



Beheerplan 2012

ProRail

Versie

1 december 2011

Auteur

Corporate Finance & Control

Met dank aan

Directie Operatie

Directie Projecten

Directie Vervoer en Dienstregeling

Bedrijfsstrategie

Communicatie

Inhoudsopgave

1	Managementsamenvatting	6
2	Strategie ProRail 2012	8
3	Prestaties ProRail 2012	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Overzicht KPI's ProRail	10
3.2.1	Klant & Omgeving	13
3.2.1a	Treinpaden	13
3.2.1b	Stationsdiensten	17
3.2.1c	Projecten	18
3.2.1d	Publiek	19
3.2.1e	Reiziger	19
3.2.1f	Klant	20
3.2.2	Operational Excellence bedrijfsvoering	20
3.2.2a	LCC	20
3.2.2b	Medewerker	21
3.2.2c	Prestaties op het gebied van Veiligheid	21
3.2.2d	Prestaties op het gebied van Milieu	22
3.3	Maatregelen op het gebied van Veiligheid en Milieu	22
3.3.1	Maatregelen op het gebied van Veiligheid	22
3.3.2	Maatregelen op het gebied van Milieu	24
4	Financiën 2011-2020	26
4.1	Inleiding	26
4.2	Overzicht meerjarenbeeld 2011-2020	26
4.3	Mutaties in Beheerplan 2012 ten opzichte van Beheerplan 2011	27
4.3.1	Toelichting op de mutaties ten opzichte van Beheerplan 2011	29
4.4	Financieel beeld 2012	32

Bijlage 1a KPI definitie en meetsysteem	36
Bijlage 1b Samenvatting reacties vervoerders	40
Bijlage 2 Risicomanagement	42
Bijlage 3 Staat van de infrastructuur	45
Bijlage 4 Financiën	49
Bijlage 5 Informatie m.b.t. sluiting van overwegen	80
Bijlage 6 Beheerplan Keyrail	82

1 Managementsamenvatting

Een zorgeloze reis voor reiziger en verlader. Dat is wat ProRail wil waarmaken in samenwerking met vervoerders. Onze kerntaak daarbij is zorgen voor een beschikbaar en betrouwbaar spoor, op een veilige en duurzame manier, waarbij we het publieke geld op een zorgvuldige manier besteden.

Strategie

De komende jaren staat ProRail voor de opgave om meer capaciteit en robuustheid te realiseren tegen zo laag mogelijke kosten. Vanuit deze opgave volgen onze strategische doelen:

- *Meer en hoogfrequent treinverkeer mogelijk maken:* In 2012 worden de investeringen en de maatregelen voor hoogfrequent spoor gedefinieerd en PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) verder gespecificeerd en in uitvoering gebracht.
- *Grote robuustheid in onze dienstverlening realiseren:* We gaan de logistieke keten vereenvoudigen en betrouwbaarder maken: infrastructuur, dienstregeling en de logistiek van treinmaterieel en personeel.
- *Tegen substantieel lagere kosten:* We zoeken naar maatregelen die de interne efficiency van ProRail vergroten. Gebaseerd op de principes van de methode Lean saneren we alles wat niet bijdraagt aan het realiseren van onze doelen voor onze klanten. Daarnaast gaan we kosten besparen daar waar processen en diensten van de spoorsector met elkaar verweven zijn.

Dit doen we samen met de vervoerders, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en regionale en decentrale overheden. Hiermee geven we ook invulling aan de taakstellingen die volgen uit het regeerakkoord. Binnen de organisatie streven we op termijn naar 20% lagere life cycle kosten (LCC).

Prestatiedashboard

ProRail heeft zijn prestatiedashboard aangescherpt. Het bevat een consistente set van Kern Prestatie-Indicatoren (KPI's), die beter aansluit op de wensen van vervoerders, reizigers, lokale en regionale overheden en de omgeving. Ook zijn de wensen van de minister van Infrastructuur en Milieu meegenomen in het aanscherpingsproces. Het dashboard is ingericht vanuit twee perspectieven: 'Klant & omgeving' en 'Operational excellence bedrijfsvoering'.

Aan onze klanten bieden wij verschillende diensten: treinpaden, stationsdiensten, projecten en algemene randvoorwaarden, zoals veiligheid en klanttevredenheid. Hieraan zijn KPI's gekoppeld. Naast reeds bestaande KPI's zijn er acht nieuwe KPI's geformuleerd. Deze weerspiegelen de grotere focus op de reiziger, op de decentrale lijnen, op de minst presterende lijnen en op de punctualiteit van goederenvervoerders. ProRail heeft de intentie om voor vijf van deze acht nieuwe KPI's vanaf 2013 instemming te vragen van de minister (KPI's met grenswaarde). Uitgangspunt bij het opnemen van deze nieuwe KPI's is dat deze altijd tenminste één jaar ('proefjaar') met een streefwaarde worden opgenomen in het Beheerplan voordat dit mogelijk KPI's met een grenswaarde worden. Tenslotte zijn er door het aanscherpingsproces ook enkele KPI's van het topdashboard afgefallen.

Financiën

De grote uitdaging voor ProRail is het verlagen van de kosten zonder dat dit ten koste gaat van de prestaties. Hiertoe is, zoals beschreven in hoofdstuk 2, de strategie aangescherpt. Dit resulteert in meer doen voor minder geld. Dit sluit goed aan bij onze verplichting om verantwoord om te gaan met publiek geld en om invulling te geven aan de taakstellingen die ProRail als gevolg van het regeerakkoord zijn opgelegd.

De eerste resultaten hiervan leiden tot verschillen met de begroting in het Beheerplan 2011.

Op hoofdlijnen zijn de volgende acties uitgevoerd in de begroting:

- In de meerjarenbegroting zijn de taakstellingen uit het regeerakkoord ingevuld. Hierdoor zijn de totale opbrengsten en kosten in de periode 2011-2020 lager dan in het Beheerplan 2011;
- Daarnaast is het tekort uit het vorige Beheerplan weggewerkt. In het Beheerplan 2011 resteerde een nog onopgelost tekort van EUR 493 miljoen tussen benodigde middelen en voor ProRail beschikbare middelen in de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Er zijn kostenstijgingen opgenomen voor inframutaties, indexatie, en extra kosten als gevolg van wijzigingen in wet- en regelgeving, die conform afspraken door het ministerie van Infrastructuur en Milieu behoren te worden afgedekt. Deze kostenstijgingen resulteren in een aanvullende financieringsbehoefte.

Als gevolg van deze acties is het resterende tekort opgelost en zijn de taakstellingen ingevuld. De kostenstijgingen als gevolg van inframutaties, indexatie en wet- en regelgeving resulteren in een aanvullende financieringsbehoefte voor 2012 van EUR 230 miljoen. ProRail verzoekt het ministerie van Infrastructuur en Milieu om hier een oplossing voor te zoeken binnen de begroting, en de voor ProRail beschikbare middelen met het totaalbedrag bedrag te verhogen.

2 Strategie ProRail 2012

Een zorgeloze reis voor reiziger en verlader. Dat is wat ProRail wil waarmaken in samenwerking met vervoerders. Onze kerntaak daarbij is zorgen voor een beschikbaar en betrouwbaar spoor, op een veilige en duurzame manier, waarbij we het publieke geld op een zorgvuldige manier besteden.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) ligt daarmee aan de basis van onze strategie en onze dagelijkse bedrijfsvoering. De focus ligt daarbij op de elementen waar wij in maatschappelijk opzicht 'het verschil kunnen maken'.

ProRail staat de komende jaren voor de opgave om meer treinverkeer mogelijk te maken, het spoorstelsel robuuster te maken en de kosten substantieel te verlagen. In andere woorden is de opgave 'meer voor minder': meer treinen en grotere robuustheid, tegen minder kosten.

In lijn hiermee zijn onze strategische doelstellingen voor de komende jaren:

- **meer treinverkeer mogelijk maken**, met minimale (extra) hinder voor de omgeving,
- **een robuuster spoorstelsel** voor reizigers en verladers,
- **tegen substantieel lagere kosten**.

Dit kunnen we alleen waarmaken in goede samenwerking met al onze stakeholders: vervoerders, ministerie van Infrastructuur en Milieu, regionale en decentrale overheden. Wij zijn pas tevreden als onze klanten en stakeholders dat ook zijn.

Dit betekent een aanscherping van de strategie van ProRail, waarin de Reiziger meer centraal staat en meer focus ligt op onze kerntaak. Daarnaast zal ook de cultuur van ProRail meer worden gericht op het continu leveren van een zorgeloze reis voor reiziger en verlader. ProRail heeft vijf cultuurprincipes geformuleerd die daarbij leidend zijn: transparant, vakkundig, betrouwbaar, resultaatgericht en zakelijk.

Meer treinverkeer mogelijk maken

Voor de brede Randstad betekent dit het mogelijk maken van hoogfrequent spoorvervoer. De kwaliteit van de dienstregeling voor de reiziger (reistijden, tijdligging en aantal overstappen) is daarbij van groot belang. Voor het goederenvervoer betekent dit een toekomstvast goederenrouting waarmee de verwachte groei kan worden opgevangen. In juni 2010 heeft het kabinet een voorkeursbesluit genomen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. In 2012 vindt nadere definiëring en uitwerking plaats van de investeringen en maatregelen die nodig zijn om hoogfrequent spoorvervoer mogelijk te maken. Buiten de brede Randstad werken we aan het mogelijk maken van de ambities voor meer treinverkeer door regionale personenvervoerders.

Robuuster spoorstelsel

Het robuuster maken van het spoorstelsel als geheel is een belangrijke sleutel tot een betere prestatie. De gemiddelde punctualiteit in Nederland hoort bij de beste van Europa, maar er zijn teveel slechte dagen voor reizigers. Soms landelijk, maar soms ook regionaal, en niet alleen tijdens herfst en winter. Ons doel is om de kleine en grote dips er zoveel mogelijk uit te halen en daarmee voor de reizigers tot een constantere prestatie te komen. ProRail heeft samen met NS en andere vervoerders analyses uitgevoerd en praktijkervaringen opgedaan waaruit blijkt dat dit mogelijk is. Om tot een robuuster spoor te komen, kijken we naar de manier waarop infra-elementen ten opzichte van elkaar zijn neergelegd (de zogenaamde infra lay-out), de opzet van het logistiek plan en de wijze waarop personeel, materieel, spoorinfrastructuur en ICT worden bijgestuurd. Hiermee geven we tevens invulling aan de vraag van de minister van Infrastructuur en Milieu, zoals verwoord in haar brief van 27 januari 2011 aan de Tweede Kamer: *"Ook laten de gebeurtenissen zien dat het systeem te complex is geworden en onvoldoende robuust. Om dergelijke grootschalige verstoringen te vermijden, heb ik NS en ProRail gevraagd om een voorstel voor het vereenvoudigen en meer betrouwbaar maken van de keten: infrastructuur, dienstregeling en de logistiek van treinmaterieel en personeel."* In 2012 ligt de focus enerzijds op het optimaliseren van de infra lay-out bij bestaande

en bij nieuwe functiehandhavings- en functiewijzigingsprojecten en anderzijds op de implementatie van maatregelen die een stabiele en robuuste uitvoering tot resultaat zullen hebben. Hierbij valt te denken aan de aanleg van een sneller wissel te Didam om de reistijd te verkorten of het tussenplaatsen van een extra sein bij het perron in Tilburg om de capaciteit van het perronspoor te vergroten.

Voor de middellange termijn wordt de infralayout ingericht om een stabiele dienstregelingsstructuur te faciliteren. De daarvoor noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur worden waar mogelijk en van toepassing geïntegreerd met de maatregelen voor hoogfrequent spoorvervoer, teneinde een toekomstvaste en meerjarig stabiele infra layout te realiseren. Voorbeelden van de aanpassingen op middellange termijn zijn het ontvlechten van de verkeersstromen op een vereenvoudigde, op PHS voorbereide infra layout te Nijmegen (minder verstoringen, meer capaciteit, lagere jaarkosten) en de optimalisatie van de seinplaatsing op het baanvak Gouda-Woerden, inclusief de daarvoor benodigde vereenvoudiging van de infra layout te Gouda en Oudewater, waardoor de rijtijd tussen Utrecht en Rotterdam korter wordt.

Substantieel lagere kosten

Lagere kosten betekent het invulling geven aan de taakstellingen die zijn opgenomen in de Rijksbegroting als gevolg van het regeerakkoord. Daarnaast streven we op termijn naar 20% lagere life cycle kosten (LCC). ProRail heeft de afgelopen jaren reeds voor EUR 150 miljoen per jaar aan efficiëntietaakstellingen in de periode tot en met 2020 opgenomen. Door het kabinet zijn hier substantiële taakstellingen aan toegevoegd. Deze zijn gericht op het budget voor kleine infraprojecten, EUR 160 miljoen per jaar besparing op het hoofdrailnet, reductie van de apparaatskosten, verhoging van de gebruiksvergoeding en taakstellingen op aanlegprojecten voor Publiek Private Samenwerking (PPS), bovenwettelijke ruimtelijke inpassingen en vereenvoudiging omgevingsrecht. Zie hoofdstuk 4 voor een gedetailleerd overzicht van deze taakstellingen. Om al deze besparingen te realiseren zijn maatregelen nodig die diep ingrijpen op het verbeteren van functioneren van onze organisatie. Gebaseerd op de principes van Lean¹, worden activiteiten gesaneerd die niet bijdragen aan het realiseren van ons doel voor de klant.

Deze maatregelen hebben betrekking op:

- 1 De interne efficiency van ProRail (bijvoorbeeld slimmere inkoop ICT-services of besparing op huisvesting en inhuurkosten);
- 2 De gezamenlijke efficiency in de spoorsector op vlakken waar processen en diensten in elkaar verweven zijn (bijvoorbeeld optimalisatie onderhoudsrooster);
- 3 Aanpassen van de infralayout (seinverdichting, optimalisering wissels en sporen, ect.), aanpassen van de logistieke planning (dienstregeling) en vereenvoudiging en verbetering van de wijze van be/bijsturing, waarmee zowel meer treinverkeer mogelijk wordt gemaakt, de robuustheid van het spoorstelsel wordt verhoogd en de operationele kosten wordt verlaagd.

Alle maatregelen worden nader uitgewerkt en zullen deels in 2012 en 2013 reeds in uitvoering komen.

Tot slot heeft ProRail invulling gegeven aan een meer prestatiegerichte aansturing. Hiervoor heeft ProRail zijn prestatiedashboard aangescherpt. ProRail wil hiermee beter aansluiten bij de wensen van de vervoerders en regionale en lokale relaties, en stelt daarnaast 'de klant van de klant', de reiziger, meer centraal. Zie het hoofdstuk Prestaties voor meer informatie over de prestaties van ProRail in 2012.

1 'Lean' is een methode die zich met name richt op de snelheid en efficiëntie van processen. Het kritisch kijken naar processen en terugdringen van zoveel mogelijk werkzaamheden die geen toegevoegde waarde leveren zijn onderdelen van 'Lean'.

3 Prestaties ProRail 2012

3.1 Inleiding

In 2010 is ProRail een proces gestart gericht op het aanscherpen van het topdashboard. Met als doel het ontwikkelen van een consistente set van Kern Prestatie-Indicatoren (KPI's), die beter aansluit op de wensen van onze klantgroepen. Daarbij zijn ook de wensen van de minister van Infrastructuur en Milieu² meegenomen. Het resultaat wordt getoond in paragraaf 3.2.

