prestatie-indicatoren zijn geen maatregelen opgenomen. Onderstaande opsomming geeft een onderbouwing voor de subsidieaanvraag kapitaallasten en onderhoud.

#### **Reinheid en sociale veiligheid van transfervoorzieningen**

ProRail en NS Stations stellen gezamenlijk de activiteiten vast voor onderhoud, centrale posten waaronder sociale veiligheid en reinheid op de transfervoorzieningen. ProRail is daarbij verantwoordelijk voor het niet-commerciële deel van de transfervoorzieningen op alle stations van de hoofdspoorweginfrastructuur. De kosten voor ProRail voor dit deel van het onderhoud, centrale posten waaronder sociale veiligheid en reinheid van de stations zijn voor 2006 begroot op € 60 mln (zie ook post onderhoud transfer in paragraaf 4.5.1). Dit bedrag wordt met name besteed aan de transfervoorzieningen voor schoonmaak, onderhoud, beveiliging en vaste kosten (zoals energie, management, vaste lasten van gebouwen). De prestatie die geleverd wordt voor deze middelen is optimaal aangezien extra middelen op dit moment nog niet aantoonbaar betere prestaties opleveren. In de activiteiten zijn ook kleine aanpassingen, zoals brailletekens en blindengeleidelijnen, ten behoeve van toegankelijkheid opgenomen die passen binnen de reguliere activiteiten.

#### **Kwaliteit van de bijsturing**

Verkeersleiding is binnen ProRail verantwoordelijk voor het leveren van treinpaden en de bijsturing in geval van verstoringen. Bij verstoringen in de dienstregeling stuurt Verkeersleiding zoveel mogelijk bij conform de afspraken die met vervoerders zijn overeengekomen (versperringsmaatregelen) en verschaft zij informatie over de consequenties van de bijsturing. De kosten van het operationele verkeersleidingsapparaat zijn voor 2006 begroot op € 57 mln, hetgeen iets lager is dan in 2005 (€ 59 mln). Voor de reisinformatievoorziening wordt een separaat contract gesloten met de vervoerders tegen een vergoeding die de werkelijke kosten worden dekt. Deze kosten vallen dus buiten de subsidieaanvraag. Daarnaast treft ProRail in 2006 nog de volgende maatregelen die de kwaliteit van bijsturing zullen verbeteren:

- Invoering Procesleiding 26. Deze versie van procesleiding kent onder meer functionaliteiten voor de besturing van de HSL en Betuweroute. Dit wordt gefinancierd uit de afschrijvingen.
- Nieuw Monitoringsysteem. Dit systeem verbetert de registratie van onregelmatigheden en hun oorzaak. De ontwikkeling hiervan wordt via een separate beschikking gefinancierd.



- VIEW. Dit product moet het mogelijk maken om meekijkwerkplekken op Post21-systemen (prl en vkl) optimaler te realiseren. In de toekomst kan VIEW informatie verstrekken voor Infoplus. Medio 2006 wordt VIEW naar verwachting opgeleverd. Dit product wordt gefinancierd uit de afschrijvingen.
- GSM-R. Laatste fase uit invoering GSM-R in 2006 ter vervanging van TeleRail. Dit verbetert de communicatie tussen machinist en treindienstleiding. Dit wordt gefinancierd uit de afschrijvingen.
- TROTS (Train Observation and Tracking System). Met TROTS kunnen treinen beter gevolgd worden en dit verbetert de beschikbaarheid. In 2006 worden de pilots van TROTS afgerond waarna in 2007 en 2008 de landelijke uitrol plaatsvindt. Dit wordt gefinancierd uit de afschrijvingen.
- VIP21. vervanging van hardware van treindienstleidingsystemen om continuïteit na 2010 te garanderen, de bedrijfszekerheid te verbeteren en daarmee de kans op (grote) storingen van verkeersleidingsposten te verminderen. In 2006 worden nieuwe hardwareclusters uitgerold op zes posten waarna in 2007 alle 13 posten worden voorzien van deze hardware. In 2006 wordt tevens de verkeersleidingsoftware aangepast opdat deze in 2007 kan worden uitgerold. Dit wordt gefinancierd uit de afschrijvingen.

#### **Kwaliteit van de capaciteitsverdeling**

Om de kwaliteit van de capaciteitsverdeling te garanderen is een proces ingericht dat bestaat uit relatiemanagement met vervoerders, netwerkontwikkeling, capaciteitsontwikkeling en de uiteindelijke capaciteitsverdeling. Dit proces zorgt voor de verdeling van capaciteit op korte en langere termijn. De langere termijn gaat vaak gepaard met capaciteitsknelpuntanalyses, capaciteitsvergrotingsplannen en planstudies. Ook wordt in 2006 het ICT-systeem PTI (zie 4.5.6.6) afgerond. Voor de basisoperatie is in 2006 € 8,3 mln benodigd, hetzelfde bedrag als in 2005, terwijl voor PTI in 2006 € 4,0 mln nodig is (PTI wordt vanuit de kleine projecten gefinancierd). Het project Integraal capaciteitsmanagement (ICM) geeft de milieukaders aan van de capaciteitsverdeling. Hiermee heeft ICM dus ook een positief effect op de kwaliteit van de capaciteitsverdeling.

#### **4.2.2 Gebruiksvergoeding subsidie DGTL**

Met het Directoraat Generaal Transport en Logistiek (DGTL) is voor de gebruiksvergoeding in 2006 een extra ingroeieregeling voor het goederenvervoer overeengekomen. De lagere opbrengsten als gevolg van deze ingroeieregeling worden middels een subsidiebeschikking gecompenseerd. De subsidieaanvraag voor de ingroeieregeling bedraagt € 6,5 mln omdat de opbrengsten naar verwachting met dit bedrag dalen als gevolg van de ingroeieregeling.

#### **4.2.3 Herstelplan Spoor 2<sup>e</sup> fase**

Voor extra uitgaven in het kader van het Herstelplan Spoor 2<sup>e</sup> fase is een "no-regret-pakket" van maatregelen voor 2006 opgenomen voor een bedrag van € 103 mln opgenomen. Hiervan is € 64 mln bestemd voor extra vervangingsinvesteringen en € 39 mln voor de kleine projecten en het startpakket benutten en bouwen. De resterende € 20 mln voor het Herstelplan Spoor 2<sup>e</sup> fase zal ProRail separaat aanvragen. Deze middelen zijn bedoeld voor planstudies en realisatie van de grotere capaciteitsknelpunten aan te pakken, die meer dan € 12,5 mln kosten.

Het gaat om de volgende vijf onderdelen inclusief motivatie waarom dit een no-regret maatregel is:

1. Startpakket (Schiphol en Breda): € 10 mln in 2006 (€ 32 mln 2007 e.v.)
2. Kleine projecten: € 29 mln in 2006 (€ 74 mln in 2007 e.v.)
3. Extra vervanging en onderhoud € 64 mln in 2006 (€ 431 mln in 2007 e.v.)

Deze drie onderdelen worden, als onderdeel van de 2<sup>e</sup> fase van het Herstelplan Spoor aangevraagd middels de reguliere subsidie voor beheer en onderhoud.

4. Capaciteitsanalyses: € 10 mln in 2006
5. Kleine projecten a.g.v. capaciteitsanalyses: € 10 mln in 2006

Deze twee onderdelen worden separaat aangevraagd.

#### Toelichting

- ad 1. Startpakket Benutten & Bouwen: In totaal € 42 mln., waarvan ongeveer €10 mln. in 2006 besteed kan worden: Schiphol DVM en Breda 3e perron. Startpakket B&B is no regret omdat de prioriteit al langer vaststaat en deze anders uit de leenfaciliteit gefinancierd zouden worden.
- ad 2. Kleine projecten: In totaal € 103 mln., waarvan € 29 mln. in 2006. Het betreft gelijksoortige maatregelen als die momenteel via de leenfaciliteit worden gefinancierd.
- ad 3. Extra vervanging en onderhoud. In totaal € 495 mln., waarvan € 64 mln. in 2006. Vervanging vereist een lange doorlooptijd qua voorbereiding en TVP-claims. De € 64 mln. is het maximale dat ProRail kan leveren in 2006. Dit pakket is no-regret omdat het anders in een lager tempo over de jaren 2007 ev zou worden uitgevoerd met risico op meer storingen/hogere onderhoudskosten door hogere ouderdom.
- ad 4. Capaciteitsknelpunten aanpak: In 2006 worden zo mogelijk alle capaciteitsanalyses van het programma uitgevoerd (behalve van die knelpunten die betrekking hebben op het inpassen van de Hanzelijn op het bestaande net). Dit is onderdeel van de beheertaak (vgl. verkenningsstudie). De daarop volgende capaciteitsvergrotingsplannen (planstudies) worden volgens de nieuwe AK-systematiek bekostigd uit aparte planstudiesubsidies. Voorstel is om hiervoor € 10 mln. in het no regret pakket op te nemen. Dit is voldoende om de meeste planstudies te kunnen starten en een enkele af te ronden in 2006. Dit is No-Regret omdat de meest grote knelpunten met hoogste MKBA-prioriteit als eerste worden aangepakt. De daadwerkelijke realisatie van de projecten kan op basis van de Mid term review besloten worden.
- ad 5. Een reservering van € 10 mln. voor start realisatie van enkele kleinere projecten eind 2006, na planstudies onder 1) en na Mid term review. Een groter uitvoeringsprogramma in 2006 is gezien de noodzakelijke planvoorbereidingstijd en planologische procedures niet mogelijk.

### **4.3 Nieuwe infrastructuur**

#### **4.3.1 HSL**

De kostenreeksen die verband houden met de ingebruikname van de HSL zijn verwerkt in de financiële reeksen van dit beheerplan, maar worden expliciet nogmaals weergegeven. Zoals uit de deze tabel blijkt, resteert in totaal een negatief saldo van € 23 mln voor de periode 2005-2015. Hiervoor zal samen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een oplossing moeten worden gevonden. De definitieve reeks van het Infrasppeedcontract en de inkomsten zullen nog bij het overgaan van het contract moeten blijken. De kosten die ProRail gaat maken voor beheer en verkeersleiding voor de HSL zijn onder het kopje beheer gevat. Dit wordt onderbouwd in de subsidieaanvraag (paragraaf 4.2). De kosten van Infrasppeed zijn gelijk aan de inkomsten en betreffen de reeksen uit de begroting van Verkeer & Waterstaat. ProRail is met Rijkswaterstaat en het ministerie van Verkeer & Waterstaat in overleg over de definitieve kosten en inkomstenreeks die gerelateerd is aan het Infrasppeed contract. Voor de overname van het Infrasppeed contract zullen nog interpretatieverschillen van het contract en op het

kasritme van betalingen opgelost moeten worden. ProRail is hierover in gesprek met Rijkswaterstaat en het Ministerie van Verkeer & Waterstaat.

De inkomsten van de HighSpeedAlliance neemt ProRail niet op omdat ProRail nog niet de inner van HSA gebruiksvergoeding is.

<b>HSL</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Beheer uitgaven</i>	0	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2
<i>Infrasppeed contract</i>	0	45	130	116	117	117	118	119	120	122	123
<i>HSL Inkomsten</i>	0	45	130	116	117	117	118	119	120	122	123
<b>Saldo HSL</b>	0	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2

#### 4.3.2 **Betuweroute**

De kostenreeksen die verband houden met ingebruikname de Betuweroute zijn verwerkt in de financiële reeksen van dit beheerplan. Uit de onderstaande opstelling blijkt dat een negatief saldo van € 156 mln voor de periode 2005-2015 resteert. Hiervoor zal samen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een oplossing moeten worden gevonden. ProRail hanteert voor de berekening van de gebruiksvergoeding van de Betuweroute dezelfde tarieven als nu gelden voor het gemengde net en de vervoerprognoses uit hoofdstuk 2. Beide zijn lager dan in de business case van ProRail over de Betuweroute.

<b>Betuweroute</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Uitgaven</i>	12	19	28	26	26	29	26	29	32	29	29
<i>Inkomsten BR uit 1e fase</i>	17	17	21	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Herstelplan Spoor</i>											
<i>Inkomsten gebruiksvergoeding</i>	0	0	7	7	8	9	9	9	9	9	9
<b>Saldo Betuweroute</b>	-5	2	0	18	18	20	17	20	23	20	20

Deze kosten zijn vergelijkbaar met de Horvat-cijfers volgens de onderstaande tabel. De verschillen die tussen de huidige uitgaven en Horvat optreden worden met name veroorzaakt doordat ProRail nu betere inzichten heeft in de verwachte uitgaven.

<b>Betuweroute/Horvat</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>totaal</b>
<i>Horvat totaal</i>	23,4	31,5	27,2	82,1
<i>Waarvan PoBR</i>	2,0	2,4	0,0	4,4
<i>Waarvan TM BR</i>	4,3	12,0	0,8	17,1
<i>Beheerconcessie ProRail</i>	17,1	17,1	26,4	60,6
<i>Huidige uitgaven</i>	12,0	19,3	28,1	59,3
<b>Verschil</b>	-5,1	2,2	1,7	-1,3

#### 4.4 **Met V&W afgesproken/af te spreken procedures**

##### Indexeringsproblematiek en compensatie Pensioenlasten

Met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is geen eenduidige en sluitende methodiek afgesproken over de wijze van indexeren van de subsidiebijdragen. Omdat ProRail toegroeit naar een zakelijke relatie met het ministerie is dit niet langer wenselijk. Dit staat een adequate productieplanning en bijbehorende budgettering van ProRail in de weg. Tot nu toe wordt het subsidiebedrag tussentijds aangepast aan de ontwikkelingen van het loon- en prijspeil, waarbij het ministerie rekening zal houden met de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). Het ministerie heeft dit als volgt omschreven: "Aan ProRail wordt in beginsel het bedrag aan

*bijstelling uitbetaald dat de Minister van Financiën voor dat onderdeel aan de Minister van Verkeer en Waterstaat uitkeert.”* ProRail wil toe naar een methodiek waarbij een loon- en prijspeilbijstelling plaatsvindt die altijd is gekoppeld aan een index die representatief is voor die uitgaven en die tevens uitgaat van een volledige vergoeding van de indexering. Dit betekent dat voor de kosten van ProRail de volgende indexaties van toepassing kunnen zijn:

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

Een component die een bijzondere status en impact heeft op de kostenontwikkeling van ProRail betreft de ontwikkeling van de pensioenkosten. Deze zullen de komende jaren aanzienlijk stijgen en ver boven de indexering uitgaan. ProRail is van mening dat hier een compensatie voor moet komen die gebaseerd is op de reële ontwikkeling van de pensioenkosten en wil hierover en over het toe te passen indexpercentage structurele afspraken maken met het ministerie.