ProRail heeft zijn topdashboard aangescherpt naar prestaties die belangrijk zijn voor zijn directe klanten, NS en regionale reizigersvervoerders, goederenvervoerders, maar ook op de klant van de klant: de reiziger. Daarnaast wordt in de prestatiebesturing ook rekening gehouden met goederenvervoerders, lokale en regionale relaties en het publiek.

In de Beheerconcessie is de zorgplicht beschreven die ProRail heeft ten aanzien van het beheer, onderhoud, vervanging en aanleg van de spoorweginfrastructuur³. In dit hoofdstuk vertaalt ProRail voor 2012 deze zorgplicht en de wensen van zijn klanten naar KPI's met grenswaarde en KPI's met streefwaarde (paragraaf 3.2). Daarnaast beschrijft ProRail de maatregelen voor 2012 op het gebied van veiligheid en milieu⁴ (paragraaf 3.3). KPI's met een grenswaarde zijn contractafspraken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. KPI's met een streefwaarde zijn doelstellingen die ProRail intern nastreeft.

ProRail voert continu overleg met zijn klanten⁵ over diensten, gericht op het vastleggen van prestatieafspraken in de zogenoemde toegangsovereenkomsten. De prestaties in dit hoofdstuk zijn in beginsel gelijk aan die prestatieafspraken⁶. De zienswijze van klanten en de wijze waarop ProRail daarmee is omgegaan, is bij elk van de KPI's met grenswaarde verwoord⁷. Naar aanleiding van de evaluatie van de Spoorwegwet (2009) en het daaruit afgeleide kabinetsstandpunt, is besloten om ook de positie van decentrale overheden bij de totstandkoming van het Beheerplan, te versterken. ProRail heeft hieraan gehoor gegeven en in juli 2010 de betrokken provincies en stadsregio's reeds geïnformeerd over hun nieuwe positie⁸. ProRail zorgt ervoor dat de definitie en het meetsysteem⁹ van de KPI's op het topdashboard op elk moment betrouwbaar zijn.

In de komende paragrafen wordt het topdashboard toegelicht, en worden de KPI's één voor één toegelicht.

3.2 Overzicht KPI's ProRail

Topdashboard

Op de volgende pagina staat het topdashboard van ProRail gepresenteerd (tabel 1). Bij de vormgeving van het topdashboard is gekozen om de relatie tussen (wensen) klant, dienst, succesfactor en KPI weer te geven. Het *gehele* topdashboard bestaat uit de perspectieven 'Klant & omgeving' en 'Operational excellence bedrijfsvoering'. Op het topdashboard staan in de kolommen ook aangegeven: het soort norm (grens- of streefwaarde), een noot bij nieuwe KPI's en de numerieke waarden voor Beheerplan 2012.

ProRail handhaaft de (grens)waarden van de reeds bestaande KPI's voor 2012 en verder, zoals voorzien in Beheerplan 2011. Gezien de huidige druk op de budgetten en de taakstellingen, als gevolg van het regeerakkoord, is het niet realistisch om prestaties tegelijkertijd zichtbaar te verbeteren.

2 Brief 27 januari 2011, betreft: functioneren spoor

3 Beheerconcessie; artikel 3

4 Beheerconcessie, artikel 5

5 ProRail voert conform de spoorwegwet en Beheerconcessie overleg met betrokken partijen die 'gerechtigd zijn om capaciteit aan te vragen'. In de praktijk zijn dit momenteel alleen vervoerders, maar dit kunnen ook concessieverlenende overheden zijn, zoals provincies of kaderwetgebieden.

6 Beheerconcessie, artikel 6, lid 4

7 Beheerconcessie, artikel 5, lid 1, sub a

8 Dit is vooruitlopend op de wettelijke verankering met een AMvB in 2012. Bij de uitwerking van de AMvB wordt gekoerst op een gekwalificeerd adviesrecht met marginale toetsing voor gerechtigden over delen van het Beheerplan.

9 Zie bijlage 1 voor de definitie en meetsysteem van de KPI's en bijlage 2 voor risicomanagement. Risicomanagement borgt ook de betrouwbaarheid van de informatievoorziening van de KPI's.

Uitzonderingen op de bovenstaande regel zijn:

- de waarde 2012 van KPI Reizigerstevredenheid over sociale veiligheid 's avonds, deze is met 1,0% verhoogd. Dit wordt verder toegelicht in paragraaf 3.2.1b.
- de waarde 2012 van KPI Toegankelijkheid is naar beneden bijgesteld. Dit wordt verder toegelicht in paragraaf 3.2.1b.

Nieuwe KPI's op het topdashboard ProRail

De aanscherping van het topdashboard heeft geleid tot het opnemen van acht nieuwe KPI's. Deze KPI's weerspiegelen de grotere focus op de reiziger -zowel de NS treinreiziger als de regionale treinreiziger-, op de decentrale lijnen en minst presterende lijnen en op de punctualiteit van goederenvervoerders.

ProRail heeft de intentie om voor vijf van deze acht nieuwe KPI's vanaf 2013 instemming te vragen van de minister (KPI's met grenswaarde; zie ook tabel 2). Uitgangspunt bij het opnemen van deze nieuwe KPI's is dat deze altijd tenminste één jaar ('proefjaar') met een streefwaarde worden opgenomen in het Beheerplan voordat dit mogelijk KPI's met een grenswaarde worden. ProRail heeft in het proefjaar de mogelijkheid om aanpassingen door te voeren in definitie, normstelling en meetstelsel.

Vervallen grenswaarde KPI's

Door de aanscherping van het topdashboard zijn vier KPI's met grenswaarde uit Beheerplan 2011 vervallen. Dit zijn:

- *KPI Reizigerstevredenheid over reisinformatie bij ontregelingen*
De verantwoordelijkheid voor reisinformatie wordt bij de NS belegd. ProRail wordt toeleverancier aan NS. ProRail zal, wanneer de nieuwe relatie tussen ProRail en NS in het kader van reisinformatie helder is, bezien of het nuttig is om een KPI te definiëren voor het aandeel van ProRail in reisinformatie. Op voorhand geeft ProRail de voorkeur aan een Service Level Agreement (SLA) met de NS, over de te leveren vervoersinformatie waarmee de NS reisinformatie kan samenstellen. De feitelijke overdracht van de reisinformatieketen vindt plaats in 2012.
- *KPI Capaciteitsverdeling*
Capaciteitsverdeling is weliswaar een belangrijk onderdeel van de zorgplicht van ProRail, maar de kwaliteit van de capaciteitsverdeling komt al tot uitdrukking in de KPI Treinpad kwaliteit (en wordt tevens geborgd door regulering door NMa).
– De KPI is niet dynamisch en heeft geen meetrelevantie (er zit weinig beweging in de waarde van de KPI, de KPI wordt maar één keer per jaar gemeten en de KPI scoort de laatste jaren bijna 100%). Ook geven vervoerders aan geen behoefte te hebben aan deze KPI.
- *KPI Deels gerealiseerde treinpaden*
In de praktijk blijkt dat deze KPI onvoldoende toevoegt aan de KPI Treinpad zelf, er gaat namelijk geen extra prikkel voor prestatieverbetering van uit. Verder is het pakket met verbetermaatregelen van niet geleverde dan wel deels gerealiseerde treinpaden inhoudelijk hetzelfde (robuustere planning, minder wisselstoringen, betere afhandelingstrategieën, etc.) Ook zegt deze KPI onvoldoende over wat de reiziger ervaart.
- *KPI Beschikbaarheid (incl. stortingstijd en onderhoudstijd)*
Vervoerders geven aan geen behoefte te hebben aan deze KPI. Zij willen focus op de KPI Treinpad. Deze KPI's zijn ondersteunend aan de KPI Geleverde treinpaden. ProRail blijft de KPI wel meten, maar rapporteert er extern niet meer over.

Vervoerders hebben aangegeven zich over het algemeen prima te kunnen vinden in de ontwikkeling van het topdashboard. Met de regionale vervoerders zal ProRail in gesprek gaan over gewenste informatie met betrekking tot de KPI beschikbaarheid en een SLA op het gebied van vervoersinformatie.

Tabel 1: Topdashboard ProRail

		BHP 2012							
Groep	Diensten	Succesfactor	KPI	Instem. lenM	Noot	2011	2012	2013	2014
						n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.
Publiek	Alle	Positieve uitstraling	Reputatie	2013	1, 2	60%	-	-	-
	Algemeen	Zorgdragen voor tevreden reiziger	Algemeen klantenoordeel (=Reizigerstevredenheid NS)	-	1, 3	n.v.t.	-	-	-
Reiziger	Stationsdiensten	Zorgdragen voor schone, veilige stations	Reizigerstevredenheid regionaal (= klantenbarometer)	-	1, 3	n.v.t.	>7	>7	>7
		Zorgdragen voor tevreden reiziger	Reizigerstevredenheid over Reinheid stations (NS)	2012		55%	55,0%	55,0%	55,0%
	Goederenvervoerder	Zorgdragen voor regionale en lokale relaties	Reizigerstevredenheid over Sociale veiligheid overdag (NS)	2012		90%	90,0%	90,0%	90,0%
		Betrouwbaarheid leveren projecten	Reizigerstevredenheid over Sociale veiligheid 's avonds (NS)	2012		58%	59,0%	59,0%	59,0%
Regionale en lokale relaties	Projecten	Goede aantrekkingskracht als werkgever	Toegankelijke stations	2012		83%	88%	-	-
			Arbeidsmarkt imago	-		7	>7	>7	>7
Operational excellence bedrijfsvoering	Diensten	Succesfactor	KPI	Instem. lenM	Noot	2011	2012	2013	2014
Kwaliteit & kosten	Algemeen	Veilig reizen	LCC - kosten per treinkm	-		€ 9,62	€ 9,46	€ 9,25	€ 8,96
			Aantal botsingen trein-trein (Europese definitie)	-		2	2	2	2
Milieu	Algemeen	Voldoen aan regelgeving	Aantal ontsparingen (Europese definitie)	-		2	2	2	2
			Aantal veiligheidsincidenten	-		1	1	1	1
Medewerker	Algemeen	Goede aantrekkingskracht als werkgever	Aantal milieu incidenten	-	1	n.v.t.	13	5	5
			Medewerkerbetrokkenheid en -tevredenheid	-		80%	80%	80%	80%
						Top 50	Top 50	Top 50	Top 50

1. Dit is een nieuwe KPI op het dashboard van ProRail
2. Deze KPI's worden in Beheerplan 2013 aan de minister voorgedragen ter instemming. Voor Beheerplan 2012 wordt voor de nieuwe KPI's eerst een 'oefenjaar' ingebouwd (zonder instemming lenM). ProRail behoudt de mogelijkheid om definities en normen te herzien.
3. Dit is alleen een informatie-item en geen stuur-item (beperkte beïnvloedbaarheid). Om de Reiziger niet uit het oog te verliezen wil ProRail inzicht behouden in de scores.

Afspraken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu

In tabel 2 ziet u de afspraken die ProRail maakt met het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor het jaar 2012 (met doorkijk). In de kolom 'IenM in 2012' staat aangegeven (a) welke KPI's worden voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu ter instemming (de KPI's met grenswaarde) en (b) bij welke KPI's ProRail de intentie heeft deze in de komende jaren op te nemen met een grenswaarde, maar in 2012 een proefjaar hanteert met streefwaarde (zoals reeds aangegeven in de bovenstaande tekst onder 'nieuwe KPI's op het topdashboard van ProRail').

Doordat bovenstaande KPI's zijn afgefallen van het topdashboard en de nieuwe KPI's worden opgenomen met een streefwaarde, komt ProRail in 2012 in een overgangssituatie, waarbij het aantal KPI's met grenswaarde tijdelijk vermindert.

Tabel 2: Afspraken ProRail met het ministerie van Infrastructuur en Milieu met doorkijk

KPI	IenM in 2012	BHP 2012			
		2011	2012	2013	2014
Reizigerstevredenheid over Reinheid stations (NS)	Instemmen met grenswaarde	55%	55,0%	55,0%	55,0%
Reizigerstevredenheid over Sociale veiligheid overdag (NS)	Instemmen met grenswaarde	90%	90,0%	90,0%	90,0%
Reizigerstevredenheid over Sociale veiligheid 's avonds (NS)	Instemmen met grenswaarde	58%	59,0%	59,0%	59,0%
Toegankelijkheid	Instemmen met grenswaarde	83%	88%	–	–
Geleverde treinpaden	Instemmen met grenswaarde	98%	98%	98%	98%
Reputatie	Proefjaar	60%	n.t.b	n.t.b	n.t.b
Punctualiteit Reizigersvervoer	Proefjaar (met streefwaarde)	n.v.t	84,5%	84,5%	84,5%
Top 5 minst presterende lijnen	Proefjaar (met streefwaarde)	n.v.t	82%	82%	82%
Punctualiteit decentrale lijnen	Proefjaar (met streefwaarde)	n.v.t	88,2%	88,2%	88,2%
Aankomstpunctualiteit goederenvervoerders	Proefjaar (met streefwaarde)	n.v.t	n.t.b	n.t.b	n.t.b

In de volgende paragrafen worden de twee perspectieven van het topdashboard: 'Klant & omgeving' en 'Operational excellence bedrijfsvoering', en bijbehorende KPI's toegelicht. Daarbij staat de zienswijze van de klanten bij de KPI's met grenswaarde. In bijlage 1 zijn de definities en meetsystemen van de KPI's opgenomen.

3.2.1 Klant & Omgeving

Binnen het perspectief 'Klant & Omgeving' onderscheidt ProRail verschillende klanten en verschillende diensten. In de volgende deelparagrafen wordt achtereenvolgens ingegaan op de diensten die ProRail levert: treinpaden (3.2.1a); stationsdiensten (3.2.1b) en projecten (3.2.1c). Vervolgens wordt ingegaan op de verschillende stakeholders van ProRail, het publiek (3.2.1d), de reizigers (3.2.1e) en onze verschillende klantengroepen (3.2.1f).

3.2.1a Treinpaden

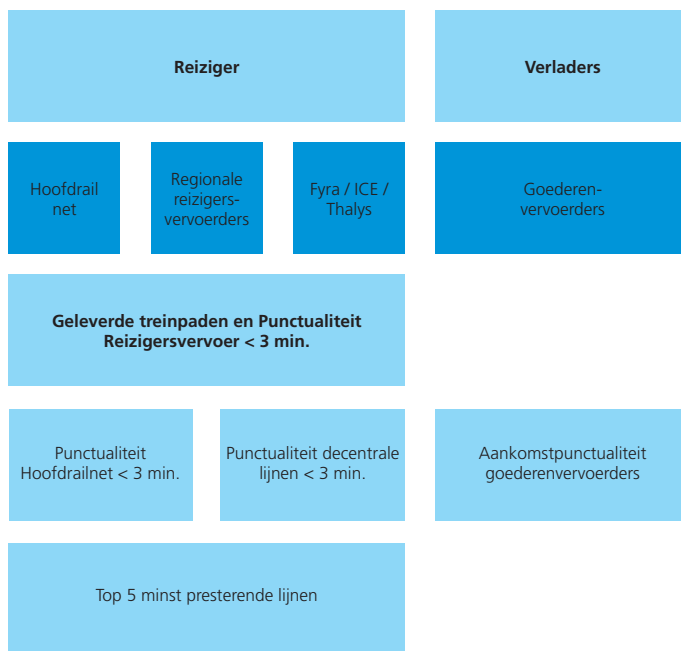
De dienstengroep Treinpaden bestaat uit zes KPI's:

- 1 KPI Geleverde treinpaden
- 2 KPI Punctualiteit Reizigersvervoer
- 3 KPI Punctualiteit Hoofdrailnet
- 4 KPI Punctualiteit decentrale lijnen
- 5 KPI Top 5 minst presterende lijnen
- 6 KPI Aankomstpunctualiteit goederenvervoerders

Zoals vermeld in de inleiding van dit hoofdstuk bevat het topdashboard van ProRail een aantal nieuwe KPI's. Dit zijn de KPI's 2 t/m 6 van de bovenstaande opsomming. In deze paragraaf lichten we de KPI's verder toe aan de hand van de succesfactoren uit het topdashboard (zie tabel 1). In de kwartaalrapportages van ProRail aan het ministerie zal ProRail in 2012, naast rapportage over de KPI's op het topdashboard, tevens informatie verstrekken over uitgevallen treinen en treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's).

In figuur 1 de samenhang van de KPI's behorende bij 'Treinpaden'. Het figuur start met de reiziger. De reiziger reist met onze vervoerders: NS en/of Regionale vervoerder en/of internationale vervoerder. Daarnaast zijn er ook de verladers die worden bediend door de goederenvervoerders. Voor onze vervoerders hebben we drie belangrijke KPI's die aansluiten bij hun beleving. ProRail stuurt voor reizigers nog specifiek op minst presterende lijnen en het verbeteren van de algemene prestatie van de treinpaden middels de KPI Geleverde treinpaden en KPI Punctualiteit Reizigersvervoer.

Figuur 1: KPI's dienstengroep Treinpaden



Leverbetrouwbaarheid Treinpaden

Het leveren van treinpaden aan onze vervoerders is een kernactiviteit van ProRail. Het merendeel van de middelen en mensen van ProRail draagt bij aan het leveren van deze dienst. Jaarlijks levert ProRail circa 2,5 miljoen treinpaden. Dit zijn treinpaden voor reizigersvervoerders (ca. 80%), goederenvervoerders (ca. 4%) en overige vervoerders (ca. 16%; hieronder vallen onder meer ledigmaterieelritten van reizigersvervoerders, losse loc-ritten, meet- en testritten en ritten van aannemers).

KPI Geleverde treinpaden

Deze indicator geeft de mate aan waarin ProRail de afgesproken treinpaden levert aan reizigersvervoerders. Deze KPI geeft daarmee de treinpad kwantiteit weer.

ProRail stuurt op het leveren van treinpaden door het voorkomen en verminderen van verstoringen aan de treindienst en het snel verhelpen van storingen. Dat vindt plaats op o.a. de volgende manieren:

- Met gericht onderhoud worden verstoringen zoveel mogelijk voorkomen en snel hersteld. Om 'kleine kans/grote impact-verstoringen' tegen te gaan, investeert ProRail veel in ICT voor beheer en vervanging;
- ProRail pakt storingen aan door spoorlijnmanagement en regionale differentiatie. We stellen vast welke spoorlijnen onder het gemiddelde presteren, wat de oorzaak hiervan is en met welke maatregelen de spoorlijn beter kan presteren;
- In geval van een storing zorgt de verkeersleiding van ProRail, door middel van bijsturing, voor een zo snel mogelijk herstel van het treinverkeer.

Zienswijze vervoerders

De regionale reizigersvervoerders willen graag sturing op deze KPI en willen een prestatie-regeling gekoppeld aan deze KPI.

Regionale vervoerders hebben de wens dat de technische specificaties (elektrificatie, enkelspoor, baanvaknelheid e.d.) van de verschillende baanvakken verdisconteerd worden d.m.v. een gedifferentieerde gebruiksvergoeding voor spoorlijnen.

ProRail is met vervoerders in gesprek over de gebruiksvergoeding en de (on)mogelijkheden van verdere differentiatie ten behoeve van de Netverklaring 2013. De zienswijze van de regionale reizigersvervoerders zal in dat kader worden behandeld. De Netverklaring 2013 wordt medio december 2011 gepubliceerd. Bij het sluiten van de Toegangsovereenkomsten voor 2012, kunnen er, net als voorgaande jaren, prestatieregelingen ("bonus/malus regelingen") worden gecontracteerd.

Kwaliteit Treinpaden

De treinreiziger ervaart op het gebied van treinpaden het volgende:

- a De trein rijdt.
Dan zijn er twee opties:
 - 1 Trein rijdt op tijd;
 - 2 Trein rijdt met vertraging.
- b De trein is uitgevallen en rijdt niet.

Deel a betreft de kwaliteit van een gerealiseerde aankomst. Deze kwaliteit wordt gemeten als de punctualiteit van een gereden trein.

Deel b komt deels tot uitdrukking in de KPI Geleverde treinpaden.

ProRail vindt het belangrijk om, naast een KPI voor het aantal geleverde treinpaden, ook te sturen op de kwaliteit van de geleverde treinpaden. ProRail heeft drie KPI's op zijn topdash-board die dit aspect meten. Hieronder worden deze KPI's toegelicht.

KPI Punctualiteit Reizigersvervoer(< 3 min.)

Deze nieuwe KPI meet de kwaliteit van treinpaden voor *alle* reizigersvervoerders, dus niet alleen voor het hoofdrailnet. Deze KPI zet de norm voor punctualiteit strakker, namelijk op < 3 minuten. De KPI wordt berekend op de belangrijkste aankomsten van reizigerstreinen. De KPI bevat het percentage geplande aankomsten van reizigerstreinen, waarbij het verschil tussen gerealiseerde aankomsttijd en de in het (dagplan) geplande aankomsttijd minder dan de streeftijd < 3 minuten bedraagt. Deze KPI heeft drie belangrijke groepen namelijk Hoofdrailnet, decentrale lijnen en de 'Fyra, Thalys en ICE' die onderdeel uitmaken van deze KPI. Deze groepen worden ook individueel gevolgd om bij te kunnen sturen.

KPI Punctualiteit Hoofdrailnet (< 3 min.)

Deze KPI meet de punctualiteit (< 3 min.) van het hoofdrailnet. Dit houdt in het percentage NS treinen op het Hoofdrailnet dat op meetpunten arriveert, waarbij het verschil tussen gerealiseerde aankomsttijd en de in het (dagplan) geplande aankomsttijd minder dan de streeftijd < 3 minuten bedraagt.

In de relatie met het ministerie van Infrastructuur en Milieu hanteert de NS zelf tot op heden de punctualiteitsnorm van < 5 minuten.

KPI Punctualiteit decentrale lijnen

ProRail wil ook aandacht besteden aan de prestatie op decentrale lijnen. Deze KPI wordt berekend door op belangrijke meetpunten van alle decentrale lijnen de punctualiteit (< 3 min.) te meten. Daarvoor worden dezelfde meetpunten gebruikt als voor de KPI Punctualiteit Reizigersvervoer. Deze KPI wordt ook in de lijnaanpak en in de reguliere rapportage gevolgd en waar nodig bijgestuurd.

Aandacht specifieke lijnen

ProRail wil sturen op het verbeteren van de prestatie van de minst presterende lijnen. Hiervoor is een nieuwe KPI op het dashboard opgenomen. Deze KPI meet de minst presterende lijnen met de grootste invloed op de punctualiteit van het reizigersvervoer. Verbetering van deze lijnen zal leiden tot verbetering van het gemiddelde en de spreiding rond de gemiddelde punctualiteit.

KPI Top 5 minst presterende lijnen

De KPI wordt berekend door de prestatie van de lijn uit te drukken in de punctualiteit (< 3 min). Daarvoor worden dezelfde meetpunten gebruikt als voor de KPI Punctualiteit reizigersvervoer. De top 5 (voor 2012) zal worden vastgesteld o.b.v. realisatiecijfers van Q3 2011. De Top 5 is het gemiddelde van de vijf minst presterende reguliere lijnen van het reizigersvervoer. Dit is gedefinieerd als de vijf lijnen die de meeste negatieve invloed hebben op de KPI punctualiteit reizigersvervoer met uitzondering van de grensoverschrijdende lijnen die slechts een of twee stops net over de grens in Nederland aandoen.

Deze (gefixeerde) top 5 wordt in 2012 gevolgd in de kwartaalrapportages, conform de wens van de minister. Daarnaast worden ook de actuele top 5 van minst presterende lijnen gerapporteerd in het desbetreffende kwartaal (voor zowel HRN en decentrale lijnen). Deze KPI wordt in de lijnaanpak en in de reguliere rapportage gevolgd en waar nodig bijgestuurd.

Op tijd bij de grens aankomen

Naast aandacht voor reizigersvervoerders heeft ProRail ook aandacht voor de goederenvervoerders. In dit Beheerplan wordt de nieuwe KPI 'aankomstpunctualiteit goederenvervoerders' opgenomen. Deze KPI is ontwikkeld in samenwerking met de goederenvervoerders. Aan de KPI wordt een prestatieregeling gekoppeld.

KPI Aankomstpunctualiteit goederenvervoerders

Op door goederenvervoerders veel gebruikte routes op het ProRail-net wordt de aankomstpunctualiteit van de goederentreinen (3 minuten-grens) berekend. Een aankomst van een goederentrein wordt gezien als punctueel wanneer de vertraging op het eindpunt minus de vertraging op het startpunt kleiner is dan drie minuten.

De routes zijn:

- Kijfhoek - Sloe
- Beverwijk - Sittard
- Amsterdam Westhaven - Meteren
- Roosendaal - Oldenzaal
- Kijfhoek - Venlo
- Kijfhoek - Onnen

Het gewogen gemiddelde van de routes vormt de KPI aankomstpunctualiteit goederenvervoerders. De streefwaarde voor deze KPI in 2012, 81%, is vastgesteld op basis van de realisatiewaarden uit 2010 (74%) en eindejaarsverwachting 2011 (79%). In 2012 gaat ProRail ervaring opdoen met deze KPI. Voor Beheerplan 2013 zullen dan verdere waarden worden bepaald, met de intentie dat dit dan grenswaarden zijn.

3.2.1b Stationsdiensten

ProRail zorgt in samenwerking met vervoerders voor schone, sociaal veilige en toegankelijke transfervoorzieningen. De KPI's waarmee de prestaties op het gebied van de transferdiensten worden gemeten zijn hieronder toegelicht.

KPI Reizigerstevredenheid over reinheid

Ook in 2012 worden veel stations verbouwd. Gezamenlijk besteden ProRail en NS Poort extra aandacht aan het op peil houden van de reizigerstevredenheid op de stations in verbouwing. Dit doen we onder meer door decoratieve afzettingen voor de bouwputten, extra zichtbare schoonmaakwerkzaamheden en door preventieve voorlichting te geven over de veranderingen. Daarnaast vinden op twee stations (in 2011 zijn hiervoor Den Haag Hollands Spoor en Leeuwarden reeds geselecteerd) pilots plaats waarin wordt onderzocht wat er (operationeel en financieel) voor nodig is om de reizigerstevredenheid over reinheid > 75% te realiseren. Dit houdt in dat 75% van de respondenten een rapportcijfer 7 of hoger geeft.

Zienswijze vervoerders

NS Reizigers zal in haar Vervoerplan 2012 de grenswaarde van 55,0% hanteren voor de samengestelde KPI 'Klantoordeel Reinheid Trein en Stations' wat aansluit bij de grenswaarde van 55,0% voor KPI 'Reizigerstevredenheid over: reinheid stations'.

Deze zienswijze sluit aan bij de waarde die Prorail in dit Beheerplan opneemt.

Arriva stelt voor om de KPI Reizigerstevredenheid over Reinheid Stations niet te beperken tot de stations van NS. Zij is van mening dat de OV-klantenbarometer van Kennisplatform Verkeer en Vervoer of eigen onderzoeken van de regionale vervoerders voldoende handvatten bieden om hiervoor KPI's te ontwikkelen. Hispeed geeft aan voor internationale stations een hogere waarde te willen contracteren.

ProRail zet graag het gesprek met vervoerders voort over de mogelijkheden en de eventuele kosten van de ontwikkeling van specifieke KPI's en/of hogere waarden.

KPI Reizigerstevredenheid over sociale veiligheid, overdag en 's avonds

De sociale veiligheidsbeleving verschilt aanzienlijk per type station: grote stations scoren beter dan kleine. Vooral de aanwezigheid van service personeel vinden reizigers belangrijk: dat geeft een veilig gevoel. Daarbij heeft de vernieuwing van een aantal grote stations een positief effect op de veiligheidsbeleving van de reizigers. Het risico bij deze KPI blijft dat er onvermijdelijke incidenten kunnen plaatsvinden. Wanneer deze breed worden uitgemeten in de media kan dat een lagere score op de reizigerstevredenheid over de sociale veiligheid tot gevolg hebben. ProRail probeert deze incidenten zoveel mogelijk te voorkomen door o.a. camera's op te hangen op stations.

Zienswijze vervoerders

NS Reizigers geeft aan dat de "klantoordelen overdag" op een stabiel hoog niveau liggen. Verbetering zoekt NS Reizigers in de klantoordelen 's avonds. Haar voorstel is om de klantoordelen over trein en stations overdag gelijk te houden aan 2011 en het klantoordeel sociale veiligheid station 's avonds te verhogen in 2012 naar 59,0%.

NS Reizigers geeft aan dat gezien de realisatie deze verbetering een haalbare stap lijkt.

ProRail sluit zich aan bij deze zienswijze en verhoogd voor 2012 de grenswaarde voor de KPI Reizigerstevredenheid over sociale veiligheid 's avonds naar 59,0%.

Arriva stelt voor om de KPI Reizigerstevredenheid over Sociale Veiligheid stations niet te beperken tot de stations van NS. Zij is van mening dat de OV-klantenbarometer van Kennisplatform Verkeer en Vervoer of eigen onderzoeken van de regionale vervoerders voldoende handvatten bieden om hiervoor KPI's te ontwikkelen.

Ook voor deze KPI geldt dat ProRail graag het gesprek met vervoerders voortzet over de mogelijkheden en de kosten van de ontwikkeling van specifieke KPI's en/of hogere waarden.

KPI Toegankelijkheid

In het programma Toegankelijkheid¹⁰ werkt ProRail nauw samen met vervoerders, provincies en verschillende belangenorganisaties, zoals Viziris en de CG-Raad¹¹ om de toegankelijkheid op stations voor mensen met een fysieke beperking te verbeteren. Het oorspronkelijke implementatieplan uit 2005 was gericht op het toegankelijk maken van 218 stations voor 2030. Op verzoek van de minister van Infrastructuur en Milieu is dit programma versneld. De KPI-doelstelling voor 2012 bedraagt 88%, t.o.v. 96% in Beheerplan 2011. De reden voor deze daling: binnen het programma zijn maatregelen in het kader van "verhogen verlichtingsniveau" 'on hold' gezet. Dit vanwege nader onderzoek in verband met CO₂reductie. Gevolg hiervan is dat het percentage gerealiseerde maatregelen in 2012 lager uitkomt. Er zijn geen waarden opgenomen voor de jaren 2013 en verder i.v.m. een Ministeriële Regeling voor Toegankelijkheid. Naar verwachting is deze regeling vanaf Beheerplan 2013 van kracht. In de Ministeriële Regeling worden, aanvullend op de Europese regelgeving, verplichtingen opgenomen voor toegankelijkheid, onder andere over het tempo van implementatie van de Europese normen. ProRail geeft vanaf Beheerplan 2013 aan welke maatregelen worden genomen op het gebied van toegankelijkheid en welke middelen hiervoor nodig zijn. Dit betekent dat deze KPI dan van het topdashboard vervalt.