#### Mutantenprocedure

Als nieuwe infrastructuur of programma's aan ProRail worden overgedragen dan is vereist dat ook de hierbij horende financiële middelen beschikbaar gesteld worden. Een voorbeeld hiervan is de voorgenomen overdracht van de infrastructuur van de HSL-Zuid aan ProRail. Indien dit niet het geval is, kan dit ten koste gaan van de prestaties van de bestaande infrastructuur.

#### Bandbreedte

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

## **4.5 Toelichting op de exploitatie-uitgaven**

Toegelicht worden de veranderingen ten opzichte van het vorige beheerplan. ProRail zal aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat rapporteren op het niveau van tabel 4.1 met uitzondering van de geormerkte projecten. Daarover rapporteert ProRail op de specifiek afgesproken wijze. De grootste algemene wijzigingen zijn:

#### Randstad Rail:

Op 1 juli 2006 wordt Randstad Rail overgedragen aan Haaglanden. Het gaat hierbij om ongeveer 76 kilometer spoor (hoofdspoor en zijspoor) en 20 stations. De financiële cijferreeks moet daarom gecorrigeerd worden voor de instandhoudingskosten van Randstad Rail. De kosten bedroegen in de periode 2001 - 2004 gemiddeld € 5,5 mln per jaar (klein onderhoud € 1,9 mln, transfer € 1 mln, groot onderhoud € 1,1 mln en bovenbouwvernieuwing € 1,5 mln). De apparaatskosten zijn op basis van deze exploitatiecijfers berekend op € 0,3 mln. Deze veranderingen zijn in de reeksen verwerkt.

Rolling Contact Fatigue (RCF):

De kosten voor Rolling Contact Fatigue (RCF) zijn opgenomen in beheer, klein onderhoud, groot onderhoud en bovenbouwvernieuwing.

Er zijn twee soorten RCF-defecten te onderscheiden:

- Head checks: spoorstaafdefect in de spoorstaafkop, dit type scheurvorming komt voornamelijk voor in bogen en wissels.
- Squat defecten: vermoeiingsbreuken die groeien vanuit een indrukking in de spoorstaaf.

Er ontstaat meer inzicht in de mechanismen die tot RCF leiden. Op basis daarvan kan het onderhoudsregime geoptimaliseerd worden. De verwachting is dat hierdoor de kosten voor RCF zullen afnemen van circa € 32 mln per jaar in de periode tot 2010 tot circa € 18 mln per jaar in de periode na 2010.

Afschrijvingen

Onder de afschrijvingskosten zijn alle vervangingen opgenomen. Hieronder vallen de bovenbouwvernieuwingen en de vervangingen van alle bestaande overige activa.

AWA

ProRail heeft in juli een Activiteiten Waarde Analyse (AWA) opgestart. De uitkomsten komen beschikbaar in oktober en zullen leiden tot aanpassingen van de organisatie van ProRail. De resultaten zal ProRail verwerken in het Beheerplan 2007.

**4.5.1 Uitbesteed werk**

De uitgaven voor uitbesteed werk zijn weergegeven in onderstaande tabel (prijspeil 2005).

<i>Uitbesteed werk</i>	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Verkenningen &amp; Innovatie</i>	8	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9
<i>Beheer</i>	88	131	132	136	135	135	135	135	135	135	135
<i>Kleinschalig Onderhoud</i>	246	252	220	213	211	214	214	214	214	215	215
<i>Grootschalig Onderhoud</i>	111	107	106	102	102	105	105	105	105	105	105
<i>NS Reizigers</i>	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
<i>Onderhoud Transfer</i>	61	60	57	62	61	67	67	69	69	70	70
<b><i>Uitbesteed werk</i></b>	<b>518</b>	<b>562</b>	<b>529</b>	<b>527</b>	<b>522</b>	<b>535</b>	<b>535</b>	<b>537</b>	<b>537</b>	<b>538</b>	<b>538</b>

**4.5.1.1 Verkenningen en Innovatie**

Onder verkenningen en innovatie vallen die projecten en programma's die gericht zijn op het verbeteren van het spoorstelsel. Dit vindt plaats door verkenningen van uitbreidingen en optimalisaties van de infrastructuur.

**4.5.1.2 Beheer**

De uitgaven voor beheer zijn voor het jaar 2006 in totaal € 37 mln hoger dan in het Beheerplan 2005. Deze stijging is hoofdzakelijk veroorzaakt door:

- Vergoeding beschikbaar stellen transportcapaciteit (Tennet): In 2005 betaalden de vervoerders de vergoeding voor het beschikbaar stellen van transportcapaciteit voor elektriciteit (tractie) rechtstreeks aan Tennet. Vanaf 2006 betaalt ProRail deze kosten en brengt deze via de gebruiksvergoeding in rekening bij de vervoerders. Het te betalen bedrag bedraagt € 29 mln. Dit bedrag was in de reeksen van 2005 nog niet opgenomen. Beheer PTI: Vanaf 2006 worden er beheerkosten voor Project Toedeling Infrastructuur (PTI) opgenomen. De kosten lopen op van € 1,8 mln in 2006 tot € 2,5 mln per jaar vanaf 2007. Deze kosten waren in het Beheerplan 2005 nog niet meegenomen.

- Beheer regulier : Binnen IM zijn de beheerkosten vanaf 2006 geschat op € 41,4 mln, hetgeen € 3,7 mln hoger is dan in het vorige beheerplan was voorzien. Hierin zijn inbegrepen de activiteiten die betrekking hebben op RCF (€ 0,8 mln). Daarnaast bevat Beheer IM onder andere kosten voor gas, water, elektra, belasting (OZB), huurkosten en beleidsontwikkeling voor het primaire proces (onder andere productmanagement, studies en onderzoek). Het is op dit moment de verwachting dat het takenpakket en kostenniveau in de toekomst constant zal zijn.
- Verzekeringen/Relined: ProRail heeft een deel van haar bedrijfsrisico's afgedekt door middel van verzekeringspolissen. Het gaat om de verzekering van bedrijfsaansprakelijkheid (premie € 1,8 mln) en brand (premie € 1,9 mln). Daarnaast heeft ProRail een jointventure met Tennet: Relined. Hierin is in 2004 € 5 mln geïnvesteerd. De investering wordt in vijftien jaartermijnen van € 0,3 mln ten laste van de jaarrekening gebracht. Deze jaartermijnen waren in 2005 nog niet meegenomen.
- Beheer Post 21: In deze post is het jaarlijkse budget opgenomen voor het softwareonderhoud van het systeem Verkeersleiding (VKL) en van de Procesleiding/Treinbeheersingsystemen (PRL/TBS). Verder vallen onder Post 21 de middelen voor onder andere diverse tweede- en derdelijnsondersteuningscontracten, licentiekosten, hardwarevervangingen en opleidingen. Ook de vervanging van de CTA-paletten<sup>6</sup> als gevolg van breuk en een nieuwe dienstregeling is een significante kostenpost. De kosten voor Post 21 bedragen in 2006 in totaal € 23 mln. Dat is € 1,8 mln hoger dan in Beheerplan 2005 was opgenomen. Deze stijging wordt veroorzaakt doordat ProRail in 2006 meer vervangingen doorvoert dan in het Beheerplan 2005 was voorzien.
- Beheer overig: Deze kosten betreffen de beheerkosten voor GSM-R, beheer van het ATM-netwerk en het C2000-netwerk, camera's op stations en de huur van verbindingen. In het Beheerplan 2005 waren de kosten voor het beheer van C2000 in tunnels van de Betuweroute nog niet opgenomen. Deze kosten waren eveneens niet opgenomen in de Horvat-studie. In dit beheerplan zijn deze kosten van € 0,3 mln per jaar wel meegenomen.
- Calamiteitenorganisatie: De calamiteitenorganisatie van ProRail fungeert als spin in het web bij het voorkomen of oplossen van alle calamiteiten op het spoor. ProRail heeft vanuit haar rol als beheerder van de spoorinfrastructuur met de daaraan verbonden specifieke deskundigheid de leiding bij het oplossen van calamiteiten op het spoor en heeft een trekkende rol in de verdere verbetering van de organisatie hiervan. Dit vindt plaats in goede samenwerking met de vervoersorganisaties en de hulpdiensten. Doel is de consequenties van een calamiteit voor de treindienst zo beperkt mogelijk te houden. Ten opzichte van 2005 vinden geen wijzigingen in de kosten plaats.

#### **4.5.1.3 Kleinschalig Onderhoud (KO)**

De kosten van KO zijn onderhevig aan een efficiency taakstelling, die gedreven wordt door de OPC+-contracten met de procesaannemers. In 2005 en 2006 zal de efficiencywinst ingezet worden voor nieuwe activiteiten die gericht zijn op TAO-reductie. Vanaf 2007 zal de efficiency moeten leiden tot een verlaging van de kosten met € 40 mln.

Naast de procescontracten bestaat klein onderhoud uit projectmatige activiteiten. Daarnaast wordt rekening gehouden met onderhoudskosten voor bestrijding van RCF en saneringsschermen.

#### **4.5.1.4 Grootschalig onderhoud (GO)**

Groot onderhoud betreft projectmatige activiteiten. In 2006 is de totale omvang € 107 mln. Door een lagere inspanning op het gebied van RCF is voor de langere termijn een niveau van gemiddeld € 105 mln per jaar voorzien. De verwachte omvang van deze activiteiten is

---

<sup>6</sup> CTA-paletten zijn de paletten in de Centrale Trein Aanwijzingbakken op de perrons.

gebaseerd op de realisatie 2001 tot en met 2004 en de geplande activiteiten in het productieplan voor de jaren 2005 tot en met 2007.

**4.5.1.5 NS Reizigers (NSR)**

Dit betreft de bijdrage van ProRail aan de schaderegeling die NS Reizigers heeft getroffen. NSR keert bij ernstige vertragingen een schadevergoeding uit aan reizigers. Overeengekomen is dat ProRail de helft van de kosten samenhangend met deze regeling vergoedt (zowel organisatiekosten als uitgekeerde claims). Deze afspraak loopt tot 2007. Het richtbedrag hierbij is € 4 mln per jaar. Het is onduidelijk of de regeling na 2007 wordt voortgezet. Omdat een dergelijke regeling in lijn is met de verdere professionalisering van de spoorsector, is het aannemelijk dat ook in de toekomst een regeling zal blijven bestaan. Daarom is de huidige reeks vooralsnog doorgetrokken.

**4.5.1.6 Onderhoud Transfer**

Transfer betreft de onderhoudsactiviteiten van de stationsinfra. Dit bestaat op hoofdlijnen uit schoonmaken (graffiti, vandalisme), onderhoud (dagelijks en constructief onderhoud en storingen) en centrale posten, zoals OZB, energie en verzekeringen.

Als basis wordt uitgegaan van ongeveer € 56 mln conform de Beheerovereenkomst Stations. Daarnaast zijn in deze reeks de mutanten verwerkt die voortkomen uit projecten die gefinancierd worden door MIT en EF. Dit betreft met name sleutelprojecten en andere kwaliteitsverbeteringen aan stations.

**4.5.2 Apparaatskosten**

<b>Bruto apparaatskosten</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Bruto apparaatskosten</i>	263	260	260	263	263	261	261	261	261	261	261
<i>Buitengewone kosten</i>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
<i>Generieke taakstelling</i>	-4	-7	-8	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10
<i>Apparaatskosten</i>											
<b>Bruto apparaatskosten</b>	<b>262</b>	<b>257</b>	<b>255</b>	<b>256</b>	<b>256</b>	<b>254</b>	<b>254</b>	<b>254</b>	<b>254</b>	<b>254</b>	<b>254</b>

Bruto apparaatskosten

Hieronder vallen alle personele lasten (inclusief verkeersleiding en capaciteitsmanagement) en aanverwante zaken (zoals huisvesting, automatisering en advisering). Uitgangspunt voor de berekening van de apparaatskosten is dat de omvang van het uitbesteed werk de omvang van het benodigde apparaat beïnvloedt. Een deel van de apparaatskosten is als vast bestempeld en een deel als variabel. De bruto apparaatskosten, die niet gecorrigeerd zijn voor de geactiveerde productie, zijn gelijkgehouden aan de kosten in het vorige beheerplan. De geactiveerde productie is dat deel van de apparaatskosten dat geactiveerd wordt en direct aan investeringen is toe te wijzen. 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.

Buitengewone kosten

Onder deze post zijn de kosten voor nieuwe activiteiten die volgen uit de nieuwe Spoorwegwet opgenomen, voor zover die nu al te begroten zijn.

De resterende generieke taakstelling is van de apparaatskosten afgetrokken.

#### 4.5.3 Interestlasten

<b>Interestlasten</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Interestlasten</i>	107	106	111	115	119	117	119	118	119	120	120
<b>Interestlasten</b>	107	106	111	115	119	117	119	118	119	120	120

De rentekosten nemen jaarlijks toe, met name door nieuw af te sluiten leningen voor de financiering van de "uitbreidingsinvesteringen Eigen Financiering". Het betreft leningen van in totaal € 75 mln voor kleine infra-aanpassingen (€ 57 mln) en "ruimte voor de fiets" (€ 18 mln). Naast rentekosten heeft ProRail ook rente-inkomsten over openstaande saldi. Deze baten zijn afgetrokken van de bovenstaande lasten. Bij de herfinanciering van aflopende leningen is gerekend met een interestpercentage van 5%.

Een overzicht van de leningenportefeuille is opgenomen op Bijlage C.

De leenfaciliteit loopt overigens af in 2007. In de Nota Mobiliteit is vanaf 2010 de financiering geregeld. In de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 23 juni 2005 is aangegeven dat door versnelde aflossing van de openstaande leningen de interestlasten zullen afnemen met ongeveer € 6,5 mln per jaar. Deze besparing is verwerkt in bovenstaande tabel en het MIT opgenomen als extra investering onder de noemer "intensivering spoor in steden". De financiering van de versnelde aflossing is opgenomen in het Paasakkoord (€ 125 mln).

#### 4.5.4 Mutanten infra en intensiteit

Via het MIT wordt nieuwe infra gerealiseerd. Uitgaande van het MIT van 28 juni 2005 en de reeds bekende EF/FENS-projecten is geïnterpreteerd welk effect de realisatie van nieuwe infra heeft op de beheer- en instandhoudingskosten. Deze effecten zijn in de reeks verwerkt. In de hier weergegeven reeks zijn mutanten in stationsinfra niet opgenomen; deze kosten zijn opgenomen in de rubriek 'transfer'.

Vanuit FENS wordt nieuwe infra gerealiseerd. Voor het programma InfoPlus zijn de gevolgen voor de instandhoudingskosten bekend. Voor de overige FENS-projecten is hiervoor nog geen inschatting te maken.

Ook veranderingen in de intensiteit van het spoorverkeer leiden tot veranderingen in de kosten voor beheer en instandhouding. Het effect hiervan komt overeen met de stijging van de gebruiksvergoeding vanaf 2007. De gebruiksvergoeding zou de stijging van de kosten door intensiteitverhoging volledig moeten dekken.

<b>Mutanten infra en intensiteit</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Onderhoud nieuwe infra</i>	2	6	9	12	13	16	19	30	35	37	39
<i>Effect intensiteit excl. HSA</i>	0	0	0	1	2	2	6	8	10	13	15
<b>Mutanten infra en intensiteit</b>	2	6	9	13	15	18	25	38	45	50	54

#### 4.5.5 Afschrijving

De afschrijvingen zoals vermeld in het Beheerplan komen niet overeen met de afschrijvingen in het Jaarverslag van ProRail. In het Beheerplan word afschrijvingen geïnterpreteerd als benodigde middelen om de vervangingen te realiseren en niet als een boekhoudkundige kostenpost. In een ideale situatie komen afschrijvingen en vervangingen overeen. In de huidige situatie van ProRail zijn er verschillende factoren waardoor de werkelijke jaarlijkse behoefte aan financiële middelen voor vervanging hoger is dan afschrijvingskosten in het jaarverslag. De posten voor bovenbouwvernieuwing en overige vervanging van bestaande infrastructuur zijn dan ook als afschrijvingskosten gerubriceerd. Voor de periode tot 2011 is aangenomen dat de afschrijvingen even groot zijn als de vervangingsinvesteringen. ProRail streeft er echter



naar om de vervangingen te laten plaatsvinden op het economisch optimale tijdstip. De daadwerkelijke investeringen kunnen dan ook afwijken van de afschrijvingen. De afschrijvingen zoals die hier zijn weergegeven hebben geen overlap met andere uitgaven uitbesteed werk zoals Groot Onderhoud (zie ook 4.5.1).

<b>Afschrijvingen</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Bovenbouwvernieuwing</i>	199	234	212	225	225	225	225	225	225	225	225
<i>Vervanging overig</i>	117	156	119	135	157	223	220	273	313	286	331
<i>Vervanging Transfer</i>	5	4	34	26	29	28	36	28	27	27	29
<b>Afschrijvingen</b>	<b>321</b>	<b>394</b>	<b>365</b>	<b>386</b>	<b>411</b>	<b>476</b>	<b>481</b>	<b>527</b>	<b>565</b>	<b>538</b>	<b>585</b>

#### **4.5.5.1 Bovenbouwvernieuwing**

De reeks voor Bovenbouwvernieuwing is gebaseerd op het LCM+ Bovenbouwplan 2001. De taakstelling wordt ingevuld door het toepassen van LCM-maatregelen.

Ten opzichte van het beheerplan 2005 is een wijziging doorgevoerd. Er is een extra pakket van € 31,5 mln opgenomen dat gefinancierd wordt uit de Herstelplan Spoor 2<sup>e</sup> fase. Deze zogenaamde kasschuif wordt verrekend in de jaren 2008 tot en met 2010.

#### **4.5.5.2 Vervanging overig**

Naast de vervanging van bovenbouwconstructies worden ook andere systemen en objecten vervangen. Met name objecten en constructies voor beveiliging en energietoevoer zullen in de nabije toekomst vervangen moeten worden. Deze investeringen komen terug in de financiële meerjarenplanning en in de productieplanning.

De verwachte investeringen in de jaren 2006 en 2007 zijn gebaseerd op het Productieplan 2006 -2010. Voor de jaren daarna is uitgegaan van het Meerjaren Vervangingsplan (december 2004). De geplande overige vervangingsinvesteringen voor de periode tot 2020 variëren van € 156 tot 300 mln per jaar. Vanaf 2010 is met name extra inspanning nodig als de vervanging van de beveiligingsystemen en energietoevoer aan de orde zijn. De voorbereidingen voor deze investeringen zijn inganggezet. In de post vervanging overig zijn ook de investeringen in Integraal Capaciteitsmanagement (ICM) opgenomen, zoals vermeld bij de maatregelen voor veiligheid en milieu. De vervangingsinvesteringen in stationsinfra zijn hier niet opgenomen.

#### **4.5.5.3 Vervanging Transfer**

In het Beheerplan 2005 is ProRail ervan uitgegaan dat Vervanging Transfer in het MIT was opgenomen, net als de vervangingen van de NSP-stations. Dit was echter niet het geval. In deze vervangingsinvesteringen zijn vervangingen voor perronmeubilair, bewegwijzering, liften, roltrappen, automatische deuren, luchtbehandeling en perronherbestrating opgenomen. De overige vervangingen van transfervoorzieningen, bijvoorbeeld gebouwen, zijn niet in de reeks opgenomen. Dergelijke vervangingen zijn vaak het gevolg van veranderingen in het gebruik

#### **4.5.6 Overige projecten**

Tot de overige projecten behoren de speciale projecten binnen de exploitatie. Hiervan zijn enkele zoals Stoptonende Seinen (STS), Uitvoeringsprogramma Geluid (UPGE) en Hotspots en Monitoringsysteem specifiek geormerkt door de minister van Verkeer en Waterstaat.

<b>Overige projecten</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
STS	2,0	22,1	13,1	13,1	-	-	-	-	-	-	-
UPGE	4,1	18,3	28,5	24,4	20,3	16,3	-	-	-	-	-
Hotspots	-	20,1	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Toegankelijkheid stations	-	-	-	-	18,7	18,7	18,7	18,7	18,7	18,7	18,7
Security op het spoor	-	2,0	2,0	2,0	-	-	-	-	-	-	-
PTI	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Monitoringsysteem	3,1	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Overige projecten</b>	<b>11,4</b>	<b>65,2</b>	<b>51,6</b>	<b>39,5</b>	<b>39,1</b>	<b>35,0</b>	<b>18,7</b>	<b>18,7</b>	<b>18,7</b>	<b>18,7</b>	<b>18,7</b>

#### 4.5.6.1 STS

STS is erop gericht het aantal passages STS in 2009 met 50% te verlagen en het risico dat een STS met zich mee brengt met 75% te verlagen. De percentages gelden ten opzichte van peiljaar 2003.

De cijferreeks van dit programma is gebaseerd op een brief aan de minister van 22 april 2005. In totaal bedraagt de reeks voor de jaren 2005 tot en met 2008 € 50 mln.

De gevolgen voor de instandhoudingskosten zijn op dit moment nog niet bekend. De kosten zullen voor een groot deel voor rekening van de vervoerders komen omdat de treinen aangepast zullen worden. Door het terugdringen van het aantal incidenten zal de omvang van het correctieve onderhoud dalen. In 2005 zal ProRail een aanvullende beschikkingaanvraag indienen conform het plan van aanpak STS.

#### 4.5.6.2 UPGE

Na afronding van het programma UPGE zullen alle emplacementen voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking Industrielawaai, of aan de eisen uit de milieuvergunning als die hogere waarden dan de Handreiking toelaat. Het programma bestaat uit de deelprogramma's terugdringen booggeluid en terugdringen voeggeluid en een aantal deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn om aan de normen te kunnen voldoen. De cijferreeks is gebaseerd op de tweede kwartaalrapportage 2005. Vanuit 2005 is een bedrag van ruim € 4 mln overgeheveld naar 2006 (totaal € 18 mln). De reden hiervoor is vertraging van het programma. De totale omvang blijft € 111,9 mln (€ 110 mln met indexatie van 2003 naar prijspeil 2005). De gevolgen op de instandhoudingskosten zijn op dit moment nog niet bekend.

#### 4.5.6.3 Hotspots

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft verzocht om in 2006 en 2007 extra aandacht te geven aan de veiligheidsknelpunten "hot spots". Hiervoor is € 28 mln beschikbaar gesteld die in onderling overleg zal worden besteed aan projecten voor de verbetering van onder meer de overwegveiligheid.

#### 4.5.6.4 Toegankelijkheid Stations

Het stappenplan toegankelijkheid is op 30 juni 2005 aangeboden aan de minister. In afwachting van nadere besluitvorming is een reeks opgenomen waarbij de pragmatische deelvariant over de periode 2009-2030 is verdeeld. Deze deelvariant voorziet in toegankelijkheid op 220 stations en voor 90% van de reizigers. Het totaal van deze reeks is €410 mln, wat neerkomt op € 18,6 mln per jaar vanaf 2009. Het stappenplan Toegankelijkheid gaat uit van een mogelijke versnelling van uitgaven in de periode 2006-2010.

#### 4.5.6.5 Security op het spoor

ProRail start een programma 'security op het spoor' dat uitwerking geeft aan de projecten 'Bescherming Vitale Infrastructuur' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het 'Nationaal Alerterings Systeem' van het Ministerie van Justitie.

ProRail heeft eerst de relevante onderwerpen geïnventariseerd en vervolgens een aanzet voor een programmavoorstel ontwikkeld. De aanpak van projecten wordt daarbij gecombineerd met RiskManagement en CrisisBeheersing en met reeds lopende projecten en de reguliere bedrijfsvoering.

Gekozen is voor een projectmatige aanpak, waarbij onderzocht wordt welke maatregelen nodig zijn en welke middelen beschikbaar gesteld moeten worden voor de uitvoering.

De post 'Security op het spoor' is voor de jaren 2006, 2007 en 2008 per jaar begroot op € 2 mln. Deze bedragen waren in de reeksen van 2005 nog niet meegenomen. Het betreft hier een inschatting van de initiële kosten. ProRail voert samen met vele andere partijen, waaronder de AIVD en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, een risk assessment uit. Daaruit zal blijken wat de belangrijkste risico's zijn en welke maatregelen daarbij passen. Dan zal een beeld ontstaan van de extra kosten na 2008.

#### **4.5.6.6 Planning en Toedeling Infragebruik (PTI)**

In het jaar 2006 komt het nieuwe hulpmiddel Planning en Toedeling Infragebruik (PTI) beschikbaar voor het integraal capaciteitsmanagement. PTI geeft ProRail de mogelijkheid om in alle planfasen de capaciteit te verdelen.

#### **4.5.6.7 Monitoringsysteem**

ProRail heeft in maart 2005 een beschikkingsaanvraag ingediend voor het Monitoringsysteem Verkeersleiding. Deze beschikking heeft betrekking op de ontwikkeling en implementatie van het monitoringproces en monitoringsysteem. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft op 12 mei 2005 in een brief aangegeven dat zij hiervoor in totaal € 5,8 mln beschikbaar stelt, verdeeld over de jaren 2005 (€ 3,1 mln) en 2006 (€ 2,7 mln).

#### **4.5.7 Kleine projecten**

Tot het programma kleine projecten behoren kleine projecten die minder dan € 12,5 mln kosten, een hoog maatschappelijk rendement hebben en snel uitvoerbaar zijn. De cijfers betreffen inschattingen omdat ideeën voor deze projecten vaak in korte tijd ontstaan tijdens de capaciteitsverdeling. Deze kleine projecten worden in overleg met gerechtigden vastgesteld en opgelost. ProRail heeft de kleine projecten in dit beheerplan opgenomen in de exploitatie, met inbegrip van het startpakket benutten en bouwen. De kleine projecten worden gefinancierd uit de Leenfaciliteit en de MIT-reeks "Investerings in Spoor", Het Herstelplan Spoor 2<sup>e</sup> fase en de middelen uit de NoMo.

#### **4.5.8 Risico-opslag 3,5% / onvoorzien**

In de Nota Mobiliteit rekent het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met een post onvoorzien van 3,5% om tegenvallers op te vangen. Deze 3,5% heeft ProRail opgenomen om een reservering op te bouwen voor het opvangen van tegenvallers. De post risico-opslag is in dit beheerplan geschrappt om aan te kunnen sluiten bij de Rijksbegroting.

#### **4.5.9 Verwachte meevallers**

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

**4.5.10 Saldo Efficiency en effectiviteit**

ProRail heeft in de reeksen rekening gehouden met verschillende taakstellingen.

<b>Efficiency en effectiviteit netto</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Efficiency taakstelling BBV	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Efficiency en effectiviteit KO	0	0	40	40	40	40	40	40	40	40	40
ZBO taakstelling gekort op budget ProRail	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Generieke taakstelling Apparaatskosten	4	7	8	10	10	10	10	10	10	10	10
Extra Nomo efficiency	0	0	0	0	0	0	75	75	75	75	75
Reeds in reeksen	-33	-36	-77	-79	-79	-79	-79	-79	-79	-79	-79
<b>Efficiency en effectiviteit netto</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-75</b>	<b>-75</b>	<b>-75</b>	<b>-75</b>	<b>-75</b>

*Efficiencytaakstelling BBV*

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

*Kleinschalig Onderhoud (KO)- efficiency*

Met de aannemers van procescontracten is voor de jaren 2005 en 2006 afgesproken dat de behaalde efficiency op de procescontracten gebruikt wordt om aanvullende activiteiten te financieren ('terugploegregeling'). De aanvullende activiteiten worden gericht op de overeengekomen reductie van het aantal TAO's. De efficiency zal in 2005 € 14,4 mln opleveren en in 2006 € 32 mln. Voor de jaren na 2006 is € 40 mln aan efficiency opgenomen. Voor die jaren is geen 'terugploegregeling' afgesproken.