Voor 2012 zijn er, ten opzichte van 2011, geen essentiële andere activiteiten voorzien. In 2011 is een start gemaakt met de uitrol van de scopeaanpassing van Toegankelijkheid ten gevolge van de actualisatie nota, zoals die eind 2010 is ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Naar verwachting vindt besluitvorming over de actualisatie in 2011 plaats.

Bij positieve besluitvorming leidt de ontwikkeling van de KPI Toegankelijkheid tot een trendbreuk omdat deze actualisatie een uitbreiding van de scope met zich meebrengt.

Zienswijze vervoerders

Arriva wil de KPI Toegankelijkheid graag SMART geformuleerd zien. ProRail heeft als reactie hierop een link naar de site van Toegankelijkheid toegevoegd aan dit Beheerplan (voetnoot 10). Op deze site staat het volledige dossier toegankelijkheid. Met vervoerders die een aanvullende toelichting wensen of die wensen hebben ten aanzien van fasering of aanvullende maatregelen, gaat ProRail graag het gesprek aan.

3.2.1c Projecten

ProRail vindt het belangrijk om de tevredenheid van regionale overheden over projecten (waaronder omgevingswerken voor regionale overheden) te meten. In het McKinsey onderzoek¹² werd geconcludeerd dat de regionale overheden onvoldoende tevreden waren over omgevingswerken (onderdoorgangen, geluidsschermen etc.). Daarom is de KPI *Contractopvolging omgevingswerken* gedefinieerd. ProRail heeft in 2010 en 2011 ervaring opgedaan met het meten van deze KPI. Na evaluatie is gebleken dat deze KPI voor ProRail niet de gewenste output meet voor tevredenheid van stakeholders. Er wordt geen waarde opgenomen voor deze KPI omdat deze geen evenwichtig beeld geeft van de tevredenheid van onze stakeholders. Het toevoegen van een streefwaarde heeft daarom geen sturingswaarde.

Ontwikkeling nieuwe KPI's voor projecten

Om de tevredenheid van regionale stakeholders over projecten beter te kunnen meten is ProRail gestart met een uitgebreide klanttevredenheidsmeting per (fase van een) project. Deze nieuwe meting is in ontwikkeling en wordt daarom nog niet op het topdashboard van dit Beheerplan opgenomen. Wel zal er gedurende 2012 over worden gerapporteerd

10 Meer informatie over het programma Toegankelijkheid op: www.prorail.nl/toegankelijkheid

11 CG-Raad: Chronisch zieken en Gehandicapten Raad

12 Rapport: Evaluatie voortgang 'op de rails', 2008.

in de kwartaalrapportages van ProRail. Daarnaast is ProRail ook gestart met de ontwikkeling van een kwantitatieve KPI die de scope, tijd en geld van projecten meet. Omdat deze KPI's nog niet gereed zijn, wordt de KPI Contractopvolging omgevingswerken voorlopig nog opgenomen in dit Beheerplan.

3.2.1d Publiek

KPI Reputatie

ProRail meet sinds 2010 zijn reputatie. Voor het meten hiervan maakt ProRail gebruik van het RepTrak™ model van het Reputation Institute¹³. In samenwerking met dit instituut is in 2010 voor ProRail een op maat gemaakt reputatiemodel ontwikkeld (RepTrak™ model aangevuld met ProRail specifieke reputatieaanjagers).

Deze KPI wordt in 2012 per kwartaal gemeten onder de stakeholdergroep 'publiek' en gerapporteerd. De reputatie van ProRail onder de andere stakeholdergroepen ('Omwonenden spoor'; 'Potentiële arbeidsmarkt'; 'Overheden en concessieverleners'; 'Bouwsector') wordt één keer per jaar gemeten. Uit het reputatieonderzoek volgt een score op een schaal van 1 tot 100 voor de reputatie van ProRail.

3.2.1e Reiziger

ProRail heeft de afgelopen jaren stappen gemaakt om een meer dienstverlenend bedrijf te worden. Onze grote inzet bleek in de winter 2010 helaas nog niet goed genoeg. Een betrouwbare dienstverlening -zowel gemiddeld over het jaar, als met zo min mogelijk negatieve uitschieters - blijft onze aandacht vragen. Dit is in het belang van de vervoerders en hun klanten, de reizigers.

Het wordt de uitdaging om vervoerders, en, zoals de minister het zegt, de Reiziger met de hoofdletter R in onze haarvaten te krijgen. Samen gaan en staan we voor deze uitdaging! Dit betekent wel een cultuuromslag voor ProRail. Een omslag van een technisch georiënteerd bedrijf naar een bedrijf waar al ons denken en doen in het teken van de reiziger komen te staan.

In het kader hiervan heeft ProRail twee nieuwe KPI's op het topdashboard opgenomen die het oordeel van de treinreizigers in Nederland meten. Op deze manier verliest ProRail de vervoerders en de reiziger niet uit het oog.

Signaleringsfunctie

Voor zowel de KPI Algemeen klantenoordeel (reizigerstevredenheid NS) als de KPI Reizigerstevredenheid regionaal geldt dat deze een belangrijke signaleringsfunctie voor ProRail kunnen vervullen: het gesprek met vervoerders over de relevantie en de gewenste kwaliteit van de dienstverlening door ProRail wordt bevorderd. ProRail moet als partner met de vervoerders samenwerken aan de tevredenheid van de reizigers.

Deze nieuwe KPI's worden opgenomen als informatie-item op het topdashboard van ProRail. ProRail neemt deze KPI's op als informatie-item omdat deze KPI's niet één op één stuurbaar zijn voor ProRail. Op basis van een oorzaak-gevolg-analyse op deze KPI's en input van vervoerders kan ProRail destilleren op welk deel van zijn beïnvloedingsgebied gestuurd moet worden om de reizigerstevredenheid te verbeteren.

KPI Algemeen klantenoordeel (reizigerstevredenheid NS) – Informatie item

Deze KPI meet het percentage NS-treinreizigers dat een waardering van 7 of hoger geeft voor het reizen per trein. ProRail voert dit onderzoek niet zelf uit.

ProRail vindt het belangrijk om te weten wat het oordeel is van NS-treinreizigers over het reizen per trein. Deze KPI komt in 2012 zonder streefwaarde op het topdashboard van ProRail. ProRail volgt NS en NS presenteert voor deze KPI geen waarde in het Vervoerplan 2012.

13 Het Reputation Institute meet sinds 2006 jaarlijks de reputatie van meer dan 1000 bedrijven in meer dan 30 landen wereldwijd. In Nederland werkt het Reputation Institute samen met bijna alle grote bedrijven en is haar onderzoek de standaard in reputatie-onderzoek. Voor ProRail relevante organisaties zoals Schiphol, RWS en NS werken ook samen met het Reputation Institute. Het instituut is verbonden aan de Rotterdam School of Management en wordt geleid door prof. dr. Cees van Riel.

KPI Reizigerstevredenheid regionaal – Informatie item

ProRail wil, naast de NS-treinreizigers, ook focussen op de dienstverlening aan de regionale vervoerders en hun reizigers. Daarom is ook de KPI "Algemeen Klantenoordeel Treindiensten" uit de OV-klantenbarometer voor regionaal reizigersvervoer opgenomen op het topdashboard. Dit onderzoek meet drie aspecten: veiligheid (algemeen, rit en halte); basiskwaliteit (o.a. snelheid, frequentie, info vertraging) en comfort (o.a. geluid, zitplaats, klantvriendelijkheid). ProRail voert dit onderzoek niet zelf uit. Ook hier volgt ProRail de vervoerder in hun ambitie.

3.2.1f Klant

ProRail onderscheidt verschillende klantengroepen. De KPI klanttevredenheid is opgesplitst naar drie klantengroepen.

KPI Klanttevredenheid:

- Reizigersvervoerders
- Goederenvervoerders
- Regionale en lokale relaties

Voor het beheer van deze klantgroepen staat in 2012 binnen ProRail een verdere invoering van CRM¹⁴ op de rol. Het doel hiervan is te komen tot een ProRailbreed relatiebeheersysteem, waarmee het beheer van alle relaties van ProRail op een effectieve en efficiënte wijze kan worden uitgevoerd.

Voor wat betreft vervoerders is het uitgangspunt dat ProRail dienstverlenend en initiërend handelt vanuit het besef dat dit de prestaties beïnvloedt. ProRail wil zijn klanten beter informeren en wil zelf verder professionaliseren om zo de klantvraag beter te kunnen managen.

Voor de klantengroep 'regionale en lokale relaties' is ProRail in 2011 gestart met permanente klanttevredenheidsmetingen. De planning is dat er in 2012 standaard vier enquêtes/klanttevredenheidsonderzoeken gedurende de looptijd van een project worden gehouden. Dit doet ProRail om de tevredenheid van de klant gedurende het gehele project objectief te kunnen monitoren. Het klanttevredenheidsonderzoek onder vervoerders (reizigers- en goederenvervoerders) zal in 2012 ook weer worden uitgevoerd.

3.2.2 Operational Excellence bedrijfsvoering

Onder 'Operational Excellence bedrijfsvoering' vallen een aantal belangrijke randvoorwaarden waaraan ProRail moet voldoen. In deze paragraaf wordt verder ingegaan op prestaties op het gebied van life cycle kosten (3.2.2a); medewerker (3.2.2b); veiligheid (3.2.2c) en milieu (3.2.2d).

3.2.2a LCC

De strategische doelstelling '20% lagere Life Cycle kosten (LCC)' per treinkilometer is een interne doelstelling om de efficiency van ProRail structureel met 20% te verbeteren. Deze doelstelling wordt uitgedrukt in de **KPI 'LCC per treinkilometer'**.

In 2011 is ProRail gestart met de implementatie van een aantal kostenbesparingsinitiatieven, die in 2010 zijn geïnitieerd. Deze maatregelen worden ook gebruikt om de diverse taakstellingen in te vullen, die het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan ProRail heeft opgelegd (zie hoofdstuk 4.3 voor een nadere toelichting op de taakstellingen en de besparingsmaatregelen). De KPI waarden in dit Beheerplan sluiten aan op de financiële reeksen, inclusief

invulling van de taakstellingen. Daardoor zijn de KPI waarden ook geïndexeerd naar prijspeil 2011. Hiermee is de strategische doelstelling nog niet bereikt, maar is er wel een belangrijke stap gezet. Met de verdere uitwerking van maatregelen om tot een robuuster spoorstelsel te komen, wordt naar verwachting de resterende stap gezet.

15 <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2010/06/01/veilig-vervoeren-veilig-werken-veilig-leven-met-spoor-derde-kadernota-railveiligheid.html>

3.2.2b Medewerker

ProRail wil een goede werkgever zijn voor zijn medewerkers. Om de beleving van medewerkers te meten zijn op het gebied van medewerkers twee KPI's geformuleerd.

KPI Medewerkerbetrokkenheid en -tevredenheid

De waarden voor 2012 en verder zijn voor deze KPI gelijk gehouden aan de waarde voor 2011, namelijk 80% betrokken en tevreden medewerkers. Redenen hiervoor zijn:

- **Enerzijds een neerwaarts effect.** In het SKOOP-onderzoek 2011 (gehouden van half maart tot half april) zien we een daling van 6% t.o.v. de meting van 2009 op een moment dat er nog geen sprake was van aangekondigde concrete bezuinigingsacties. De daling wordt met name veroorzaakt door een daling in de betrokkenheid en minder in de daling van de gemeten tevredenheid. Het bureau Effactory, dat het SKOOP onderzoek 2011 heeft gedaan, geeft aan – op basis van zijn ervaring in honderden bedrijven en de antwoorden van meer dan een half miljoen respondenten – dat bezuinigingsacties altijd leiden tot een daling van de medewerkertevredenheid en betrokkenheid. De effecten kunnen worden beperkt door goede communicatie over nut en noodzaak.
- **Anderzijds een opwaarts effect.** Uit de correlatieanalyse van de resultaten van het SKOOP onderzoek 2011 blijkt dat werkzaamheden en organisatie hoog correleren met de tevredenheid en betrokkenheid van medewerkers. De aanpak van knelpunten in de organisatie en het verbeteren van de efficiency en effectiviteit (eenvoudige processen, heldere prioriteiten, Operational Excellence) zullen leiden tot een hogere medewerkerbetrokkenheid en –tevredenheid.

We gaan er vanuit dat beide effecten elkaar in evenwicht houden hetgeen resulteert in een gelijk blijvende KPI waarde van 80%.

KPI Arbeidsmarktimage

Arbeidsmarktimage wordt mede bepaald door zichtbaarheid op de arbeidsmarkt. Door een afnemend aantal vacatures en vermindering van middelen voor Corporate Branding neemt de zichtbaarheid op de arbeidsmarkt (middels bijv. advertenties) van ProRail in 2012 af. Dit effect wordt naar verwachting gecompenseerd doordat ProRail nog nadrukkelijker dan in 2011, zichtbaar zal zijn als interessante werkgever op de (technische) universiteiten en hoge scholen. Middels beurzen, presentaties door managementtrainees, stages en afstudeeropdrachten zullen we daar onze zichtbaarheid verhogen.

3.2.2c Prestaties op het gebied van Veiligheid

Op het topdashboard van ProRail staan drie KPI's op het gebied van veiligheid:

- 1 **KPI Aantal botsingen trein – trein**
- 2 **KPI Aantal ontsporingen**
- 3 **KPI Aantal arbeidsveiligheidsincidenten.**

In bijlage 1 staan de definities en meetsystemen van deze KPI's.

Naast deze drie KPI's heeft ProRail meerdere onderliggende KPI's op zijn veiligheidsdashboard. Dit veiligheidsdashboard sluit aan bij de Derde Kadernota Railveiligheid.¹⁵ ProRail zal tweemaal per jaar in zijn kwartaalrapportage, rapporteren over het veiligheidsdashboard.

De KPI's van het topdashboard focussen op de significante botsingen en ontsporingen (conform de Europese definitie). Deze KPI's zijn te gebruiken in internationale benchmark onderzoeken. De KPI arbeidsveiligheidsincidenten is een samentrekking van enkele KPI's van het veiligheidsdashboard, namelijk aanrijdingen met baanwerkers en het aantal elektrocuties.

3.2.2d Prestaties op het gebied van Milieu

ProRail geeft een hoge prioriteit aan milieukwesties. Daarom heeft ProRail op het gebied van milieu een nieuwe KPI op zijn topdashboard geplaatst.

KPI Milieu incidenten

Deze KPI meet:

- het aantal nieuwe overtredingen geconstateerd door het Bevoegd Gezag (BG) waarbij een bestuurlijke sanctie wordt opgelegd, dan wel een waarschuwing is afgegeven voor een mogelijke sanctie;
- het aantal nieuwe overtredingen geconstateerd door het BG met hoog risico waarbij geen bestuurlijke sanctie is opgelegd. Hoog risico houdt in dat deze constatering een grote impact hebben op milieu, imago, kosten, beschikbaarheid en veiligheid in 2012.