*ZBO taakstelling*

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

*Generieke taakstelling apparaatskosten*

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in de brief van 2 december 2003 aangegeven dat de generieke taakstelling eindig is en een totale omvang heeft van € 96 mln in de periode tot en met 2009. De jaarlijkse taakstelling groeit in die periode tot een bedrag van € 10 mln. In 2009 moeten afspraken worden gemaakt over de aanwending van de middelen die in de jaren vanaf 2010 beschikbaar komen via bezuiniging. ProRail heeft de taakstelling van € 10 mln echter voortgezet in de reeks vanaf 2010. Hoewel de generieke taakstelling op de totale subsidie-inkomsten betrekking heeft, past ProRail deze taakstelling alleen toe op de apparaatskosten.

*Nomo Efficiency*

De extra efficiencyreeks saldo efficiency en effectiviteit van €75 mln per jaar in de jaren vanaf 2011 zoals die is overeengekomen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is opgenomen. Deze efficiencyreeks is nog niet verwerkt in de uitgaven maar staat nog taakstellend op het budget van ProRail. ProRail zal in de jaren tot 2011 hard werken aan het bereiken van deze extra efficiency bovenop de reeks gealloceerde geplande taakstellingen

**4.6 Toelichting op inkomsten:**

**4.6.1 Netto gebruiksvergoeding**

ProRail heeft de tarieven voor de gebruiksvergoeding en de grondslag voor deze tarieven in overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de NMa sinds het Beheerplan 2005 aangepast conform de EU-wetgeving (art 7). Dit houdt het volgende in:

In 2006 worden de begrote variabele (norm)kosten van ProRail voor het gemengde net via de tarieven gedekt (lid 1). Er worden geen ontvangsten verkregen waar geen uitgaven van dede beheerder tegenover staan (lid 2). Ook worden geen verhogingen toegepast in verband met schaarste of milieuregelgeving (art 3). Er worden geen kortingen gegeven op grond van artikel 9 van richtlijn 2001/14/EG (art 4). De mogelijkheid is geboden om met spoorwegondernemingen prestatieregelingen te komen (art 5). Er wordt geen reserveringsvergoeding gevraagd (art 6). Er zijn geen algemene maatregelen van bestuur uitgevaardigd over de hoogte van de gebruiksvergoeding (art 8 en 9). Door deze invulling is de variabele kostenbasis verlaagd, zijn de neutrale factoren (exclusief het omroepcontract) toegevoegd en zijn de vervoersprognoses verhoogd. Ook is een ingroeieregeling voor 2006 voor het goederenvervoer afgesproken met het ministerie en is rekening gehouden met inkomsten uit de Betuweroute. De vervoerprognoses die aan de gebruiksvergoeding ten grondslag liggen zijn weergegeven in hoofdstuk 2 inclusief de geldende aannames. Al deze effecten samen leiden ertoe dat de inkomsten uit de gebruiksvergoeding in 2006 stijgen met € 27mln en in de jaren tot en met 2010 met gemiddeld € 13 mln per jaar. Hier staan evenredig hogere kosten tegenover omdat kosten worden verrekend, die vroeger niet werden meegenomen (de zogenaamde neutrale factoren). Het is niet uitgesloten dat de komende 10 jaren in de gebruiksvergoeding een differentiatie naar geluidskenmerken wordt aangebracht.

<b>Gebruiksvergoeding</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Gebruiksvergoeding</i>	163	211	211	212	213	213	217	219	221	224	226
<i>GV Betuweroute</i>	0	0	6	7	8	10	10	10	10	10	10
<i>Subsidie Gebruiksvergoeding goederen DGTL</i>	0	-7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo gebruiksvergoeding</b>	<b>163</b>	<b>205</b>	<b>217</b>	<b>219</b>	<b>221</b>	<b>223</b>	<b>227</b>	<b>229</b>	<b>231</b>	<b>234</b>	<b>236</b>

**4.6.2 Subsidieaanvraag**

ProRail heeft als inkomsten uit de subsidieaanvraag de middelen opgenomen die in de rijksbegroting zijn vermeld volgens de brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 23 juni 2005. In deze reeks zijn de geormerkte reeksen voor STS, UPGE en de extra middelen voor de aanpak van hotspots verwerkt (€ 10 mln extra voor STS en € 28 mln extra voor aanpak overwegen). Tevens voor 2006 de toegezegde subsidie voor de ingroeieregeling goederenvervoer 2006 gebruiksvergoeding van naar verwachting € 6,5 mln opgenomen.

**4.6.3 Herstelplan spoor 2<sup>e</sup> fase**

De reeks voor Herstelplan spoor 2<sup>e</sup> fase is in overeenstemming de brief van juni 2005. ProRail zal de middelen aanwenden conform het gedachtegoed van het kortetermijnplan Benutten en Bouwen. Het Herstelplan spoor 2<sup>e</sup> fase omvat in totaal € 1094 mln (prijspeil 2005). De reeks die hier is opgenomen omvat € 640 mln. De resterende € 454 mln is opgenomen in de investeringen voor het oplossen van capaciteitsknelpunten tot en met 2012. ProRail is met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in gesprek over de mogelijkheid om het totaal aan middelen aan de subsidie kapitaallasten en onderhoud toe te voegen.

De verwachte aanbestedingsresultaten aanleg spoor in de periode 2005-2012 (€ 200 mln) zijn begrotingstechnisch verwerkt in de reeks voor het Herstelplan Spoor. Gelet op de reeds gerealiseerde aanbestedingsresultaten van € 20 mln en prijspeilaanpassingen is voor het Herstelplan Spoor 2e Fase momenteel € 914 mln beschikbaar (prijspeil 2005). Dit is in de

ontwerpbegroting 2006 opgenomen. De subsidieaanvraag van ProRail kan dus hoogstens € 914 mln bedragen. Toch heeft ProRail een programma van € 1.088 mln opgenomen, er van uitgaande dat de verwachte aanbestedingsresultaten ook daadwerkelijk gerealiseerd worden. Indien de verwachte aanbestedingsresultaten niet of niet geheel worden gerealiseerd zal in overleg met V&W moeten worden gezien hoe dit wordt opgelost binnen de financiële randvoorwaarden

<b>2e Fase herstelplan</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Herstelplan 2e fase exploitatie	0	64	41	48	130	93	70	50	0	0	0
Startpakket Benutten & bouwen	0	10	10	12	7	4	0	0	0	0	0
Kleine infra 2e fase	0	29	0	18	27	29	0	0	0	0	0
<b>2e Fase herstelplan</b>	<b>0</b>	<b>103</b>	<b>51</b>	<b>78</b>	<b>164</b>	<b>126</b>	<b>70</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 4.6.4 Geactiveerde productie

Tot de inkomsten uit geactiveerde productie horen onder meer de personeelskosten die gemoeid zijn met investeringsprojecten. Deze personeelskosten brengt ProRail ten laste van de projecten, via het doorbelasten van uren. In de gehanteerde tarieven is een vergoeding voor overheadkosten inbegrepen. Ook de financiering van de aanlegprojecten valt onder de geactiveerde productie. De financiering hiervan valt namelijk niet onder de subsidieverlening maar wordt per project afzonderlijk beschikt. ProRail heeft de geactiveerde productie hier als inkomstenbron opgenomen om de transparantie in de opbrengsten te borgen en inzicht te geven in de verhouding tussen opbrengsten en kosten van de organisatie.

De vergoeding voor engineering en toezicht (PEAT) wordt nu bepaald met de zogenaamde AK-systematiek, waarbij ProRail een vergoeding krijgt in de vorm van een percentage van de realisatiekosten. Op dit moment werken het ministerie en ProRail gezamenlijk aan een voorstel om deze systematiek aan te passen.

#### 4.6.5 Opbrengsten derden

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

- vergoeding instandhouding werken van derden (lokale en regionale overheden);
- vergoeding omroepcontract;
- vergoeding beheer sectorbrede ICT-systemen;
- vergoeding voor de Zeeuwse lijn in 2007 (4,5 mln);
- vergoeding voor project Security op het spoor.

De opbrengsten derden dalen met ongeveer € 5 mln omdat de vergoeding voor de niet centraal bediende gebieden is ondergebracht bij de gebruiksvergoeding.

#### 4.6.6 Projectbeschikkingen

Een deel van de exploitatieprojecten die ProRail uitvoert krijgt financiering via separate beschikkingen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De onderstaande tabel geeft deze weer. Deze beschikkingen zijn gedeeltelijk al toegekend. Over een aantal beschikkingen voor 2005 is ProRail nog in gesprek met het ministerie. De uitgaven voor deze projecten zijn niet opgenomen in de subsidieaanvraag. De kosten van deze projecten zijn bij PTI en Monitoringsysteem opgenomen onder de overige projecten (paragraaf 4.5.6) terwijl de kosten van Transmissie Betuweroute en voorbereiding beheer HSL in de verschillende posten met uitgaven zijn opgenomen. In 2006 komt de dekking voor PTI en Voorbereiding beheer HSL niet meer uit een separate projectbeschikking.

<b>Projectbeschikkingen</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Transmissie Betuweroute	7.6	7.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Monitoringsysteem	3.1	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

<i>Reeds beschikbaar</i>	10.7	10.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<i>PTI</i>	2.2	0.0									
<i>Vorbereiding beheer HSL</i>	6.3	0.0									
<i>Nog te beschikken</i>	8.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<i>Projectbeschikkingen</i>	19.2	10.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

#### 4.6.7 Kasschuif

ProRail voorziet dat de middelen voor de geormerkte projecten STS en UPGE in 2005 niet besteed kunnen worden. Deze middelen kunnen in 2006 wel aan deze projecten uitgegeven worden. De middelen voor UPGE zijn daarom doorgeschoven naar 2006. Een deel van de benodigde middelen voor STS zal ProRail pas in 2006 aanvragen in plaats van in 2005. In de huidige uitgavenreeksen zijn deze verschuivingen al verwerkt.

<i>Kasschuif</i>	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>UPGE</i>	-4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>STS</i>	-8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Saldo kasschuif</i>	-12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0

#### 4.7 Investerings

ProRail heeft een investeringsportfolio voor uitbreidingsprojecten ten behoeve van de infrastructuur, FENS en derden. Vervangingsprojecten zitten in de exploitatiebegroting.

<i>Investerings</i>	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>MIT investeringen</i>	385	478	552	627	644	671	891	581	450	340	276
<i>FENS projecten</i>	106	115	110	75	50	20	0	0	0	0	0
<i>Derden-projecten</i>	120	120	120	90	90	90	90	90	90	90	90
<i>Totaal uitgaven</i>	611	713	782	792	784	781	981	671	540	430	366

##### 4.7.1.1 MIT-investeringen

De MIT-investeringen zijn opgenomen conform het advies van ProRail van 23 juni 2005 aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. ProRail zal bij het aanvragen van de beschikkingen zorgen dat de investeringen aansluiten op de beschikbare middelen. Op dit moment sluiten de middelen na het schrappen van de Programma's BB21 implementatie en Vervolg betrouwbaar benutten. Deze programma's zijn belangrijk voor de groei van de capaciteit na 2015. Het eerste programma zal indien noodzakelijk gefinancierd worden via de vervangingsinvesteringen in beheer en onderhoud. Het Vervolg betrouwbaar benutten is niet opgenomen zolang met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geen overeenstemming is over de ambitie. De spoorsector heeft in reactie op de Nota Mobiliteit aangegeven dit programma wel nodig is om de knelpunten na 2012 op te lossen.

<i>MIT Investerings</i>	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Personenvervoer</i>	289	342	333	364	405	426	712	428	314	272	231
<i>Goederenvervoer</i>	27	35	48	35	26	41	48	45	35	23	7
<i>Traject Oost</i>	3	13	6	5	20	45	55	60	75	45	38
<i>GSM-R</i>	40	16	3	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Transfer</i>	26	72	163	223	193	159	75	48	25	0	0
<i>Saldo MIT Investerings</i>	385	478	552	627	644	671	891	581	450	340	276

#### **4.7.1.2 FENS-projecten**

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

#### **4.7.1.3 Derden Projecten**

Deze reeks geeft een indicatie van de inspanning die ProRail verricht voor projecten van derden. Het betreft hier vooral projecten voor Randstad Rail van ongeveer € 90 mln en onderdoorgangen onder het spoor voor gemeenten of provincies. Deze investeringen worden volledig gedekt door derden.



**Bijlagen beheerplan 2006**

**A. Bijlage investeringen (prijspeil 2005, in mln)**

<b>Investerings (Prijspeil 2005)</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>Personenvervoer</b>											
Hemboog (excl halte)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flevolijn Gooiboog	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Groningen-Sauwerd (incl. brug Starkenborgkanaal)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dordr. - R'dam, 4/6 sp.	11,6	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Harmelen - Woerden, 2e fase	16,1	10,9	2,5	2,4	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam-Utrecht	158,0	76,5	40,0	17,9	15,8	-	-	-	-	-	-
Vleuten-Geldermalsen	48,6	87,6	94,8	113,7	133,7	129,0	91,0	69,6	47,4	33,2	12,9
Overweg Uitgeest de Kleis	4,0	1,4	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Arnhem West, vrije kruising	-	-	2,0	10,1	15,1	15,1	15,1	5,0	-	-	-
Amsterdam Centraal, empl. wijziging sp. 10 t/m 15 westzijde	2,8	3,8	2,0	1,2	-	-	-	-	-	-	-
Transfervoorzieningen Amsterdam Centraal; terugbetaling FENS	-	-	-	-	-	12,1	-	-	-	-	-
Den Haag Centraal, aanpassen emplacement	2,7	10,5	4,0	3,4	-	-	-	-	-	-	-
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eiland perron)	14,1	24,1	6,7	-	-	-	-	-	-	-	-
Hanzelijn	9,0	33,2	58,3	125,6	139,7	156,8	173,9	139,7	31,2	6,0	2,6
Nootdorppoog	10,2	4,3	2,0	1,8	-	-	-	-	-	-	-
AKI-plan + veiligheidsknelpunten	29,2	30,0	35,0	40,1	30,0	30,0	11,4	-	-	-	-
Geluidmaatregelen	6,9	13,4	13,1	11,0	11,6	5,0	5,0	0,9	-	-	-
Totaal kleine projecten	0,3	4,5	11,5	7,4	7,2	2,6	-	-	-	-	-
Regionet	-	3,0	35,2	35,2	40,2	30,2	20,1	7,0	-	-	-
Afloop/slotbetalingen diverse proj.	12,6	7,0	7,0	4,0	2,0	0,3	-	-	-	-	-
Schiedam-Rijswijk incl. spoortunnel Delft (V&W aandeel)	-	-	-	-	-	-	270,3	-	-	-	-
Amsterdam Zuidas: 4 sporigheid Zuid/WTC-Utrechtboog	-	-	-	10,1	35,2	70,4	75,4	60,3	20,1	17,1	-
BB21 implementatie	-	-	-	-	-	-	25,1	75,4	100,5	100,5	100,5
Vervolg Betrouwbaar Benutten	-	-	-	-	-	-	50,3	75,4	100,5	100,5	100,5
Intensivering Spoor in steden	-	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
Programma Ontsnippering	-	-	-	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
<b>Traject Oost</b>											
Traject Oost kopgroep	2,5	13,1	5,8	-	-	-	-	-	-	-	-
Traject Oost peloton	-	-	-	5,0	20,1	45,2	55,3	60,3	75,4	45,2	38,1
<b>GSM-R</b>											
Programma ontwikkeling BB21	40,0	15,9	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>2e fase Betrouwbaar Benutten</b>											
2e fase Betrouwbaar Benutten	-	123,6	140,7	181,9	192,0	158,8	156,8	140,1	-	-	-
Investerings in Spoor	-	-	40,2	30,2	30,2	28,1	-	-	-	-	-

<b>Stations</b>											
Amsterdam CS fietsenstalling	0,5	3,1	2,5	8,4	8,1	3,0	1,4	-	-	-	-
Arnhem 4e perron	4,4	8,4	15,6	25,1	24,1	27,0	22,6	12,6	11,5	-	-
Amsterdam Zuidas; deel stationsstalling (t.b.v. NSP)	0,8	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Arnhem (V&W deel)	2,0	7,0	7,0	7,0	1,3	-	-	-	-	-	-
NSP-Utrecht (basisterminal)	2,5	10,1	30,2	61,3	71,4	66,3	11,1	-	-	-	-
NSP Den Haag (V&W deel)	4,0	15,1	30,2	25,1	8,0	-	-	-	-	-	-
NSP-Rotterdam (V&W deel)	5,0	15,1	45,2	50,3	35,2	10,1	-	-	-	-	-
Totaal kleine stations	6,9	7,1	4,6	10,1	10,1	10,1	10,1	10,1	4,9	-	-
Programma fietsenstallingen (Ruimte voor de Fiets)	-	-	15,3	25,9	20,5	20,5	-	-	-	-	-
NSP-Breda (bijdrage V&W)	-	5,0	12,1	9,0	9,0	2,0	-	-	-	-	-
NSP-Zuidas (V&W deel)	-	-	-	1,0	5,0	20,1	30,2	25,1	8,5	-	-
<b>Goederen</b>											
D4-aslasten cluster II	13,6	9,1	5,4	4,0	2,9	-	-	-	-	-	-
PAGE risico reductie	0,1	2,8	8,5	2,5	0,7	0,1	-	-	-	-	-
Verbindingssporen ECT	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Railontsluiting Noordwesthoek	1,5	8,0	4,6	4,0	0,8	-	-	-	-	-	-
Sloe	1,6	17,6	23,6	14,1	5,9	0,8	-	-	-	-	-
Vorbereidingskosten IJzeren Rijn	1,5	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Na-NOV goederenvervoer Elst-Deventer-Oldenzaal	-	-	-	-	-	20,1	25,1	25,1	25,1	20,1	7,0
D4-aslasten cluster III	-	-	2,5	5,0	10,1	10,1	2,9	-	-	-	-
VERA, Verbinding Roosendaal-Antwerpen	9,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Goederen Rotterdam-Noord Nederland	-	-	-	-	5,0	10,1	20,1	20,1	10,1	3,1	-
<b>Financiële verschuivingen</b>											
Overplanning goederen	(3,5)	(5,9)	3,0	5,5	0,9	-	-	-	-	-	-
Overloop 2004 goederen	(0,4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overloop 2004 personen	(2,0)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overplanning personen	(35,2)	20,1	10,1	5,0	-	-	-	-	-	-	-
Aanbestedingsresultaten (€ 200 mio minus gerealiseerd € 20,5 mio)	-	-	-	(39,5)	(40,0)	(40,0)	(40,0)	(20,0)	-	-	-
<b>Totalen</b>											
Personen	288,9	341,7	332,9	363,9	405,0	426,0	712,1	427,9	314,3	271,9	231,0
Traject Oost	2,5	13,1	5,8	5,0	20,1	45,2	55,3	60,3	75,4	45,2	38,1
GSM-R	40,0	15,9	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-
2e Fase	-	123,6	180,9	212,1	222,1	186,9	156,8	140,1	-	-	-
Stations	26,2	71,9	162,6	223,3	192,8	159,1	75,3	47,7	25,0	-	-
Goederen	27,0	35,2	47,7	35,2	26,3	41,1	48,1	45,2	35,2	23,2	7,0
Totaal	384,7	601,2	733,3	839,5	866,3	858,3	1047,6	721,3	449,8	340,3	276,2

**B. Bijlage effecten investeringen op exploitatie (prijspeil 2005, in mln)**

<b>Exploitatie (Prijspeil 2005)</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>Personenvervoer</b>											
Hemboog (excl halte)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Flevolijn Gooiboog	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Groningen-Sauwerd (incl. brug Starkenborgkanaal)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Dordr. - R'dam, 4/6 sp.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Harmelen - Woerden, 2e fase	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Amsterdam-Utrecht	0,4	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
Vleuten-Geldermalsen	0,0	0,2	0,2	0,2	0,3	1,9	4,6	4,6	8,3	8,8	8,8
Overweg Uitgeest de Kleis	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Arnhem West, vrije kruising	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Amsterdam Centraal, empl. wijziging sp. 10 t/m 15 westzijde	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transfervoorzieningen Amsterdam Centraal; terugbetaling FENS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Den Haag Centraal, aanpassen emplacement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eiland perron)	-	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Hanzelijn	-	-	-	-	-	-	-	6,5	6,5	6,5	6,5
Nootdorpbog	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
AKI-plan + veiligheidsknelpunten	-	0,1	0,2	0,3	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Geluidmaatregelen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal kleine projecten	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Regionet	-	-	0,8	2,0	2,0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Afloop/slotbetalingen diverse proj.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schiedam-Rijswijk incl. spoortunnel Delft (V&W aandeel)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam Zuidas: 4 sporigheid Zuid/WTC-Utrechtboog	-	-	-	-	-	-	-	3,1	3,1	3,1	3,1
BB21 implementatie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vervolg Betrouwbaar Benutten	-	-	-	-	-	-	-	0,5	1,5	3,1	4,6
Intensivering Spoor in steden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Programma Ontsnippering	-	-	-	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
<b>Traject Oost</b>											
Traject Oost kopgroep	0,1	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Traject Oost peloton	-	-	-	-	-	-	-	1,0	1,0	1,3	1,5
<b>GSM-R</b>											
Programma ontwikkeling BB21	16,0	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8
<b>2e fase Betrouwbaar Benutten</b>											
2e fase Betrouwbaar Benutten	-	-	1,3	2,0	2,6	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1
Investeringen in Spoor	-	-	0,3	0,5	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9

<b>Stations</b>											
Amsterdam CS fietsenstalling	-	-	0,1	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Arnhem 4e perron	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Amsterdam Zuidas; deel stationsstalling (t.b.v. NSP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Arnhem (V&W deel)	-	-	-	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
NSP-Utrecht (basisterminal)	-	-	-	-	-	-	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
NSP Den Haag (V&W deel)	-	-	-	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
NSP-Rotterdam (V&W deel)	-	-	-	-	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Totaal kleine stations	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	0,8	1,0	1,1	1,3	1,4	1,6
Programma fietsenstallingen (Ruimte voor de Fiets)	1,0	1,2	1,4	1,6	1,8	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
NSP-Breda (bijdrage V&W)	-	0,1	0,1	0,1	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
NSP-Zuidas (V&W deel)	-	-	-	-	-	-	-	0,9	0,9	0,9	0,9
<b>Goederen</b>											
D4-aslasten cluster II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PAGE risico reductie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verbindingssporen ECT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Railontsluiting Noordwesthoek	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Sloe	-	-	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Voorbereidingskosten IJzeren Rijn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Na-NOV goederenvervoer Elst-Deventer-Oldenzaal	-	-	-	-	-	-	0,3	0,5	0,8	0,8	0,8
D4-aslasten cluster III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VERA, Verbinding Roosendaal-Antwerpen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Goederen Rotterdam-Noord Nederland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Financiële verschuivingen</b>											
Overplanning goederen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overloop 2004 goederen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overloop 2004 personen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overplanning personen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aanbestedingsresultaten (€ 200 mio minus gerealiseerd € 20,5 mio)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totalen</b>											
Personen	1,8	5,9	7,0	8,4	8,7	10,8	13,8	23,9	28,6	30,7	32,2
Traject Oost	0,1	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,3	1,3	1,6	1,8
GSM-R	16,0	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8
2e Fase	-	-	1,5	2,6	3,4	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Stations	1,5	1,8	2,0	3,3	6,0	6,3	9,1	10,2	10,3	10,5	10,6
Goederen	0,1	0,3	0,6	0,6	0,6	0,6	0,9	1,1	1,3	1,3	1,3
Totaal	19,6	20,9	24,1	27,8	31,6	34,7	40,8	53,2	58,3	60,8	62,7
Opgenomen in Mutanten MIT	2,1	6,4	9,4	11,8	12,9	15,7	19,0	30,2	35,2	37,5	39,3
In overige reeksen	17,5	14,5	14,8	16,0	18,7	19,1	21,8	22,9	23,1	23,2	23,4

**C. Leningenportefeuille**

<b>Interestlasten</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Uitstaande schuld	2.108	2.083	2.133	2.133	2.133	2.133	2.133	2.133	2.133	2.133	2.133
aflossingen	25,0	25,0	122,0	100,0	166,0	202,0	518,0	877,0	0,0	0,0	100,0
opnames	0,0	75,0	122,0	100,0	166,0	202,0	518,0	877,0	0,0	0,0	100,0
Saldo schuld	-25,0	50,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gemiddeld %	4,8%	4,8%	4,8%	4,9%	5,0%	5,0%	5,1%	5,1%	5,1%	5,1%	5,1%
Interestlasten	106,9	106,2	110,8	114,6	118,7	117,4	118,6	118,1	119,2	119,8	120,3

De interestlasten zijn naast de rente op uitstaande schulden ook inclusief de overige rentekosten en opbrengsten over openstaande saldi.

## D. Niet-concessieactiviteiten

ProRail voert een aantal activiteiten in opdracht van het Minister van Verkeer en Waterstaat uit, die geen onderdeel vormen van de Beheerconcessie. Toonbankvragen, het beheer van tankplaten, fietsenstallingen en transferruimtes en het beheer van niet-concessielijnen die niet in het Koninklijk Besluit Hoofdspoorweginfrastructuur zijn opgenomen.

### Niet-concessieactiviteiten (prijspeil 2005)

<i>Niet-concessie activiteiten</i>	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Toonbankvragen</i>	1.1	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7
<i>Tankplaten</i>	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7
<i>Fietsenstallingen</i>	1.6	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7
<i>Transferruimtes</i>	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9
<i>Niet-concessie lijnen</i>	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
<b><i>Niet-concessie activiteiten</i></b>	<b>6.2</b>	<b>5.9</b>	<b>5.9</b>	<b>5.9</b>	<b>5.9</b>	<b>5.9</b>	<b>5.9</b>	<b>5.9</b>	<b>5.9</b>	<b>5.9</b>	<b>5.9</b>

#### Toonbankvragen

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

#### Tankplaten

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

ProRail is belast met het beheer van tankplaten inclusief de onderhoudscontracten. Deze beheertaak valt buiten de Beheerconcessie en wordt hier daarom apart behandeld. Tot deze taak behoort het groot onderhoud aan tankinstallaties op emplacementen, het vervangen van olieafscheider en pompen en het verwijderen, saneren of renoveren van kleine tankinstallaties onder- en bovengronds.

#### Fietsenstallingen

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

Voor de overige rijwielstallingen bestaat het beheer uit:

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

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

## Transferruimtes

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

## Niet-concessielijnen

In het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen (Stb. 2004, 722) is bepaald welke spoorwegen als hoofdspoorwegen zijn gekwalificeerd en welke niet. ProRail heeft een aantal spoorwegen in beheer die in het genoemde Besluit niet als hoofdspoorweg zijn aangewezen, de zogenaamde niet-concessielijnen. ProRail heeft elk jaar de kosten van het beheer en onderhoud van de niet-concessielijnen verwerkt in de algemene subsidieaanvraag Kapitaallasten en onderhoud. ProRail is rechthebbende ten aanzien van deze spoorwegen aangezien zij het beheer en onderhoud verzorgt sinds 1995. De subsidie voor de kosten voor deze niet-concessielijnen zijn onderdeel van de subsidieaanvraag. De kosten voor eventuele sanering zullen afzonderlijk worden gefinancierd. De in dit beheerplan specificeerde kosten betreffen de niet-concessielijnen uit de Netverklaring 2006. In de aanvulling van de netverklaring 2006 zijn enkele stamlijnen niet in de hoofdspoorwegen opgenomen terwijl die in de eerdere netverklaring wel hoofdspoorwegen waren. De financiële consequentie hiervan is nog niet opgenomen. Indien dit apart opgenomen wordt zal de subsidie voor niet-concessielijnen toenemen met het bedrag dat de subsidie voor de beheerconcessie afneemt.



**E. Staat van de infrastructuur**

**Omvang en gebruik infrastructuur**

Het afgelopen decennium is de omvang van de Nederlandse spoorweginfrastructuur (gemeten in spoorlengte) niet substantieel toegenomen, de complexiteit van de spoorweginfrastructuur daarentegen wel. De groei van kostengevoelige elementen als wissels is in 2004 gestopt. Decomplexering heeft daarbij continue de aandacht. Ook heeft de opschoning van de sporaansluitingen in de ProRail systemen geleid tot het lagere aantal wissels in 2004.