3.3 Maatregelen op het gebied van Veiligheid en Milieu

Conform artikel 5 uit de Beheerconcessie worden in deze paragraaf de maatregelen op het gebied van veiligheid en milieu voor 2012 genoemd. Deze paragraaf legt ProRail ter instemming voor aan de minister van Infrastructuur en Milieu.

3.3.1 Maatregelen op het gebied van Veiligheid

Binnen ProRail zijn de volgende maatregelen voorzien om de veiligheid verder te verbeteren (deze maatregelen sluiten aan op de Derde Kadernota Railveiligheid):

Voortzetting activiteiten en nieuwe activiteiten in 2012 voor 'veilig vervoeren'

- Ook in 2012 zal de aandacht blijven uitgaan naar intensieve controle van goederenwagons.
- Borgen beheersing security risico's in bedrijfsvoering ProRail.
- In 2012 wordt het meetnet QuoVadis en hotbox opgeleverd.
- In 2012 werkt de sector verder aan de implementatie van aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over de treinbotsing te Barendrecht en de botsing op een stootjuk te Stavoren.
- Opvolging rapporten over tunnelveiligheid van IVW/IOVV en platform Transportveiligheid (Kamerstuk 29893, nr. 106).

Voortzetting activiteiten en nieuwe activiteiten in 2012 voor 'veilig werken'

- Implementatie van verbeteracties uit onderzoek naar bijna aanrijdingen in 2008.
- Evaluatie Normenkader Veilig Werken.

Voortzetting activiteiten en nieuwe activiteiten in 2012 voor 'veilig leven'

- ProRail zet in 2012 de aanpak van knelpuntoverwegen voort. In bijlage 5 staat gedetailleerde informatie over opgeheven overwegen in 2010 en 2011, en geplande opheffingen van overwegen.
- Actieplan suïcidepreventie. Na evaluatie van de resultaten van 2011 breiden we de aanpak uit naar andere risicolocaties.

Verbeteren samenwerking

In 2011 is de sector gestart met het opstellen van een integrale veiligheidsagenda. Speerpunten zijn het voorkomen van treinbotsingen en STS, ontsporingen en arbeidsongevallen en het verbeteren van calamiteitenbestrijding bij gevaarlijke stoffen en zelfredzaamheid van reizigers in spoortunnels. In het najaar 2011 vindt besluitvorming plaats over de concrete acties die in gang worden gezet.

Voortzetting activiteiten in 2012 van de stuurgroep STS

- In 2011 zijn alle overeengekomen 1264 seinen van ATB vv voorzien, evenals al het nationaal rijdende materieel. Internationale treinen die in Nederland rijden worden in 2012 van ATB vv voorzien.
- De regionale sectorbrede STS werkgroepen blijven ook in 2012 adviseren over verbetermogelijkheden van seinen die recidive STS worden gepasseerd.

Nieuwe activiteiten in 2012 van de stuurgroep STS

- In 2012 doet de stuurgroep een voorstel aan de minister voor aanvullende seinen die ATB vv moeten krijgen om de doelstelling voor STS te behalen (50% reductie aantal STS passages en 75% risicoreductie ten opzichte van 2003).
- De stuurgroep heeft in 2011 de minister een voorstel gedaan voor het aanbrengen van ATB vv bij 350 seinen bij Basisnet. De uitvoering start in 2012.
- In 2011 wordt een definitief besluit verwacht van NSR over het verzwaren van het remcriterium en een sector besluit over de invoering van een alertering signaal in het 40 kilometer/uur-gebied dat machinisten waarschuwt voor nadering van een stoptonend sein.

Rampenbestrijdingsplannen Veiligheidsregio's

ProRail draagt bij aan het actualiseren van rampenbestrijdingsplannen van de Veiligheidsregio's.

In aanvulling op de geormerkte projecten (zie hoofdstuk 4 voor meer informatie over geormerkte projecten) voert ProRail maatregelen uit om de veiligheid verder te verhogen. De sturing hierop verloopt via het veiligheidmanagementsysteem, goedgekeurd voor IVW in 2011.

Zienswijze vervoerders

DB Schenker geeft de voorkeur aan één landelijk sectorbrede STS werkgroep met als doel om tot een efficiënte personele inzetcapaciteit ten behoeve van deelname aan de verschillende werkgroepen te komen.

ProRail hecht grote waarde aan het regionale karakter van het overleg, vanwege de regio-specifieke kennis en ervaring die goede behandeling van het onderwerp STS verlangt.

ProRail overlegt graag met DB Schenker hoe zij zich efficiënt kan laten vertegenwoordigen.

3.3.2 Maatregelen op het gebied van Milieu

Ten aanzien van milieu heeft ProRail de afgelopen jaren systematisch gestuurd op het voldoen aan wet- en regelgeving. Een belangrijke stap die ProRail nu wil zetten, is verdere integratie van duurzaamheid in de bedrijfsvoering. Bij sturing op milieu worden twee onderdelen onderscheiden, namelijk 'duurzaamheid' en 'compliance'¹⁶.

Duurzaamheid

Duurzaamheid en daarmee ook milieumanagement is een tastbaar onderdeel van de primaire processen van ProRail. Op duurzaamheid heeft ProRail ambitie op de volgende beleidsvelden:

- *Voldoen aan de Meerjarenafpraak Energie-efficiëntie*
ProRail heeft het afgelopen jaar actief bijgedragen aan de vaststelling van de CO₂-voetafdruk van de spoorketen. ProRail wil zich hercertificeren voor niveau 4 op de CO₂-prestatieladder¹⁷ en op termijn naar niveau 5.
Als streven voor 2020 wil ProRail 30% efficiënter omgaan met eigen energieverbruik en 100% duurzame energie inkopen dan wel opwekken. Dit beleid is input voor de Meerjarenafpraak Energie - Efficiëntie 2001-2020 (MJA-3), waar ProRail zich sinds 2011 aan committeert.
- *Natuur- en landschap*
In 2012 gaat ProRail onderzoeken hoe de overstap van regulier bermbeheer naar ecologisch bermbeheer kan worden gerealiseerd en op welke manier samenwerking met andere partijen (bijv. Staatsbosbeheer) hier een positieve rol in kan spelen.
- *Materialen en grondstoffen*
In 2012 wil ProRail kijken naar de wijze waarop ontwerpvoorschriften en aanbestedingsregels zijn te 'vergroenen'. Hiermee wordt beoogd dat gebruik wordt gemaakt van hernieuwbare, niet vervuilende en verantwoord gewonnen materialen (zoals duurzaam hout) en grondstoffen.
Verder zetten we bij het opstellen en toepassen van ontwerpvoorschriften in op levenscyclusanalyse gebaseerde rekeninstrumenten (zoals DuboCalc) om een goede afweging op duurzaamheid, levensduur, onderhoudsbehoeften en mogelijkheden tot hergebruik van materialen en producten te kunnen maken.
- *Trillingshinder*
ProRail gaat in 2012 een onderzoeksprogramma Trillingen uitvoeren. ProRail doet dit in afstemming met het ministerie, die op verzoek van de Tweede Kamer een onderzoek doet naar het hinderaspect en mogelijke normering.
- *Stakeholders*
Om beter in te kunnen spelen op de huidige en toekomstige behoeften van onze stakeholders, nodigt ProRail een brede selectie¹⁸ van stakeholders uit om met ProRail in dialoog te gaan. Op deze manier delen we kennis en ervaringen. Ook wordt duurzaamheid structureel op de agenda gezet in relatiegesprekken.
In het kader van het programma 'Duurzaam ondernemen' voert ProRail momenteel gesprekken met NS over het hergebruiken van hun afval. Hiervoor zijn bijvoorbeeld afvalvoorzieningen voor gescheiden afvalstromen nodig. De NS beoogt in 2012 doelstellingen voor reductie van afval en hergebruik vast te stellen.

Zienswijze vervoerders

NS Reizigers geeft aan dat het goed is om te lezen dat duurzaamheid een prominente plaats heeft gekregen in het Beheerplan. Veel van de genoemde zaken m.b.t. duurzaamheid zijn voor NS Reizigers zeer herkenbaar vanuit de gesprekken die onderling veelvuldig worden gevoerd op deze belangrijke thema's.

ProRail waardeert deze zienswijze.

Met betrekking tot efficiënter omgaan met energieverbruik wenst DB Schenker inzicht in de programma's van Energie-efficiency die de directe bedrijfsvoering van de vervoerder aangaan.

16 Handelen volgens de regels, zowel van toezichhoudende instanties als van de eigen organisatie.

17 <http://www.prorail.nl/Zakenpartners/Aanbesteden%20en%20inkoop/Documents/CO2-prestatieladder%20Folder.pdf>

18 Zoals vervoerders, aannemers, ingenieursbureaus, overheden, milieuorganisaties, vakbonden, OR, Rijkswaterstaat en reizigersorganisaties.

ProRail onderzoekt, in het kader van de MJA-3, met NS (andere deelnemer van de MJA-3) mogelijke energiebesparende maatregelen, die door samenwerking tot stand kunnen komen. Het staat andere vervoerders vrij om ook toe te treden tot de MJA-3. Daarnaast kunnen vervoerders ook deelnemen aan de Werkgroep Duurzaamheid van Railforum, waar eveneens naar CO₂ besparende maatregelen wordt gekeken.

Regionale reizigersvervoerders gaan er vanuit dat ProRail de meerkosten van 'vergroenen' bij inkoop van materialen en grondstoffen niet doorzet naar de vervoerders. ProRail hecht eraan dat de mate waarin kosten kunnen worden doorberekend in de gebruiksvergoeding is gereguleerd.

Compliance

Compliance behoort tot de basishygiëne van ProRail. Maatregelen op het gebied van compliance in 2012:

- *Implementeren Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen en Geluidsproductieplafonds*
De verwachting is dat met ingang van 2012 de wetgeving voor de invoering van de geluidproductieplafonds en voor de invoering van een basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt ingevoerd. ProRail krijgt bij de invoering een aantal taken. De voorbereiding hiervan vindt al gedurende enige tijd plaats (o.a. inrichten systeem geluidregister). In 2012 dient daadwerkelijke uitvoering van deze taken plaats te vinden;
- *Toezicht emplacementbeheer*
In de milieuv vergunning voor emplacementen zijn veel verplichtingen, ook voor derden, opgenomen. ProRail wil compliant zijn en heeft daarom een inspectieprogramma ingericht, dat in 2012 leidt tot het intensiever inspecteren van emplacementen en tot het aanspreken van partijen die hun verplichtingen niet nakomen;
- *Implementeren gedragscode flora en fauna*
De flora- en faunawetgeving leidt in veel gevallen tot de verplichting om een ontheffing aan te vragen. Om deze verplichting te verlichten is het mogelijk om te werken volgens een, door het ministerie van Economische zaken Landbouw en Innovatie, goedgekeurde gedragscode.
Door te werken volgens deze goedgekeurde gedragscode, hoeft voor een aantal werkzaamheden geen ontheffing te worden aangevraagd, omdat hiervoor een vrijstelling geldt.
Een dergelijke gedragscode wordt binnenkort bij het ministerie ingediend voor goedkeuring. Na goedkeuring wordt de gedragscode geïmplementeerd. Goedkeuring wordt verwacht in de loop van het vierde kwartaal 2011;
- *Milieutoets*
Om compliant op milieuwetgeving te zijn, is voor de ontwikkeling van projecten een milieutoets opgesteld. In 2012 wordt de milieutoets toegepast.

Zienswijze vervoerders

De vervoerders verwachten dat ProRail een proactieve rol op zich neemt door het proces voor milieuv vergunningen op emplacementen te verbeteren waardoor niet meer achteraf na planontwikkeling of capaciteitsverdeling ontdekt wordt dat de wijziging/uitbreiding niet binnen de bestaande milieuv vergunning past. En daarnaast zou volgens hen toezicht op emplacementenbeheer minder complex hoeven te zijn wanneer ProRail landelijke uniform goed te begrijpen en uit te voeren milieuvorschriften voor gebruik van emplacementen opstelt.

ProRail hanteert sinds enkele jaren een uniforme milieuaanvraag. Echter elk bevoegd gezag kan daar van afwijken. Voorts zijn nog oudere milieuv vergunningen van kracht. Door middel van het instrument ICM (Integraal Capaciteitsmanagement) wordt vooraf de capaciteitsverdeling ook getoetst op de milieuruimte. In het kader van toekomstige plannen wordt verder gekeken naar de consequenties ervan voor de milieuruimte op emplacementen. Zo mogelijk wordt een herziening van, of een nieuwe milieuaanvraag ingediend. Het bevoegd gezag beslist echter op de aanvraag.

4 Financiën 2011-2020

4.1 Inleiding

19 MIRT: meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

In dit hoofdstuk geeft ProRail inzicht in de benodigde financiële middelen voor het realiseren van de prestaties, zoals gepresenteerd in hoofdstuk 3, en in de benodigde investeringen voor functiewijziging van de infrastructuur om prestaties in de toekomst te kunnen verbeteren.

In de paragraaf 4.2 wordt het *meerjarenbeeld 2011-2020* gepresenteerd. Hier wordt tevens de koppeling gelegd tussen benodigde middelen en beschikbare middelen. Paragraaf 4.3 geeft inzicht in de verschillen tussen het Beheerplan 2011 en Beheerplan 2012. In paragraaf 4.4 wordt de focus gelegd op het financiële beeld voor het *jaar 2012*.

4.2 Overzicht meerjarenbeeld 2011-2020

De grote uitdaging voor ProRail is het verlagen van de kosten zonder dat dit ten koste gaat van de prestaties. Hiertoe is, zoals beschreven in hoofdstuk 2, de strategie aangescherpt. Dit resulteert in meer doen voor minder geld. Dit sluit goed aan bij onze verplichting om verantwoord om te gaan met publiek geld en om invulling te geven aan de taakstellingen die ProRail als gevolg van het regeerakkoord zijn opgelegd.

De eerste resultaten hiervan leiden tot verschillen met het meerjarenbeeld in het Beheerplan 2011. Op hoofdlijnen zijn de volgende acties uitgevoerd in de begroting:

- In het meerjarenbeeld zijn de taakstellingen uit het regeerakkoord ingevuld. Hierdoor zijn de totale opbrengsten en kosten in de periode 2011-2020 lager dan in het Beheerplan 2011;
- Daarnaast is het tekort (aandeel ProRail) uit het vorige Beheerplan weggewerkt (zie ook paragraaf 4.3). In het Beheerplan 2011 resteerde een nog onopgelost tekort van EUR 493 miljoen tussen benodigde middelen en voor ProRail beschikbare middelen in de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (waarvan nog EUR 159 miljoen te dekken door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in verband met mutaties voor HSL-Zuid, Betuweroute en overige mutaties en EUR 334 miljoen door ProRail op te lossen);
- Er zijn kostenstijgingen opgenomen voor inframutaties, indexatie, en extra kosten als gevolg van wijzigingen in wet- en regelgeving, die conform afspraken door het ministerie van Infrastructuur en Milieu behoren te worden afgedekt. Deze kostenstijgingen resulteren in een aanvullende financieringsbehoefte.