Omvang infrastructuur		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1995-2004
Netlengte	KM	2.813	2.813	2.805	2.808	2.808	2.802	2.809	2.806	2.811	2.811	-0,1%
Enkelsporig	KM	978	960	952	947	931	925	931	930	924	924	-5,5%
Meersporig	KM	1.835	1.853	1.853	1.861	1.877	1.877	1.878	1.876	1.887	1.887	2,8%
Geëlektrificeerd	KM	2.058	2.058	2.058	2.061	2.061	2.061	2.061	2.059	2.064	2.064	0,3%
Niet geëlektrificeerd	KM	755	755	747	747	747	741	748	747	747	747	-1,1%
Spoorlengte	KM	6.360	6.388	6.385	6.432	6.454	6.499	6.505	6.518	6.550	6.563	3,2%
Hoofdspoor	KM	4.667	4.695	4.707	4.756	4.770	4.809	4.824	4.832	4.847	4.857	4,1%
Zijspoor	KM	1.693	1.693	1.678	1.676	1.684	1.690	1.681	1.686	1.703	1.706	0,8%
Overwegen	Aantal	3.061	2.983	2.964	2.964	2.891	3.016	3.004	2.972	2.895	2.878	-6,0%
Beveiligd	Aantal	1.951	1.972	2.002	2.033	2.033	2.142	2.144	2.137	2.120	2.116	8,5%
Onbeveiligd	Aantal	1.110	1.011	962	931	858	874	860	835	775	762	-31,4%
Wissels	Aantal	8.642	8.689	8.657	8.696	8.716	8.723	8.750	8.756	8.948	8.383	-3,0%

*Omvang infrastructuur 1995-2004*

**Technische kwaliteit infrastructuur**

Als gevolg van de verhoogde inspanningen met betrekking tot onderhoud zijn achterstanden in het onderhoud deels weggewerkt. Vervangingsinvesteringen dienen zich aan. Om de problemen van nu en in de toekomst inzichtelijker te maken is het wenselijk om een detailniveau verder af te dalen in de spoorweginfrastructuur. De spoorweginfrastructuur is op een gedetailleerd niveau op te delen naar infra-elementen zoals spoor, wissel, baanlichaam, bovenleiding, draagconstructies etc. Op een hoger abstractieniveau is opsplitsing in vier functieclusters mogelijk:

- Dragen en geleiden
- Toevoeren Energie
- Beveiligen
- Transfer

Kunstwerken zijn buitenbeschouwing gelaten, vanwege de relatief beperkte onderhoudsinspanning. In de onderstaande alinea's wordt de huidige (technische) staat en benodigde aanpassingen per functiecluster kort toegelicht.

*A Dragen en Geleiden*

Ligging van het spoor

Als richtinggevende signalen voor de ontwikkeling van de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur kunnen onder meer de spoorligging (geometrie, percentage overschrijdingslengte bodemwaarde) en de spoorstaaf ultrasoon metingen worden beschouwd.

De spoorligging wordt op basis van een aantal geometrische kenmerken getoetst. Hoe hoger het geometriecijfer hoe beter de spoorligging. Dit cijfer heeft als doel de ontwikkeling van de kwaliteit van de spoorgeometrie te volgen. Aan het cijfer mag geen waarde oordeel gegeven worden in z'n van een 9 is ruim voldoende dus goed. Op basis van dit cijfer kunnen afspraken gemaakt worden over het verloop van de kwaliteit. Van de parameters schift, scheluwte en hoogte worden hiervoor van elke 0,25 m hoofdspoor m.b.v de Eurailscout de afzonderlijke meetwaarden verwerkt in één cijfer. In dit cijfer zijn tevens de grenswaarden bodemwaarde en veiligheidswaarde verwerkt. Het cijfer levert een gewogen gemiddelde op. Inframanagement streeft naar een verbetering van het geometriecijfer in de komende jaren door middel van

specifieke GO en BBV activiteiten (bijvoorbeeld vernieuwen van sporen en onderstoppen van het ballastbed). De exacte invloed van deze activiteiten op het totale geometriecijfer is niet te bepalen.

*Ontwikkeling Geometriecijfer 2003 - 2009*

<b>Geometriecijfer</b>	<b>2003 realisatie</b>	<b>2004 realisatie</b>
Regio Noordoost	9.186	9.217
Regio Randstad Noord	9.189	9.207
Regio Randstad Zuid	9.135	9.111
Regio Zuid	9.185	9.200

Een andere maat voor de spoorligging is het % overschrijdingslengte bodemwaarde. Hoe lager het percentage overschrijdingslengte bodemwaarde des te beter de spoorligging. Inframangement streeft naar een verbetering van de geometriewaarde in de komende jaren door middel van met name GO activiteiten (bijvoorbeeld opschudden ballastbed). De exacte invloed van deze activiteiten op het totale % overschrijdingslengte bodemwaarde is niet te bepalen.

*Ontwikkeling Percentage overschrijdingslengte bodemwaarde 2003 - 2009*

<b>% Overschrijdingslengte bodemwaarde</b>	<b>2003 realisatie</b>	<b>2004 realisatie</b>
Regio Noordoost	4.30%	3.80%
Regio Randstad Noord	4.60%	4.36%
Regio Randstad Zuid	7.43%	7.33%
Regio Zuid	4.42%	4.25%

**Spoorstaafgebreken door vermoeiing**

Het gemeten aantal spoorstaafdefecten ten gevolge van vermoeiing (o.a. Head Checks (HC), haarscheurtjes; ook aangeduid als Rolling Contact Fatigue "RCF") is tussen 1999 en 2002 sterk toegenomen. Eén van de oorzaken van deze problemen is de toegenomen treinintensiteit, nieuw materieel en toegenomen aslast.

De veiligheid wordt beheerst door een doelgericht inspectieregime (landelijk 2x per jaar (Visueel en Ultrasoon- meetrein)) om de RCF schade gecontroleerd aan te pakken/uit te wisselen. De toename van de ultrasoon gemeten gebreken ten opzichte van 2004 (RCF- en overige gebreken) blijkt voor een deel voort te komen door doelgerichte spoorstaaf uitwisseling, waarbij niet veilig-kritische gemeten spoorstaafgebreken niet direct meer worden uitgewisseld. (Bijvoorbeeld 425 km gemeten HC in 2005 worden ingedeeld in klassen van Licht, Middel, Zwaar en Zeer Ernstig. Afhankelijk van veiligheidsrisico's worden doelgericht maatregelen getroffen).

*Ontwikkeling Aantallen Head Checks Spoor 2002 – 2005 op 50m meetbasis (exclusief wissels)*

<b>Defect / gerelateerd aan:</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Head Checks in km spoor	403	378	366	425
Waarvan zwaar en zeer ernstig	93	72	65	82

Er zijn diverse projecten gestart om de parameters van het ontstaansmechanisme te onderzoeken en daardoor maatregelen te kunnen invoeren om de schade te beperken. Voorbeelden hiervan zijn Micro Alloyed Head Hardened Rail, AHC-profiel (anti Head Check profiel in bogen) en preventief cyclisch slijpen. In oktober 2005 worden hiervan de eerste resultaten verwacht.

*B Toevoeren Energie*

Het huidige Tractie Energie Voorzieningssysteem (TEV) is, met een bekend en beperkt aantal knelpunten, in staat de treinenloop te voeden. In de loop van de tijd is een onevenwichtige

opstelling van voedende capaciteit binnen het systeem ontstaan. Met het programma TEV 2006 (FENS) wordt deze onevenwichtigheid weggewerkt. Daarbij wordt rekening gehouden met de dienstregeling 2007. Het streven voor de lange termijn is een flexibele energie infrastructuur te realiseren, die geschikt is voor meer productiemodellen en treinmodellen. Deze flexibiliteit komt tot uitdrukking in een marge in de capaciteit (vraag versus aanbod). Het beleid van ProRail is erop gericht met de capaciteit van het voorzieningssysteem voor tractie-energie de gevraagde verkeersprestatie net 'voor te blijven' waarbij geldt dat: Het een gegeven is dat een 1500 V systeem intrinsiek min of meer maatwerk is; Niet duidelijk is in hoeverre dit systeem na 2017 nog bruikbaar is. In 2002 is hierover een toekomstvisie opgesteld waarin wordt gesteld dat tot 2017 het 1500V systeem bruikbaar is. In 2005 heeft er een herijking plaatsgevonden. Deze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de beleidslijn. In 2012 vindt een heroverweging van de systeemkeuze plaats.

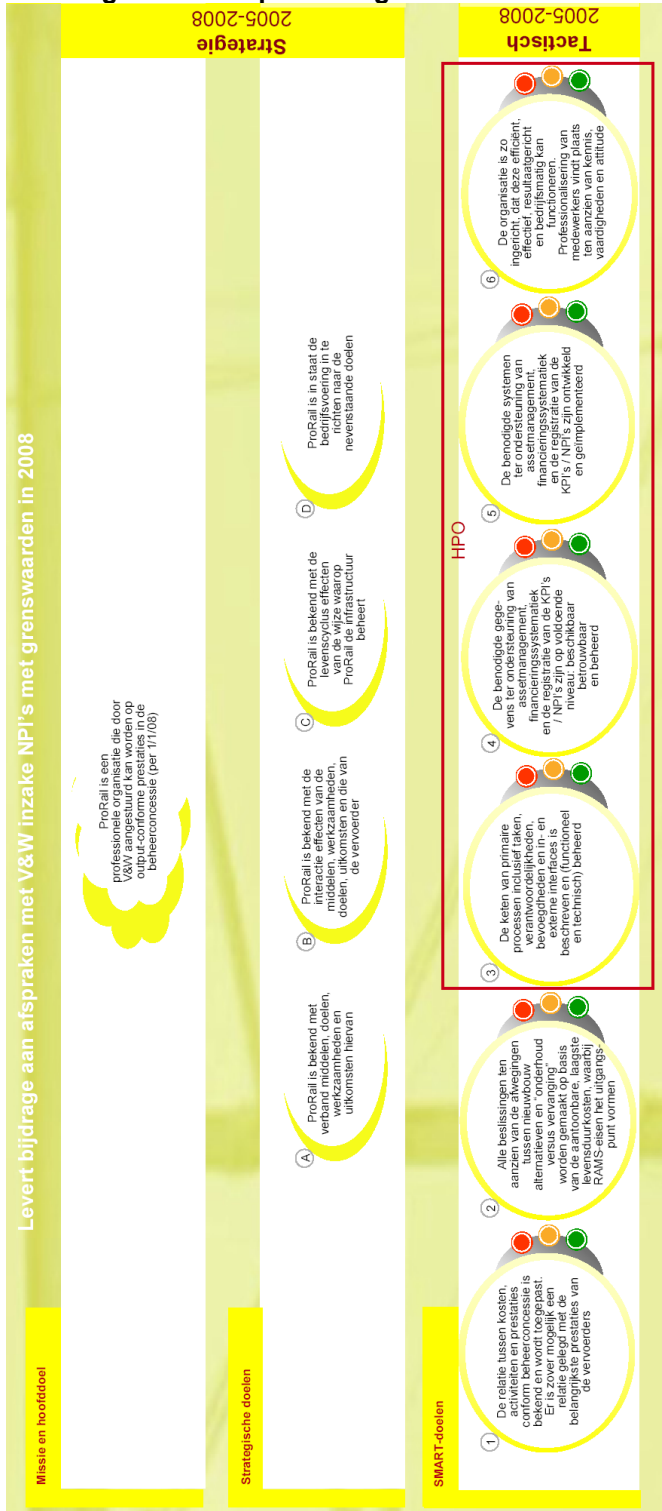
### *C Beveiligen*

De leeftijdsopbouw van de huidige treinbeveiliging varieert van systemen van rond 1950 tot moderne computergestuurde installaties. Tot 1990 werden de installaties gebouwd in relaistechniek, daarna zijn vrijwel alleen nog computergestuurde installaties ingevoerd. Om de veiligheid en beschikbaarheid te kunnen waarborgen is vervanging van de huidige relaisbeveiligingsinstallaties op afzienbare termijn noodzakelijk. De oudste installaties (1950 – 1970) dienen voor 2018 te worden vervangen, waarna ook de jongere relaisinstallaties aan de beurt zijn. Deze vervanging van beveiligingsinstallaties is duur; afhankelijk van het deel van de treinbeveiliging dat wordt vervangen, is de financiële omvang van deze operatie ongeveer € 1 tot € 5 miljard. Integrale landelijke modernisering duurt naar verwachting 30 jaar. De voorbereiding voor de vervanging die in 2008 moet starten is reeds begonnen omdat nu al zichtbaar is dat de prestatie van de oudste installaties zichtbaar slechter wordt. Naast treinbeveiliging kent ProRail ook overwegbeveiliging. ProRail werkt aan het terugdringen van het aantal botsingen en dodelijke slachtoffers met 50% in 2010 ten opzichte van het peiljaar 1985. Dit aantal is in 2004 reeds gerealiseerd, maar zal nu structureel bestendig moeten worden. Dit gebeurt middels het vervangen van AKI overwegen door AHOB overwegen en een uiteenlopende set van maatregelen (bijvoorbeeld aanpassen van wegmarkering en verlichting).

### *D Transfer*

Met betrekking tot Transfervoorzieningen heeft ProRail de verplichting op het gebied van reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid. Reinheid wordt bewerkstelligd door schoonmaak, reinigen perronsporen en het verwijderen van graffiti. In 2004 beoordeelde 49% van de geïnterviewde reizigers de reinheid van de transfers met een 7 of hoger. Met betrekking tot sociale veiligheid voldeed in 2004 84% van de transfers overdag en met betrekking tot 's avonds voldeed in 2004 46% van de transfers. Voor het totaaloverzicht aan prestatie indicatoren geldend voor stations alsmede voor het project toegankelijkheid wordt verwezen naar hoofdstuk 2. In het kader van toegankelijkheid wensen Rijksoverheid en reizigersvervoerders betaling van onder meer treinvervoer via een chipkaart in te voeren. Dit heeft consequenties voor de inrichting van stations. Invoering van de chipkaart bevordert bovendien de handhaving van de sociale veiligheid. ProRail is binnen het ET/BTS-project (Electronic Ticketing / Beheerste Toegang Stations "toegangspoortjes") aangewezen als uitvoerder van de Stationsverbouwingen, nodig om de stations toegankelijk te kunnen maken met behulp van poortjes. Na realisatie van een aantal pilots, bijvoorbeeld de Hoekse lijn, wordt na een evaluatie besloten wel of niet door te gaan. De huidige plannen voorzien in het fysiek afsluiten van een aantal stations, waarbij toegang mogelijk is met gebruikmaking van een chipkaart. De overige stations krijgen ook een systeem om elektronisch te betalen, maar zullen niet met poortjes worden afgesloten. Het ET/BTS project wordt gefinancierd vanuit het Fonds Eenmalige bijdrage NS (FENS).

F. Programma Outputsturing





**SMART-doelen**

1 De relatie tussen kosten, aarzelen van de afwegingen conform beheerconcessie is bekend en wordt toegepast. Er is zover mogelijk een relatie gelegd met de belasting van de vervoerders

2 Alle beslissingen ten aanzien van de afwegingen alternatieven en 'onderhoud versus vervanging' worden gemaakt op basis van levensduurkosten, waarbij RAMS-eisen het uitgangspunt vormen

3 De keten van primaire processen inclusief taken, beschrijven in- en externe interfaces is beschreven en (functioneel en technisch) beheerd

4 De benodigde pass-afstemming van financiële systematiek en registratie van de NPI's / NPI's zijn ontwikkeld en geïmplementeerd

5 De benodigde systemen ter ondersteuning van financieel beheer en de registratie van de NPI's / NPI's zijn ontwikkeld en geïmplementeerd

6 De organisatie is zo ingericht, dat deze efficiënt, effectief en flexibel kan functioneren en bedrijfsmatig kan functioneren. Professionalisering van medewerkers, kennis ten aanzien van kennis, vaardigheden en attitude

**HPO**

**Operatief 2005-2008**

- Financieringsystematiek**
  - Benchmark costdrivers
  - Implementeren OPC-programma
  - Onderzoek relatie ondergrond - kosten-gebruik (fowebouw)
  - Monitoringproces en -systeem
  - Andere contractvormen voor aanleg, GO en BBV
- Life Cycle Management**
  - Optimaliseer productielijnproces
  - Functionele specificaties voor infrastructuur
  - Capaciteitsaders voor ontbreken
  - verder doorontwikkelen
  - meerdere vervangingsplan houdingsdocumenten
  - Railcasebase borgen in (lijp) organisatie
  - Duimstok borgen in (lijp) organisatie
  - Investeringsvoorstellen secretoried toetsen op optimalisatiemogelijkheden (MKSEA)
- Beheer van processen, inclusief systemen van beschrijving**
  - Beschrijven van processen, inclusief in- en externe interfaces voor
  - Capaciteitsmanagement
  - Infrastructuur
  - Verkeersleiding
  - Spoorontwikkeling
  - ICT-services
- Doorontwikkelen NPI's conform Dashboard**
  - Beuiling
  - Sociale veiligheid
  - Reinheid
  - Teegantelijkheid
  - Afstemmen ProRail - NS kpts
  - Infra-atlas
  - leveren objectenstructuur (PID)
  - Achtereijster
  - Projectendatabase op orde
- Implementatie en ingebruikname SAP**
- Implementatie stap 3 hoofdstructuur voor:**
  - Capaciteitsmanagement
  - Infrastructuur
  - Verkeersleiding
  - Spoorontwikkeling
  - ICT-services
  - Implementeren klickenprotocol en klickenmanagementsysteem
  - Relatie- en omgevingsmanagement
  - Werving & selectie
  - Opleidingen
  - Management Development
  - Stimuleren kostenbewustzijn en resultaatgerichtheid bij projectleiders (d.m.v. probabilistisch rammen)

**Inspanningen**

**Fundamenteel**

Financieel Diensten Centrum		Dispuccualiteits-analyse		Dashboard ProRail	
Prioriteringsmatrix		LCM-audit		Resultaatgericht beoordelen	
Vorming ProRail (hoofdstructuur en besturingsmodel)					

## **G. Financieringssysteem**

Deze bijlage bevat de overzichten van de uitgaven van de verschillende afdelingen binnen ProRail zoals die zijn ontwikkeld ten behoeve van het project Financieringssysteem. De uitgaven sluiten aan bij die in het beheerplan. Voor de opsplitsing in deelkosten is op plaatsen voor een andere opdeling gekozen dan in het beheerplan, omdat deze beter aansluit bij de uiteindelijke doelstelling van Financieringssysteem: het inzichtelijk maken van de relatie tussen kosten – activiteiten – prestatie.

De overzichten geven nog geen inzicht in de relatie met de prestatie. Deze relatie is in ontwikkeling, en voor met name KO en GO in concept gereed, maar de resultaten zijn op dit moment nog niet robuust genoeg om in deze overzichten te worden opgenomen.

### **Overzicht A: Beheer**

In dit overzicht worden alle beheerkosten (IM, ICT, VL en overig) weergegeven. In 2005 zijn de beheerkosten voor telecommunicatie van IM overgeheveld naar de nieuwe ICT afdeling. Hierdoor zijn de beheerkosten voor IM afgenomen. Voor de beheerkosten is geen directe relatie met de prestatie te bepalen. De kosten zullen daarom op basis van een te ontwikkelen verdeelsleutel worden omgeslagen in het toekomstige bekostigingsmodel.

### **Overzicht B: KO, GO, BBV, en overige vervangingsinvesteringen**

In dit schema zijn alle ProRail kosten voor kleinschalig onderhoud, grootschalig onderhoud, bovenbouwvernieuwing en overige vervangingsinvesteringen opgenomen. Ze bestaan uit 1) de kosten voor IM inclusief de efficiency, welke aansluiten bij de kosten in het productieplan en 2) de kosten voor KO en GO voor ICT.

Het schema geeft op een kwalitatieve manier de relatie weer tussen kosten, activiteiten en prestatie. Waarbij prestatie in dit geval voorlopig nog is weergegeven in de vorm van TAO-reducties. Dit is niet de huidige KPI voor prestatie; het bekostigingsmodel zal wel daarop aansluiten. De in dit schema opgenomen TAO reducties geven de interne ambitie van ProRail weer, niet de contractueel afgesproken doelen. Uit het schema blijkt ook dat de voorgenomen reductie voor 2006 aanzienlijk lager uitvalt dan voor 2005, terwijl de kosten niet afnemen. Dit is mede te verklaren uit het feit dat een aanzienlijk deel van de uitgaven worden gedaan t.b.v. handhaving van het gerealiseerde TAO-niveau en daarmee de prestatie van de infrastructuur. Bovendien wordt het steeds moeilijker om verdere TAO reducties te realiseren. Het te ontwikkelen bekostigingsmodel zal in tegenstelling tot het bovenstaande rekening houden met de relatie tussen de kosten en activiteiten van instandhouding en de invloed daarvan op het storingsgedrag en uiteindelijk beschikbaarheid op een langere termijn dan één jaar. Het vertragingseffect tussen de uitvoering van de activiteiten en TAO handhaving of reductie, alsmede het soms grillige verloop van de impact van de activiteiten wordt hiermee gedempt. Om een betrouwbare voorspellende relatie te vinden zijn enkele jaren nodig waarin de resultaten van de prestatie worden vergeleken met de kosten en activiteiten van ProRail. Het hier gepresenteerde overzicht B zal daarom ook in deze context moeten worden geïnterpreteerd.

De in het schema door middel van een plusje aangegeven relatie tussen de activiteit en prestatie is louter kwalitatief. Eén of twee plusjes betekent dat deze activiteit zich met name richt op de betreffende prestatienorm, waarbij twee plusjes een zwaarder accent weergeeft. Inmiddels is een groot deel van de analyses die de kwantitatieve relatie tussen kosten, activiteiten en prestatie geven, uitgevoerd. Aan het eind van het jaar zullen de resultaten van deze analyses zijn verwerkt in een eerste conceptmodel.

**Overzicht C: Transfer**

Voor Transfer zijn de huidige kosten en prestatie inzichtelijk. Iets meer dan de helft van de kosten kan worden gerelateerd aan op output te sturen activiteiten. Voor elk van deze activiteiten is een objectieve prestatienorm vastgelegd. Bijvoorbeeld: de target voor de KPI DSO plusstations is 65/7,5. Dit betekent dat 65% van de stations een rapportcijfer 7,5 dient te krijgen voor Dagelijks Schoonmaak en Onderhoud. De KPI Onderhoud is nog in ontwikkeling.

Over de hoogte en het meerjarenverloop van het rapportcijfer klantteveredenheid voor reinheid en sociale veiligheid, wordt op dit moment, in het kader van het Beheerplan, Vervoerplan en Toegangsovereenkomst, met NS en V&W overleg gepleegd.

De relatie tussen kosten en activiteiten en prestatie wordt door Prorail in samenwerking met NS Stations onderzocht in kwartaal III en IV van 2005. Middels proeven met onder andere gewijzigde uitvoeringsprogramma's op een aantal geselecteerde stations wordt geprobeerd inzicht te krijgen in de financiële en kwalitatieve effecten van bijsturingmaatregelen.

**Overzicht D: Apparaatkosten**

Dit overzicht geeft de totaalkosten weer voor het Apparaat. Apparaatskosten bevatten onder andere personeelskosten, huisvestingskosten, automatiseringskosten, kantoorkosten en publiciteitskosten. Behalve voor de kosten van verkeersleiding is er voor apparaatskosten nog geen directe relatie met de prestatie te bepalen. De kosten zullen daarom voorlopig op basis van een te ontwikkelen verdeelsleutel worden omgeslagen in het bekostigingsmodel. Voor verkeersleiding zal wel een relatie tussen kosten, activiteiten en prestatie in het bekostigingsmodel worden opgenomen.

<b>Totaaloverzicht Beheerplan 2006</b>						
2005: aansluiting met beheerplan ProRail d.d. September 2004		€ miljoen		€ miljoen		
<b>Overzicht</b>		<b>2005</b>		<b>2006</b>		
<b>Kosten uitbesteed werk</b>						
Beheer	A	€	88,0	€	131,6	
Grootschalig onderhoud	B	€	111,4	€	106,8	
Kleinschalig onderhoud	B	€	247,8	€	253,0	
Verkenningen & Innovatie	-	€	8,2	€	8,2	
NS Reizigers	-	€	4,0	€	4,0	
Transfer stations	C	€	61,5	€	59,8	
Totaal exploitatie uitbesteed werk			€	520,9	€	563,5
Bruto Apparaatskosten	D	€	263,0	€	257,0	
Interestlasten	-	€	107,0	€	113,0	
Mutanten infra en intensiteit	-	€	2,0	€	6,0	
Bovenbouwvernieuwing	B	€	199,5	€	234,5	
Vervanging overig	-	€	116,9	€	156,0	
Vervanging Transfer	-	€	5,0	€	4,0	
Overige projecten	-	€	19,0	€	68,0	
Kleine projecten	-	€	-	€	49,0	
Risico-opslag	-	€	43,0	€	47,0	
Verwachte meevallers	-	€	47,0-	€	30,0-	
			€	708,4	€	904,5
Te realiseren efficiencyresultaat -		€	33,0-	€	36,0-	
			€	675,4	€	868,5
<b>Totaal</b>			€	1.196,3	€	1.432,0



<b>Overzicht A: Beheer voor IM, ICT Services en VL en Overig</b>				
<b>Categorisering activiteiten (€ miljoenen)</b>	<b>2005</b>	<b>Δ</b>	<b>2006</b>	
<b>1. Kosten voor Infra Management</b>				
<b>1.A Kosten van Infra</b>				
1.A.1	Gas, Water, Elektra	5,2	0,3	5,5
1.A.2	Milieu & Juridisch beheer	5,2	1,2	6,4
1.A.3	Belasting & OZB	2,5	-0,1	2,4
1.A.4	Huurkosten	1,4	-0,9	0,5
1.A.5	Veiligheidsmaatregelen & Calamiteiten	1,8	-0,1	1,8
1.A.6	Inspecties op naleving voorschriften & regelgeving	0,8	0,0	0,7
1.A.7	Strategische noodvoorraad	0,3	0,3	0,6
1.A.8	Beschikbaar stellen Tennet	0,0	29,0	29,0
	subtotaal	17,2	29,7	46,9
<b>1.B Informatiemanagement ten behoeve van primair proces</b>				
1.B.1	Regionaal beheer van infradata	2,8	0,2	3,1
1.B.2	Vastlegging Spoorgeometrie	2,4	0,1	2,4
1.B.3	Digitalisering van infradata	3,7	-2,0	1,7
1.B.4	Centraal beheer van infradata + systemen	5,1	-0,4	4,7
1.B.5	Monitoring	0,8	-0,4	0,5
	subtotaal	14,8	-2,4	12,4
<b>1.C Ontwikkeling &amp; Beleid ten behoeve van primair proces</b>				
1.C.1	Productmanagement	5,5	-0,3	5,3
1.C.2	Instrumentbeheer en -ontwikkeling	2,8	-0,1	2,7
1.C.3	Studies en Onderzoek	3,4	0,1	3,5
1.C.4	Audits op uitvoering beleid	0,6	-0,2	0,4
1.C.5	Operationeel beheer opleidingsmateriaal	0,2	-0,2	0,0
	subtotaal	12,6	-0,7	11,9
<b>2. ICT Services</b>				
<b>2 Telecommunicatie<sup>1</sup></b>				
2.1	Post21	12,0	11,8	23,8
2.2	GSM-R	15,9	-0,9	15,0
2.3	ATM	3,0	-0,8	2,2
2.4	Telecom Verbindingen	4,5	-0,1	4,4
2.5	Software beheer en ontwikkeling	0,8	2,5	3,3
2.6	Beheer PTI	0,0	1,8	1,8
	subtotaal	36,2	14,2	50,4
<b>3. Overig</b>				
3.1	Verzekeringspremies ProRail (CPC)	5,3	-1,6	3,7
3.2	Verkeersleiding	5,9	-0,8	5,1
3.3	Correctiepost	-4,0	5,3	1,3
	subtotaal	7,2	2,9	10,1
<b>Totaal</b>		<b>88,0</b>	<b>0,0</b>	<b>131,6</b>