Als gevolg van deze acties is het resterende tekort opgelost en zijn de taakstellingen ingevuld. De kostenstijgingen als gevolg van inframutaties, indexatie en wet- en regelgeving resulteren in een aanvullende financieringsbehoefte van EUR 230 miljoen. Het productievolume voor functiehandhaving daalt met EUR 708 miljoen over de jaren 2011-2020 (ten opzichte van het Beheerplan 2011). Hier staat een stijging van EUR 406 miljoen voor functiewijzigingsprojecten (m.n. MIRT¹⁹) tegenover, met bijbehorende verhoging van de financiële middelen.

Tabel 4.1 geeft inzicht in de meerjarenontwikkeling van de opbrengsten en kosten over de jaren 2011-2020 en de aanvullende financieringsbehoefte.

Tabel 4.1: Meerjaren ontwikkeling opbrengsten en kosten 2011-2020 ProRail
(Bedragen in EUR miljoen)

Opbrengsten	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Rijksbijdrage ²⁰	1.346	1.243	1.268	1.061	1.025	865	836	972	983	1.976	11.575
Gebruiksvergoeding	253	259	269	272	327	331	335	343	348	353	3.091
Publieke en Private Partijen	35	38	38	45	35	35	35	35	35	35	366
Omgevingswerken	200	210	260	260	250	220	190	180	180	180	2.130
FENS	65	43	47	46	9	2	-	-	-	-	211
MIRT	624	502	526	532	712	796	832	857	811	730	6.922
Totaal Opbrengsten BHP 2012	2.523	2.295	2.408	2.216	2.358	2.250	2.228	2.387	2.357	3.274	24.295
Kosten											
Functiehandhaving	1.059	992	1.053	1.073	1.069	1.044	1.049	1.113	1.040	1.170	10.662
Netto-apparaatskosten	265	283	271	265	258	258	258	258	258	258	2.631
Financiëlelasten en lasten	44	33	34	35	35	35	36	36	37	37	357
Functiewijziging	1.074	945	1.049	1.042	1.199	1.184	1.143	1.156	1.091	992	10.875
Totaal Kosten	2.443	2.253	2.407	2.414	2.560	2.520	2.485	2.562	2.425	2.456	24.526
Financieringsbehoefte	80	42	2	-199	-202	-270	-257	-175	-69	818	-230

Zoals zichtbaar in tabel 4.1 blijft ProRail in het jaar 2012 binnen de beschikbare middelen in de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Voor de jaren 2014 t/m 2019 bestaat er echter een significant nog op te lossen financieringstekort.

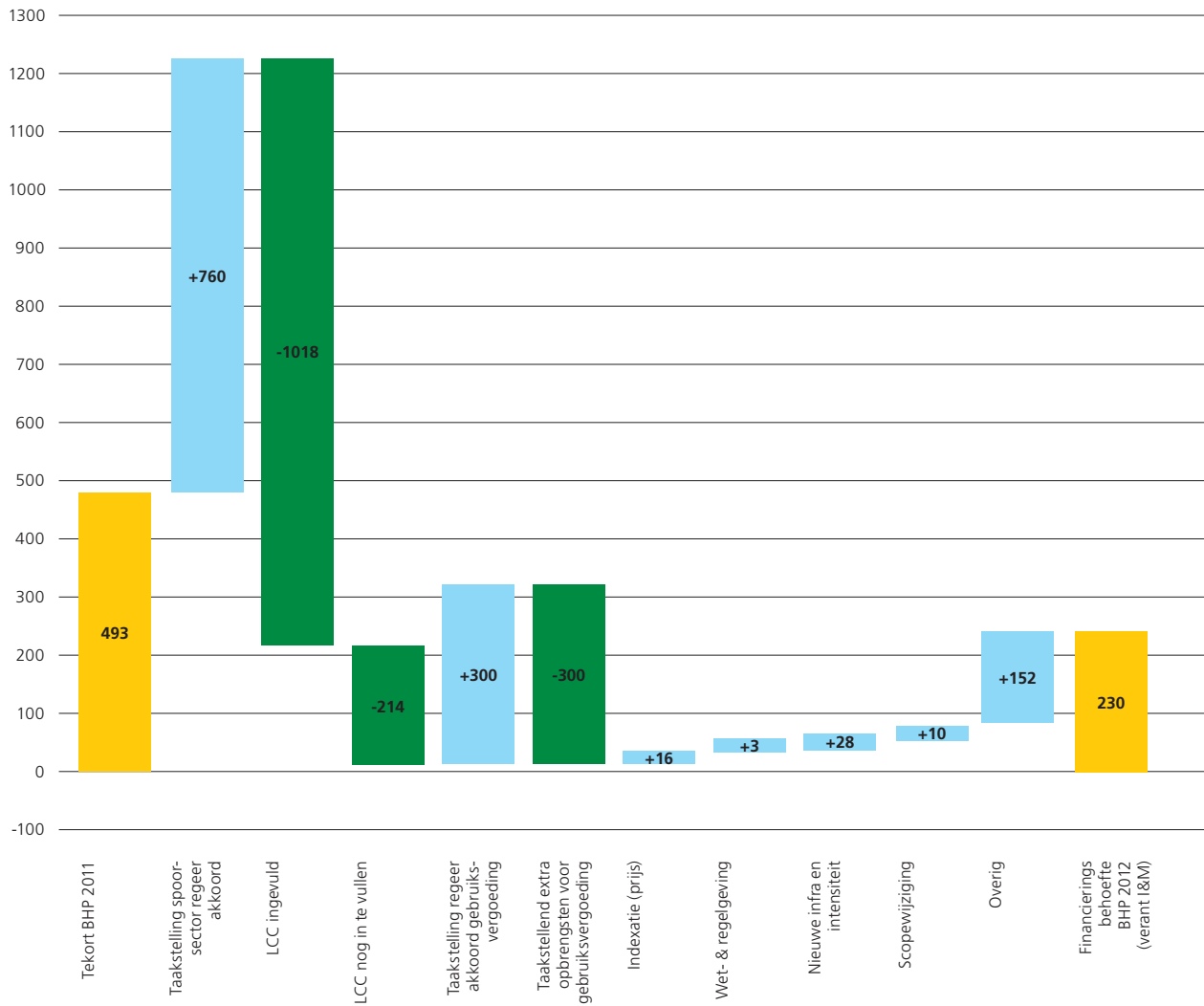
Een nadere onderverdeling van en toelichting op de verschillende opbrengsten en kostensoorten is opgenomen in bijlage 4.

²⁰ Het bedrag ad EUR 1.976 miljoen in 2020 bij Rijksbijdrage is inclusief de nog door het ministerie te verwerken kasschuiven in verband met de ingepaste HSA-problematiek en financiering PHS.

4.3 Mutaties in Beheerplan 2012 ten opzichte van Beheerplan 2011

Uit de vorige paragraaf blijkt dat het in het Beheerplan 2011 gepresenteerde tekort tussen benodigde en beschikbare middelen van EUR 493 miljoen is opgelost (met uitzondering van het deel dat nog is te dekken door de Staat). Dit komt doordat de in dit Beheerplan verwerkte besparingen (EUR 1.232 miljoen) hoger zijn dan de combinatie van het deel van het oude tekort dat ProRail met efficiency dient in te vullen (EUR 334 miljoen) en de nieuw opgelegde taakstellingen (EUR 760 miljoen). Daarnaast is sprake van diverse categorieën nieuwe mutaties. Dit resulteert in een aanvullende financieringsbehoefte van EUR 230 miljoen. Dit is in figuur 4.1 zichtbaar gemaakt. De mutaties worden in deze paragraaf nader toegelicht.

Figuur 4.1: Ontwikkeling tekort Beheerplan 2011 naar Beheerplan 2012



4.3.1 Toelichting op de mutaties ten opzichte van Beheerplan 2011

Tekort Beheerplan 2011 (EUR 493 miljoen)

In het Beheerplan 2011 resteerde een nog onopgelost tekort van EUR 493 miljoen tussen benodigde en beschikbare middelen. Hiervan had EUR 122 miljoen betrekking op mutaties in de kosten voor HSL-Zuid en Betuweroute en EUR 37 betrekking op overige mutaties. Deze komen volledig voor rekening van de Staat. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zoekt hier nog een oplossing voor binnen haar begroting. Van de resterende EUR 334 miljoen is afgesproken dat ProRail dit taakstellend oplost in dit Beheerplan 2012 (waarvan EUR 295 miljoen in te vullen met efficiency²¹ en EUR 39 miljoen met overige maatregelen).

Taakstellingen Regeerakkoord (+/- EUR 760 miljoen)

Naast het taakstellend oplossen van het tekort in het Beheerplan 2011 (EUR 334 miljoen), heeft ook het nieuwe regeerakkoord tot gevolg gehad dat aan ProRail een aantal aanvullende taakstellingen zijn opgelegd. De beschikbare middelen zijn als gevolg hiervan met EUR 760 miljoen verlaagd. Dit betreft:

- De gezamenlijke taakstelling voor de spoorsector van EUR 92,4 miljoen per jaar (aandeel ProRail, exclusief BTW) vanaf 2015. De beschikbare middelen zijn hiervoor met EUR 554,6 miljoen verlaagd;
- De taakstelling op apparaat van EUR 31,5 miljoen (excl. BTW) vanaf 2018, met een ingroei vanaf 2013. De beschikbare middelen zijn hiervoor met EUR 205,6 miljoen verlaagd.

N.B.: over de invulling van de efficiencytaakstelling moet nog definitieve besluitvorming plaatshebben door de Minister en de Tweede Kamer. De invulling zoals is meegenomen in de reeksen in het Beheerplan is conform het door ProRail en NS gedane voorstel hiertoe (brief van 14 november, kenmerk NS/PR/2011-30).

Invulling taakstellingen en efficiency (-/- EUR 1.018 miljoen en -/- EUR 214 miljoen)

Uit figuur 4.1 blijkt dat ProRail in zijn begroting voor EUR 1.232 miljoen aan besparingsmaatregelen heeft ingeboekt. Hiervan is EUR 1.018 miljoen ingevuld met concrete maatregelen, en is 214 miljoen taakstellend ingevuld. Dit wil zeggen dat voor dit bedrag nog wordt gezocht naar concrete besparingsmogelijkheden.

De belangrijkste concrete maatregelen waarmee de taakstellingen worden ingevuld zijn:

- Levensduurverlengende maatregelen, zoals het slijpen van spoorstaven, wiel-rail-conditionering, maatregelen voor kunstwerken en het uitstellen van vervanging van hekwerken;
- Het verlengen van de levensduur van enkele objecten (zonder het toepassen van expliciete levensduurverlengende maatregelen en waarbij het toegenomen risicoprofiel acceptabel is);
- Besparingen op het gebied van energievoorziening (andere inrichting van integrale vervanging van de draagconstructie);
- Portfolio-optimalisatie binnen het pakket investeringen in ICT;
- Besparingen op het programma stationsoutillage;
- Toepassing van andere, kostenbesparende, werkwijzen, zoals onderhoudsrooster en Tijd-ruimteslots;
- Besparingen op inhuur en besparingen op overhead;
- Besparingen binnen het programma "tweede fase herstelplan spoor". Dit betreft een besparing op het project inhaling Almere Poort. Dit behoeft nog definitieve goedkeuring van het ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Inleveren onvoorzien programma UPGE.

Een andere concrete maatregel is de herziene strategie van MISTRAL. Dit is een maatregel die tot en met 2020 een kostenbesparing van EUR 315 miljoen oplevert. Het betreft een efficiëntieverbetering aangezien dezelfde functionaliteit (veiligheid) wordt geleverd tegen lagere

21 De expliciete efficiency-doelstelling voor ProRail bedraagt EUR 1.055 miljoen. Dit is opgebouwd uit de taakstellingen van EUR 760 miljoen en dat deel van het tekort in het Beheerplan 2011 dat met efficiency moet worden ingevuld (EUR 295 miljoen).

kosten. De besparing komt voort uit de heroriëntatie op enerzijds ERTMS en anderzijds gewenste extra functionaliteit. De heroriëntatie op ERTMS houdt in dat corridors alleen worden voorzien van ERTMS als dat een vereiste is vanuit interoperabiliteit, of als vanuit een positieve business case de toegevoegde waarde van ERTMS is aangetoond. Voor de overige in het kader van Mistral te vervangen corridors wordt niet langer geanticipeerd op de komst van ERTMS. De heroverweging m.b.t. extra functionaliteit heeft er toe geleid dat sommige wensen zijn vervallen en van een aantal andere wensen is besloten dat deze alleen bij een positieve business case doorgang vinden.

Taakstelling regeerakkoord gebruiksvergoeding en invulling daarvan (EUR 300 miljoen)

In het regeerakkoord is tevens vastgelegd dat de gebruiksvergoeding vanaf 2015 met EUR 50 miljoen per jaar dient toe te nemen. Dit betekent voor de periode 2012-2020 een taakstellende verhoging van de opbrengsten met EUR 300 miljoen.

Deze taakstellende verhoging van de gebruiksvergoeding (EUR 300 miljoen) is in dit Beheerplan verwerkt. Hier geldt echter nadrukkelijk de voorwaarde dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu de benodigde wettelijke basis realiseert.

Indexatie (+/- EUR 16 miljoen)

De bedragen in dit Beheerplan zijn aangepast naar prijspeil 2011. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu indexeert de beschikbare middelen jaarlijks op basis van het IBOI-indexcijfer. ProRail heeft daarentegen bij het samenstellen van zijn begroting op prijspeil 2011 de diverse kostensoorten gedifferentieerd geïndexeerd op basis van een sobere, maar reële inschatting van de kostenstijgingen. Zo zijn bijvoorbeeld binnen de apparaatskosten alleen de lonen en salarissen geïndexeerd. Deze zijn alleen verhoogd met de CAO-loonstijging van 1%. Verder is bij de overige kostensoorten, waar mogelijk, het IBOI-indexcijfer van 1,5% aangehouden.

De kostensoorten waar een grotere prijspeilaanpassing is toegepast dan het IBOI-indexcijfer van 1,5% zijn Kleinschalig Onderhoud (EUR 33 miljoen extra) en Beheer (EUR 10 miljoen extra). Bij Kleinschalig Onderhoud betreft dit de werkelijke kostenstijging in 2010. Deze valt hoger uit dan het IBOI-indexcijfer vanwege hogere indexeringspercentages voor de langlopende procescontracten. Dit is het gevolg van hogere loonkosten bij de aannemers en hogere prijzen voor materialen en energie. De extra indexatie van de kosten van Beheer worden veroorzaakt door hogere energiekosten.

De aanpassing van het prijspeil voor één jaar (van 2010 naar 2011) voor de jaren 2011-2020 levert een mutatie op van EUR 175 miljoen. Dit is het saldo van de som van de prijspeil-aanpassingen van EUR 230 miljoen op verschillende kostensoorten, en hogere opbrengsten: de mutatie van de prijscomponent in de gebruiksvergoeding van EUR 17 miljoen en een correctie als gevolg van de gewijzigde systematiek (met een andere produktsamenstelling) op gebruiksvergoeding van EUR 38 miljoen.

Inmiddels heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de voor ProRail beschikbare middelen verhoogd met EUR 159 miljoen voor indexatie naar prijspeil 2011. Er resteert derhalve nog een indexatiebehoefte van EUR 16 miljoen.

Mutaties wet- & regelgeving (+/- EUR 3 miljoen)

Deze categorie betreft extra werkzaamheden voor een totaal van EUR 3 miljoen, die het gevolg zijn van wijzigingen in wet- en regelgeving. Deze kosten zijn onvermijdelijk en ProRail heeft hier extra financiering voor nodig.

De mutaties als gevolg van wijzigingen in wet- en regelgeving betreffen:

- Bedrijfsbrandweer op Kijfhoek. Op aanwijzing van de gemeente moet ProRail in Kijfhoek een bedrijfsbrandweer inrichten. Niet voldoen hieraan resulteert in beperkingen van het spoorvervoer. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft reeds EUR 9 miljoen beschikbaar gesteld voor de jaren 2011-2013. Dat is in dit Beheerplan verwerkt en resulteert niet in een aanvullende financieringsbehoefte. Dit betekent dat in dit Beheerplan voor de periode na 2013 geen rekening is gehouden met financiering van de bedrijfsbrandweer op Kijfhoek, indien toch blijkt dat dit niet van tijdelijke aard is;
- Op basis van richtlijnen van de Europese Unie zijn naast Rotterdam-Genua nog twee buitenlandse corridors aangewezen om interoperabiliteit en de one-stop shop voor capaciteitsmanagement te realiseren (Rotterdam-Antwerpen-Lyon/Basel en Rotterdam-Warschau). De extra activiteiten vergen EUR 3 miljoen.

Mutaties nieuwe infrastructuur en intensiteit (+/- EUR 28 miljoen)

Deze categorie (totaal EUR 28 miljoen) is het saldo van afgenomen treinintensiteit (EUR 12 miljoen) en hogere kosten (EUR 40 miljoen) als gevolg van extra onderhoudskosten voor nieuwe infrastructuur. De mutaties infrastructuur zijn het gevolg van investeringen die ProRail in opdracht van het ministerie realiseert en zijn daarmee voor ProRail onvermijdbaar.

- De lagere treinintensiteit betekent niet zozeer dat vervoerders minder treinkilometers zullen realiseren, maar is het gevolg van het inzetten van lichter materieel. Hierdoor daalt de door de vervoerders te betalen gebruiksvergoeding en daarmee de opbrengsten voor ProRail uit deze gebruiksvergoeding. Hier staat tegenover dat lichter materieel minder slijtage aan de infrastructuur veroorzaakt, waardoor de onderhoudskosten dalen;
- De mutatie nieuwe infrastructuur betreft voor EUR 40 miljoen aan hogere instandhoudingskosten als gevolg van het in gebruik nemen van nieuwe infrastructuur. Dit geldt vooral voor onderdelen van de Hanzelijn en nieuwe infrastructuur voor VleuGel, tunnel en station Delft, verdiepte ligging Nijverdal en negen nieuwe stations.

Scopewijzigingen (+/- EUR 10 miljoen)

Deze categorie betreft hoofdzakelijk scopebeperkingen. Per saldo betreft het totaal EUR 10 miljoen. De belangrijkste wijzigingen betreffen:

- Extra investeringen in monitoringsystemen (EUR 63 miljoen) en bedrijfsmiddelen (EUR 27 miljoen). Dit zijn kwaliteitsverbeteringen ten behoeve van het functiehandhavingproces. Doel van deze reeks is om met de monitoringssystemen (bijvoorbeeld wisselverwarmingmonitoring, POSS voor de monitoring op wissels en Quo Vadis voor de wielbandkwaliteitsmeting) adequaat en tijdig in te grijpen als dit de beschikbaarheid onder druk zet. Dit voorkomt extra hinder voor de reiziger;
- Jaarlijkse prioritering in het Grootchalig Onderhoud domein, naar aanleiding van de IMCG audit (EUR -42 miljoen);
- Overige scopewijzigingen voor in totaal EUR -38 miljoen.

Daarnaast is sprake van twee scopewijzigingen die kostenneutraal zijn. De lagere kosten worden namelijk geneutraliseerd doordat het ministerie van Infrastructuur en Milieu de voor ProRail beschikbare middelen hiervoor al heeft verlaagd. Dit betreft:

- Voor EUR 64 miljoen lagere rentelasten als gevolg van de doorgevoerde schuldreductie;
- Voor EUR 44 miljoen worden diverse activiteiten op het gebied van reistijdverbetering niet gerealiseerd. ProRail had in het Beheerplan 2011 aanbevolen om deze niet uit te voeren, aangezien de kosten van de investeringen onvoldoende opwegen tegen de baten van kortere reistijden.

In deze categorie is nog geen rekening gehouden met de overgang van reisinformatie naar de NS.

Overige mutaties (+ EUR 152 miljoen)

Deze categorie bestaat uit 'plussen' en 'minnen', die per saldo een toename van de kosten met EUR 152 miljoen met zich meebrengen. De belangrijkste mutaties betreffen:

- In deze rubriek is een correctie op de reeks voor treinbeveiliging (EUR 40 miljoen) opgenomen. Dit komt voor ca. EUR 18 miljoen door 9 EBS installaties. In het verleden is uitgegaan van een indeling in drie categorieën met elk een bijbehorend kostenniveau. Gebleken is dat deze methode te onnauwkeurig is, gegeven het kleine aantal installaties en grote verschillen in de grootte hiervan. Een groot deel hiervan is voor de vervanging van de EBS Rotterdam. Verder stijgt deze met ruim EUR 20 miljoen als gevolg van instroom van ATB vv en ERTMS;
- Elk jaar verbetert het inzicht in onze langetermijnreeksen en benaderen we de werkelijkheid steeds nauwkeuriger. Dat voortschrijdend inzicht leidt tot een aantal correcties op de bestaande reeksen en levert per saldo een stijging op (EUR 58 miljoen);
- Ook de feitelijke uitvoeringsraming kan afwijken van de technisch berekende meerjarenreeks en levert in dit Beheerplan een opwaartse correctie op (EUR 60 miljoen);
- BTW effecten op de financiering van de subsidie (EUR -24 miljoen);
- Overige mutaties voor per saldo EUR 18 miljoen.

Financieringsbehoefte tot en met 2020 (230 miljoen)

In figuur 4.1 is zichtbaar dat het tekort tussen benodigde middelen en beschikbare middelen is opgelost. Wel is er een aanvullende financieringsbehoefte van EUR 230 miljoen tot en met 2020, die als volgt wordt onderverdeeld.

- EUR 159 miljoen financieringsbehoefte vanuit BHP 2011 nog door de Staat op te lossen (EUR 122 miljoen in verband met mutaties HSL en Betuweroute; EUR 37 miljoen in verband met overige mutaties);
- EUR 24 miljoen als gevolg van BTW-effecten (op de financiering van de subsidie); eveneens door de Staat op te lossen;
- EUR 16 miljoen aan prijsindexatie (inmiddels is EUR 159 miljoen van de benodigde EUR 176 miljoen voor indexering naar prijspeil 2011 beschikbaar. Er resteert derhalve EUR 17 miljoen);
- EUR 3 miljoen extra kosten als gevolg van wijzigingen in wet- en regelgeving;
- EUR 28 miljoen als saldo voor nieuwe inframutaties en treinintensiteit.

Uitgaande van het onderlinge spelregelkader voor financiering van mutaties verzoekt ProRail het ministerie van Infrastructuur en Milieu om hier een oplossing voor te zoeken binnen de begroting, en de voor ProRail beschikbare middelen met het totaalbedrag bedrag te verhogen.

4.4 Financieel beeld 2012

Kosten

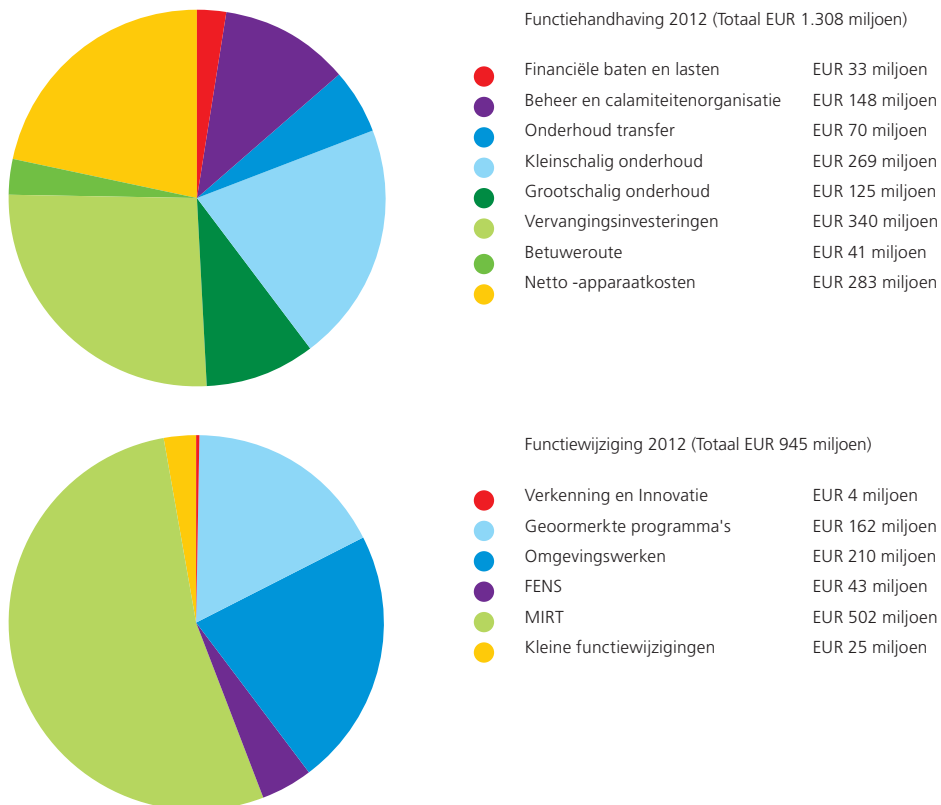
De totale kosten van ProRail in 2012 bedragen EUR 2.253 miljoen en zijn als volgt verdeeld:

- Functiehandhaving²² van de infrastructuur, 58% van het totaal (EUR 1.308 miljoen);
- Functiewijziging²³ (functieverbetering) van de infrastructuur, 42% (EUR 945 miljoen).

Dit betekent een verlaging van de totale kosten in 2012 met 8% ten opzichte van 2011.

Onderstaande figuren geven inzicht in de verdeling binnen functiehandhaving en functiewijziging in 2012 naar activiteiten:

Figuur 4.2: Kosten ProRail 2012
(bedragen in EUR miljoen)



22 Functiehandhaving betreft kosten van beheer, onderhoud en vervanging. Hieraan zijn tevens de netto apparaatskosten en de financiële baten en lasten toegevoegd.

23 Functiewijziging betreft MIRT, FENS, omgevingswerken, kleine infra-projecten, geoordeelde projecten en kosten van verkenningen en innovatie.

24 MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transportw

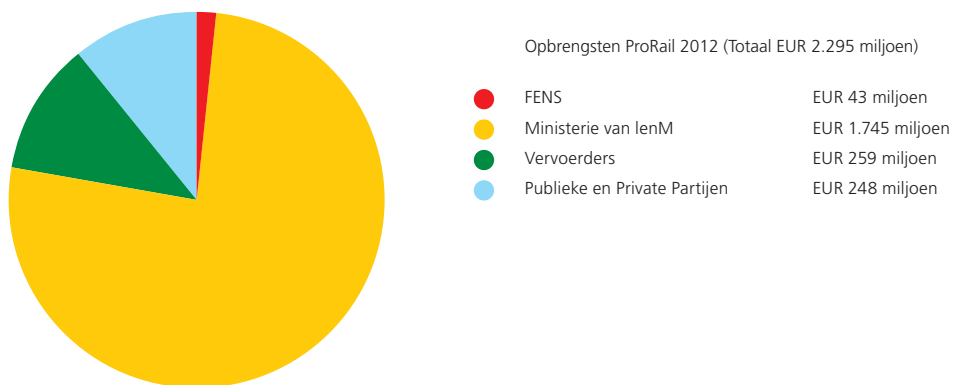
Een nadere toelichting op de activiteiten is opgenomen in bijlage 4.

Opbrengsten

De opbrengsten in 2012 (totaal EUR 2.295 miljoen) zijn EUR 42 miljoen hoger dan de kosten in 2012 (d.w.z. in 2012 bestaat er een overschot tussen beschikbare en benodigde middelen). Van deze opbrengsten is 76% afkomstig van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Hiervan bestaat tweederde deel uit subsidie voor Beheer en Instandhouding van de hoofdinfrastructuur, een derde deel wordt gefinancierd uit het MIRT²⁴. Van de opbrengsten is verder 11% afkomstig van de vervoerders, die gebruiksvergoeding betalen voor het gebruik van de infrastructuur, en 11% van decentrale stakeholders (zoals decentrale overheden en private partijen) in wiens opdracht ProRail projecten of werkzaamheden uitvoert.

Figuur 4.3: Opbrengsten ProRail 2012
(bedragen in EUR miljoen)



In 2012 bedraagt de gebruiksvergoeding EUR 259 miljoen. Dit is EUR 237 miljoen voor het Gemengd Net, EUR 5 miljoen voor de HSL-Zuid en EUR 17 miljoen gebruiksvergoeding KeyRail voor de Betuweroute. De verwachte opbrengsten uit de gebruiksvergoeding zijn gebaseerd op de tarieven in de Netverklaring 2012 en de prognose van de vervoersontwikkeling. De prognose is conform vorig jaar exclusief de effecten van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Bijlagen

Bijlage 1a

KPI definitie en meetsysteem

KPI Geleverde treinpaden

Definitie: De gerealiseerde treinpaden voor alle vervoerders plus de niet-gerealiseerde treinpaden waarvan de vervoerders de veroorzaker zijn.

Meetsysteem: De gegevens die nodig zijn voor deze KPI worden ontsloten uit de applicatie "Dashboard KPI treinpad", die gegevens combineert uit de systemen Vervoersgegevensbank, ISVL en Monitoring. Middels een specifieke beslissingsboom (algoritme) wordt de KPI berekend. Dagelijks vindt er controle plaats op de verwerkingsstappen die leiden tot deze KPI. Ten behoeve van rapportagedoeleinden worden alle gegevens overgenomen in een centrale database, van waaruit vervolgens gerapporteerd wordt aan zowel Reizigersvervoerders als ProRail.

KPI Punctualiteit Reizigersvervoer

Definitie: De gemiddelde punctualiteit (<3 minuten) van alle reizigersvervoerders, gemeten op basis van de geplande aankomsten op de belangrijke knooppunten voor de vervoerders (dit zijn de vastgestelde meetpunten van de Hoofdrailnet concessie, 35 meetpunten in decentrale treinseries (en 8 meetpunten voor Fyra/ICE/Thalys).

De KPI bevat het percentage reizigerstreinen dat een geplande aankomst heeft, waarbij het verschil tussen gerealiseerde aankomsttijd en de in het (dagplan) geplande aankomsttijd minder dan de streeftijd < 3 minuten bedraagt.

Meetsysteem: Systemen Treinnummer volgsysteem (TNV) en Nieuwe VervoersGegevensBank (NVGB).

KPI Punctualiteit Hoofdrailnet

Definitie: De gemiddelde punctualiteit (< 3 minuten) van NS Reizigers, gemeten op basis van 35 meetpunten. Het cijfer betreft het percentage HRN treinen dat op meetpunten arriveert, waarbij het verschil tussen gerealiseerde aankomsttijd en de in het (dagplan) geplande aankomsttijd minder dan de streeftijd < 3 minuten bedraagt.