1 De kosten voor telecommunicatie exclusief post 2.6 Beheer PTI zijn naar rato verdeeld op basis van het productieplan 2006 van ICT Services

**Overzicht B: KO, GO, BBV, Investerings en Overige vervangingsinvesteringen voor IM: Prestatie - Activiteiten - Kosten**

Type activiteit	Infra element	Prestatie								Totale kosten (€ mln)				
		# TAO reducties <sup>1</sup>						Functie herstellijd 2006	Resterende levensduur 2006	Geometrie-cijfer 2006	Veiligheid 2006	Prestatie + Handhaving		
		2005		Δ	2006		2005 Beheerplan					Δ	2006 Beheerplan	
		Min	Max		Gem <sup>2</sup>	Min		Max						
KO	Overwegen	43	57	-42	6	9	++				15,7	-8,4	7,3	
	Spoor	89	119	-102	2	2		++	++		60,3	1,2	61,5	
	Bovenleiding	6	8	-7	0	0			++		10,1	-0,1	10,0	
	Beveiligingsapparatuur trein	127	169	-139	8	11		++		+	-1,7	25,2	23,5	
	Wissel	139	185	-156	5	7			++		85,1	1,8	86,9	
	Overige infra-elementen <sup>3</sup>	352	469	-288	105	139		+	++		62,8	-34,0	28,7	
	Nog aan te wijzen projecten										0,0	0,0	0,0	
	RCF										0,0	0,0	0,0	
	Efficiency										14,4	18,8	33,2	
	Subtotaal prijspeil 2004										246,7	4,4	251,2	
	Prijspeil correctie												1,9	
	Totaal prijspeil 2005	755	1007	-734	126	168					246,7		253,0	
GO	Overwegen	59	78	-63	5	6			++		3,4	-3,0	0,5	
	Spoor	14	18	-1	13	17		+	++		30,4	4,2	34,6	
	Bovenleiding	3	4	-3	0	1			++		12,6	-3,1	9,5	
	Beveiligingsapparatuur trein	134	179	-60	83	111			++		12,7	6,1	18,8	
	Wissel	31	41	-1	30	39		+	++		2,4	1,4	3,8	
	Overige infra-elementen <sup>3</sup>	33	44	9	40	54			++	++	40,9	-2,0	38,9	
	Overplanning in productieplan										6,1	-6,1		
	RCF										2,9	-2,9		
	Subtotaal prijspeil 2004										111,4	-5,4	106,0	
	Prijspeil correctie												0,8	
	Totaal prijspeil 2005	273	364	-119	171	228					111,4		106,8	
	BBV	Overwegen	2	2	-1	1	1			++		0,2	16,5	16,7
Spoor		11	15	-12	1	1			++		142,8	50,4	193,2	
Bovenleiding		0	0	0	0	0					0,0	0,0	0,0	
Beveiligingsapparatuur trein		0	0	0	0	0					0,0	0,0	0,0	
Wissel		34	45	-39	1	1			++		42,1	-14,2	27,9	
Overige infra-elementen <sup>3</sup>		0	0	2	2	2			++		15,7	-15,2	0,5	
Nog aan te wijzen projecten											0,0	0,0		
Overplanning in productieplan											9,4	-9,4		
Activeerbaar deel											-14,6	9,1	-5,5	
RCF											29,4	-29,4		
Efficiency											-25,5	25,5		
Subtotaal prijspeil 2004 <sup>5</sup>											199,5	33,2	232,7	
Prijspeil correctie												1,7		
Totaal prijspeil 2005	47	62	-50	4	5					199,5		234,5		
Overige vervangingsinvesteringen IM <sup>4</sup>	Overwegen				0	0								
	Spoor				2	3		++	++				0,3	
	Bovenleiding				0	0			++				1,1	
	Beveiligingsapparatuur trein				43	57		++	++				9,9	
	Wissel				8	11		+	++				1,9	
	Overige infra-elementen <sup>3</sup>				92	122		+	++				76,6	
	Subtotaal prijspeil 2004												89,7	
	Prijspeil correctie												0,7	
Totaal prijspeil 2005	233	310	-102	145	193							90,3		
Overig <sup>6</sup>	Subtotaal prijspeil 2004												-5,6	
	Prijspeil correctie												0,0	
	Totaal prijspeil 2005				0	0							-5,6	
<b>Totaal</b>				<b>1307</b>	<b>1743</b>	<b>-1006</b>	<b>445</b>	<b>594</b>			<b>557,6</b>		<b>679,0</b>	

<sup>1</sup> De genoemde reductie in aantal TAO's is afkomstig uit het productieplan 2006-2010 en is een schatting van de maximale reductie door GO, BBV en KO activiteiten. Daartegenover staat echter een stijging van het aantal TAO's tgv algemene verouderingseffecten. Per saldo zal de netto TAO reductie aansluiten bij de eerder in dit Beheerplan genoemde doelstelling. De TAO reducties kennen een vertraging, TAO reducties a.g.v. activiteiten gepland in 2006 zullen in de loop van 2006 en in 2007 daadwerkelijk gerealiseerd worden.

<sup>2</sup> Het gemiddelde van de TAO reductie is het gemiddelde van min en max 2006 minus het gemiddelde van min en max 2005

<sup>3</sup> Overige infra-elementen bestaan uit 17 andere infra-elementen, bijvoorbeeld kunstwerken, communicatie-apparatuur, stations en post 21

<sup>4</sup> De kosten voor Overige vervangingsinvesteringen IM vallen in het totaaloverzicht Beheerplan 2006 in de post vervanging overig

<sup>5</sup> Het grote verschil in BBV tussen 2005 en 2006 wordt verklaard door het naar voor halen van BBV in het kader van het 2e fase herstelplan spoor in 2006

<sup>6</sup> De kosten voor Overig vallen in het totaaloverzicht Beheerplan 2006 in de post verwachte meevallers

Overzicht C: Transfer: Prestatie - Activiteiten - Kosten							
Regio	Randstad Noord	Randstad Zuid	NoordOost	Zuid	Totaal 2005	Δ	Totaal 2006
<b>Aantal stations</b>							
Aantal kathedralen	2	2	0	0	4	0	4
Aantal plusstations	12	8	10	8	38	0	38
Aantal basisstations	78	62	131	74	343	2	345
Totaal aantal stations	92	72	141	82	385	2	387
<b>Activiteiten te relateren aan output</b>							
<b>Objectieve prestaties</b>					€ Miljoen	€ Miljoen	€ Miljoen
Schoonmaak							
Dagelijks Schoonmaak Onderhoud (DSO)					12,9	0,3	13,2
KPI <sup>1</sup> Kathedralen	100/7,5	100/7,5	nvt	nvt	2,6		
KPI <sup>1</sup> Plusstations	65/7,5	65/7,5	70/7,5	70/7,5	5,6		
KPI <sup>1</sup> Basisstations	65/7,5	65/7,5	70/7,5	70/7,5	4,7		
Graffiti							
KPI <sup>1</sup> Kathedralen	100/7,5	100/7,5	nvt	nvt	0,7	0,0	0,7
KPI <sup>1</sup> Plusstations	70/7,5	70/7,5	70/7,5	70/7,5	0,1		
KPI <sup>1</sup> Basisstations	70/7,5	70/7,5	70/7,5	70/7,5	0,5		
Reinheid perronsporen							
KPI <sup>1</sup> Kathedralen	100/7,5	100/7,5	nvt	nvt	2,2	0,0	2,2
KPI <sup>1</sup> Plusstations	75/7,5	75/7,5	75/7,5	75/7,5	0,9		
KPI <sup>1</sup> Basisstations	75/7,5	75/7,5	75/7,5	75/7,5	0,8		
Wintermaatregelen							
KPI <sup>1</sup> Kathedralen	100/7,5	100/7,5	nvt	nvt	1,8	0,1	1,9
KPI <sup>1</sup> Plusstations	60/7,5	60/7,5	60/7,5	60/7,5	0,4		
KPI <sup>1</sup> Basisstations	60/7,5	60/7,5	60/7,5	60/7,5	1,4		
Onderhoud (KPI in ontwikkeling)							
KPI Kathedralen	-	-	nvt	nvt			
KPI Plusstations	-	-	-	-			
KPI Basisstations	-	-	-	-			
				Storingen	4,8	0,3	5,1
				Dagelijks onderhoud	6,2	1,0	7,2
				Constructief onderhoud & Bijzonder constructief onderhoud	3,0	0,2	3,2
				KTO-verhogende activiteiten	-	-	-
				Mutanten (zijn verwerkt in bovenstaande/onderstaande budgetten)	-	-	-
				Nog uit te voeren correctie		0,3	0,3
Sociale veiligheid (KPI in ontwikkeling)							
KPI Kathedralen	-	-	nvt	nvt			
KPI Plusstations	-	-	-	-			
KPI Basisstations	-	-	-	-			
<b>Activiteiten niet te relateren aan output</b>							
<b>Omschrijving</b>							
NS Stations	Apparaatskosten				5,7	0,0	5,7
	Energie				5,0	0,2	5,2
	Belastingen (OZB)				1,7	0,0-	1,6
	Verzekeringen				0,5	-	0,5
	Heffingen				0,5	0,0	0,5
	Technische aanpassingen				0,2	-	0,2
	Convenanten				3,0	0,1	3,1
	Openen/sluiten wachtruimtes				0,5	0,1	0,7
	Overige kosten incl. BHV en calamiteiten org.)				0,8	0,0-	0,8
Sociale Veiligheid	Camera Ondersteunend Toezicht				1,8	0,1-	1,7
Overloop 2004 naar 2005					1,3	1,3-	-
Projecten&Programma's					3,4	1,2	4,7
Reserve Onvolledig Plan					1,1	0,1-	1,0
Prijspeil							
<b>Totaal</b>					<b>€ 57,1</b>	<b>€ 2,4</b>	<b>€ 59,5</b>
	Mutanten m.b.t MIT en EF				€ 4,4	€ 4,1-	€ 0,3
					<b>€ 61,5</b>	<b>€ 1,7-</b>	<b>€ 59,8</b>
<b>Klanttevredenheid in rapportcijfer<sup>2</sup></b>							
<b>2004<sup>2</sup></b>							
		<b>RN</b>	<b>RZ</b>	<b>NO</b>	<b>Z</b>		
Reinheid <sup>3</sup>	Kathedralen	ASD 30%	DH 45%	NVT	NVT		
	Plusstations	UT 48%	RTD 40%				
	Basisstations	57%	48%	59%	54%		
		48%	38%	60%	57%		
<sup>1</sup> KPI = Key Performance Indicator, deze is samengesteld uit twee delen: a = het percentage stations dat binnen de bandbreedte van +0,5 en -0,5 rondom de objectieve norm ligt, b = de afgesproken objectieve norm waaraan de stations moeten voldoen. Deze norm wordt weergegeven op een schaal 1-10, waarbij 10 beste prestatie weergeeft. <sup>2</sup> Het percentage van de geïnterviewde reizigers dat een rapportcijfer hoger dan of gelijk aan een 7 geeft <sup>3</sup> Realisatiecijfer 2004 voor Reinheid is Norm 2005. Norm 2005 staat in Managementcontracten							
<b>TOELICHTING</b>							
	<span style="color: green;">■</span> KPI DSO en Budget is ten opzicht van 2005 inclusief Vuilafvoer en Glasbewassing <span style="color: red;">■</span> Voor Klanttevredenheid in rapportcijfer geldt dat er in het kader van Beheerplan, Vervoerplan en Toegangsovereenkomst nog overeenstemming over de hoogte en het meerjarenverloop met NS en V&W bereikt dient te worden.						

**Overzicht D**

<b>Apparaatskosten</b>		<b>€ mln</b>		
		2005	Δ	2006
O.a.	Personeelskosten (bezoldiging, opleiding, vrij vervoer, etc), huisvestingskosten kantoorkosten, verzekering, belasting, representatie, publiciteitskosten, Automatiseringskosten, kosten apparatuur & materieel	263	-6	257
	Geactiveeerde productie	61	-2	59
	<b>Totale netto apparaatskosten</b>	<b>199</b>	<b>-1</b>	<b>198</b>

**H. Aanbevelingen BoozAllenHamilton**

Voorwaarden van Minister voor Outputsturing:

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

Aanbevelingen Booz Allen Hamilton		voorwaarden van minister voor outputsturing				strategische aanbevelingen	Voorbeelden van reeds lopende acties
rapport apr'05	handout 24-0-05						
		1	2	3	4		
7.2	9	Verbeter de zichtbaarheid van werkelijk uitgevoerd onderhoud	X				OPC+ : Nieuwe manier van samenwerken tussen ProRail en procesaannemers
7.2	4	Verkrijg en analyseer data om de corridorbenadering te ondersteunen				X	Project PIO (Objectstructuur) Project Activaregister
7.3	1	Verbeter rapportage van objecten, kosten en prestaties	X				Project PIO (Objectstructuur) Project Financieringssysteem Project Activaregister
7.4	5	Implementeer een transparant exploitatiemodel en budget planningsproces				X	Productieplanningsproces (verbeterslagen in het)
7.5	3	Voer een consistent en gestructureerd efficiëntie raamwerk in				X	Project Interne benchmark
7.6	10	Update de vervangingsplannen rekeninghoudend met recente informatie over de conditie van de objecten en gebaseerd op de nieuwste inzichten		X		X	Meerjarenvervangingsplan
7.7	2	Begrijp de basis voor de normkosten en de toekomstige cost-drivers	X				ProRail / AKI werkt samen met Universiteit van Amsterdam aan model om oa markteffecten schatten
7.8	7	maak de relatie tussen gebruik, kosten en prestaties op baanvak inzichtelijk en verfijn de inzichten	X		X		InstandhoudingsConcepten: relaties tussen object, instandhoudings-activiteiten, belasting, ouderdom en storingsgedrag. Project Financieringssysteem.
7.9	6	Definieer een realistisch groeiscenario				X	Wordt opgepakt in samenwerkingsverband Samen Sporen
7.10	8	Maak een intergrale case voor vervoer per spoor				X	Wordt opgepakt in samenwerkingsverband Samen Sporen