Meetsysteem: Systemen Treinnummer volgsysteem (TNV) en Nieuwe VervoersGegevensBank (NVGB).

KPI Punctualiteit decentrale lijnen

Definitie: De gemiddelde punctualiteit (< 3 minuten) van alle decentrale lijnen gemeten op basis van de belangrijke meetpunten (dit zijn 35 meetpunten, vooral begin- of eindpunten van een lijn).

Het cijfer betreft het percentage decentrale treinen dat op meetpunten arriveert, waarbij het verschil tussen gerealiseerde aankomsttijd en de in het (dagplan) geplande aankomsttijd minder dan de streeftijd < 3 minuten bedraagt.

Meetsysteem: Systemen Treinnummer volgsysteem (TNV) en Nieuwe VervoersGegevensBank (NVGB).

KPI Top 5 minst presterende lijnen

Definitie: Het gemiddelde van de vijf lijnen (treinseries) die de meeste negatieve invloed hebben op de KPI punctualiteit reizigersvervoer. Dit gemiddelde wordt berekend door van de vijf minst presterende lijnen die onderdeel zijn van de KPI punctualiteit reizigersvervoer de gemiddelde punctualiteit(<3 min) te berekenen.

Elk jaar wordt er een nieuwe gefixeerde top 5 vastgesteld.

Voorwaarden: alleen treinseries van reizigersvervoerders worden meegerekend.

Meetsysteem: Nieuwe VervoersGegevensBank (NVGB).

KPI Aankomstpunctualiteit goederenvervoerders

Definitie: De gewogen gemiddelde aankomstpunctualiteit (3 minuten grens t.o.v. Actueel Plan, exclusief vertrekvertraging) van de vervoerders die tenminste 15 treinen per maand rijden op één of meerdere van de volgende routes:

Kijfhoek-Sloe, Beverwijk-Sittard, Amsterdam Westhaven-Meteren, Roosendaal-Oldenzaal, Kijfhoek-Venlo en Kijfhoek-Onnen.

Een aankomst van een goederentrein wordt gezien als punctueel wanneer de vertraging op

het eindpunt minus de vertraging op het startpunt kleiner is dan drie minuten.

Meetsysteem: Systemen Treinnummer volgsysteem (TNV) en Nieuwe VervoersGegevensBank (NVGB).

KPI Reizigerstevredenheid over reinheid stations

Definitie: Het percentage NS treinreizigers dat de reinheid van de transfervoorzieningen waardeert met een cijfer 7 of hoger.

Meetsysteem: De KPI Reizigerstevredenheid wordt gemeten door middel van een continu onderzoek onder reizigers. Hierbij maakt ProRail gebruik van onderzoek van NS Reizigers. Dit onderzoek wordt al jaren uitgevoerd, waardoor er robuuste en meerjarige uitkomsten bekend zijn.

KPI Reizigerstevredenheid over sociale veiligheid (overdag en 's avonds)

Definitie: Het percentage NS treinreizigers dat de sociale veiligheid (overdag en 's avonds) van de transfervoorzieningen waardeert met een cijfer 7 of hoger.

Meetsysteem: De KPI Reizigerstevredenheid wordt gemeten door middel van een continu onderzoek onder reizigers. Hierbij maakt ProRail gebruik van onderzoek van NS Reizigers. Dit onderzoek wordt al jaren uitgevoerd, waardoor er robuuste en meerjarige uitkomsten bekend zijn.

KPI Toegankelijkheid

Definitie: Het percentage toegankelijkheidsmaatregelen, zoals beschreven in het implementatieplan Toegankelijkheid, die conform planning zijn uitgevoerd.

Meetsysteem: De KPI Toegankelijkheid wordt geteld op basis van prestatieverklaringen van aannemers, waarmee ProRail akkoord gaat. Als de toegankelijkheidsmaatregel is gerealiseerd zonder tussenkomst van een aannemers, dan telt de akkoordverklaring van ProRail als meetmoment. ProRail legt de uitgevoerde maatregelen handmatig in een Excel spreadsheet vast. Deze cijfers worden maandelijks gecontroleerd.

KPI Reputatie

Definitie: Een kwantitatief onderbouwde score en analyse van ProRail's reputatie van de stakeholder 'algemeen publiek' die de bekwaamheden en verantwoordelijkheden van ProRail breed evalueert.

Meetsysteem: Uitkomst van het onderzoek o.b.v. een voor ProRail op maat gemaakt reputatiemodel, uitgevoerd door een extern bureau (Reputation Institute). Onderdeel van het onderzoek is een benchmark met andere organisaties waarmee ProRail zich wil meten. Het onderzoek betreft een representatieve steekproef van de Nederlandse bevolking tussen 18 en 65 jaar; o.b.v. een filtervraag wordt onderscheid gemaakt tussen reizigers en niet-treinreizigers.

KPI Algemeen klantoordeel (= reizigerstevredenheid NS)

Definitie: Het percentage NS treinreizigers dat een waardering van 7 of hoger geeft voor het reizen per trein. De vraag heeft betrekking op het reizen met de trein in het algemeen.

Meetsysteem: Het cijfer KPI Algemeen klantoordeel volgt uit het onderzoek dat NS Reizigers in samenwerking met de consumentenorganisaties en de overheid vier keer per jaar laat uitvoeren. Een onderdeel van het onderzoek waarin de reizigers hun oordeel geven over de kwaliteit en andere aspecten van de dienstverlening van NS Reizigers is Algemeen Oordeel.

KPI Reizigerstevredenheid regionaal

Definitie: Het landelijk gemiddelde cijfer (van 1 tot 10) "Algemeen Klantenoordeel Treindiensten" uit de OV-klantenbarometer.

Meetsysteem: De KPI Reizigerstevredenheid regionaal is de uitkomst van het jaarlijks gehouden OV-klantenbarometer onderzoek van Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) waarbij reizigers hun oordeel geven (Algemeen Oordeel) over het regionaal openbaar vervoer voor het onderdeel treindiensten.

KPI Klanttevredenheid reizigervervoerders

Definitie: De waardering van de reizigervervoerders over ProRail uitgedrukt in een rapportcijfer (1 tot 10).

Meetsysteem: Cijfer wordt gebaseerd op een tevredenheidsonderzoek onder de reiziger-vervoerders van ProRail.

KPI Klanttevredenheid goederenvervoerders

Definitie: De waardering van de goederenvervoerders over ProRail uitgedrukt in een rapportcijfer (1 tot 10).

Meetsysteem: Cijfer wordt gebaseerd op een tevredenheidsonderzoek onder de goederenvervoerders van ProRail.

KPI Klanttevredenheid regionale en lokale relaties

Definitie: De waardering van de regionale en lokale relaties over ProRail uitgedrukt in een rapportcijfer (1 tot 10).

Meetsysteem: Cijfer wordt gebaseerd op een tevredenheidsonderzoek onder de regionale en lokale relaties van ProRail.

KPI Contractopvolging omgevingswerken

Definitie: Mate waarin ProRail voldoet aan de afspraak van de (exploitatieve) oplevering: Aantal projecten opgeleverd (realisatie) / Aantal projecten opgeleverd (planning)

Meetsysteem: Gegevens komen uit SAP.

KPI Life Cycle Costs

Definitie: De life cycle kosten van ProRail worden gedeeld door de gereden treinkilometers op het gemengde net. De life cycle kosten bevatten alle kosten van ProRail (exclusief HSL-Zuid en Betuweroute) die betrekking hebben op de beheer- en instandhoudingskosten (beheer, onderhoud en vervanging) van de spoor- en transferinfrastructuur, alsmede de netto apparaatskosten en kosten voor verkenningen en innovatie van ProRail.

Meetsysteem: De financiële gegevens worden gegenereerd uit SAP. De treinkilometers betreffen zowel reiziger- als goederenkilometers. Bronsysteem voor het aantal treinkilometers is de vervoersgegevensbank.

KPI Aantal botsingen trein – trein

Definitie: Aantal botsingen trein-trein in jaar t met een schade van: > EUR 150.000 of dodelijke / zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur.

Meetsysteem: Gegevens worden uit PROMISE gegenereerd. Rapportage gebeurd via Webfocus (Dashboard Veiligheid).

KPI Aantal ontsporingen

Definitie: Aantal ontsporingen in jaar t met een schade van: > EUR 150.000 of dodelijke / zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur.

Meetsysteem: Gegevens worden uit PROMISE gegenereerd. Rapportage gebeurd via Webfocus (Dashboard Veiligheid).

KPI Aantal arbeidsveiligheidsincidenten

Definitie: Aantal incidenten met betrekking tot elektrocuties en aanrijdingen.

Meetsysteem: Gegevens worden uit PROMISE gegenereerd. Rapportage gebeurd via Webfocus (Dashboard Veiligheid).

KPI Aantal milieu incidenten

Definitie: Deze KPI is een optelling van:

- het aantal nieuwe overtredingen geconstateerd door het Bevoegd Gezag (BG) waarbij een bestuurlijke sanctie wordt opgelegd, dan wel een waarschuwing is afgegeven voor een mogelijke sanctie;
- het aantal nieuwe overtredingen geconstateerd door het BG met hoog risico waarbij geen bestuurlijke sanctie is opgelegd.

Meetsysteem: Webfocus haalt de informatie op uit het registratiesysteem Promise, module Milieu Registratie Systeem (MRS).

KPI Medewerkertevredenheid en –betrokkenheid

Definitie: Het percentage medewerkers die tevreden en betrokken zijn bij ProRail.

Meetsysteem: Afwisselend intern onderzoek SKOOP (in 2013) en twee externe onderzoeken van Intermediair en Volkskrant banen / Effectory (2012).

KPI Arbeidsmarktimage

Definitie: De relatieve positie die ProRail inneemt in vergelijking tot ‘peer bedrijven’ in onderzoeken naar de beste werkgevers van Nederland.

Meetsysteem: ProRail onderzoekt het arbeidsmarktimage op verschillende manieren:

- SKOOP, het interne medewerkertevredenheid- en betrokkenheidonderzoek;
- Twee onderzoeken onder medewerkers, uitgevoerd door externe onderzoeksbureaus te weten Volkskrant Banen / Effectory en Intermediair;
- Arbeidsmarktimage onderzoek onder studenten van de Technische Universiteiten en andere doelgroepen op de arbeidsmarkt.

Bijlage 1b

Samenvatting reacties vervoerders

In deze bijlage worden achtereenvolgens de reacties van verschillende vervoerders op de KPI's met grenswaarde en de reacties op de maatregelen betreffende veiligheid en milieu behandeld.

KPI's met grenswaarde

KPI Reizigerstevredenheid over reinheid

NS Reizigers zal in haar Vervoerplan 2012 de grenswaarde van 55,0% hanteren voor de samengestelde KPI 'Klantoordeel Reinheid Trein en Stations' wat aansluit bij de grenswaarde van 55,0% voor KPI 'Reizigerstevredenheid over: reinheid stations'.

Deze zienswijze sluit aan bij de waarde die ProRail in dit Beheerplan opneemt.

Arriva stelt voor om de KPI Reizigerstevredenheid over Reinheid Stations niet te beperken tot de stations van NS. Zij is van mening dat de OV-klantenbarometer van Kennisplatform Verkeer en Vervoer of eigen onderzoeken van de regionale vervoerders voldoende handvatten bieden om hiervoor KPI's te ontwikkelen. Hispeed geeft aan voor internationale stations een hogere waarde te willen contracteren.

ProRail zet graag het gesprek met vervoerders voort over de mogelijkheden en de eventuele kosten van de ontwikkeling van specifieke KPI's en/of hogere waarden.

KPI Reizigerstevredenheid over sociale veiligheid, overdag en 's avonds

NS Reizigers geeft aan dat de "klantoordelen overdag" op een stabiel hoog niveau liggen. Verbetering zoekt NS Reizigers in de klantoordelen 's avonds. Haar voorstel is om de klantoordelen over trein en stations overdag gelijk te houden aan 2011 en het klantoordeel sociale veiligheid station 's avonds te verhogen in 2012 met 1,0%-punt naar 59,0%.

NS Reizigers geeft aan dat gezien de realisatie deze verbetering een haalbare stap lijkt. ProRail sluit zich aan bij deze zienswijze en verhoogd voor 2012 de grenswaarde voor de KPI Reizigerstevredenheid over sociale veiligheid 's avonds naar 59,0%.

Arriva stelt voor om de KPI Reizigerstevredenheid over Sociale Veiligheid stations niet te beperken tot de stations van NS. Zij is van mening dat de OV-klantenbarometer van Kennisplatform Verkeer en Vervoer of eigen onderzoeken van de regionale vervoerders voldoende handvatten bieden om hiervoor KPI's te ontwikkelen.

Ook voor deze KPI geldt dat ProRail graag het gesprek met vervoerders voortzet over de mogelijkheden en de kosten van de ontwikkeling van specifieke KPI's en/of hogere waarden.

KPI Toegankelijkheid

Arriva wil de KPI Toegankelijkheid graag SMART geformuleerd zien.

ProRail heeft als reactie hierop een link naar de site van Toegankelijkheid toegevoegd aan dit Beheerplan (voetnoot 12). *Op deze site staat het volledige dossier toegankelijkheid.*

Met vervoerders die een aanvullende toelichting wensen of die wensen hebben ten aanzien van fasering of aanvullende maatregelen, gaat ProRail graag het gesprek aan.

KPI Geleverde treinpaden

De regionale reizigersvervoerders willen graag sturing op deze KPI en willen een prestatie-regeling gekoppeld aan deze KPI. Regionale vervoerders hebben de wens dat de technische specificaties (elektrificatie, enkelspoor, baanvaksnelheid e.d.) van de verschillende baanvakken verdisconteerd worden d.m.v. een gedifferentieerde gebruiksvergoeding voor spoorlijnen.

ProRail is met vervoerders in gesprek over de gebruiksvergoeding en de (on)mogelijkheden van verdere differentiatie ten behoeve van de Netverklaring 2013. De zienswijze van de regionale reizigersvervoerders zal in dat kader worden behandeld. De Netverklaring 2013 wordt medio december 2011 gepubliceerd. Bij het sluiten van de Toegangsovereenkomsten voor 2012, kunnen er, net als voorgaande jaren, prestatieregelingen ("bonus/malus regelingen") worden gecontracteerd.

Maatregelen op het gebied van Veiligheid

DB Schenker geeft de voorkeur aan één landelijk sectorbrede STS werkgroep met als doel om tot een efficiënte personele inzetcapaciteit ten behoeve van deelname aan de verschillende werkgroepen te komen.

ProRail hecht grote waarde aan het regionale karakter van het overleg, vanwege de regio-specifieke kennis en ervaring die goede behandeling van het onderwerp STS verlangt.

ProRail overlegt graag met DB Schenker hoe zij zich efficiënt kan laten vertegenwoordigen.

Maatregelen op het gebied van Milieu

Duurzaamheid

NS Reizigers geeft aan dat het goed is om te lezen dat duurzaamheid een prominente plaats heeft gekregen in het Beheerplan. Veel van de genoemde zaken m.b.t. duurzaamheid zijn voor NS Reizigers zeer herkenbaar vanuit de gesprekken die onderling veelvuldig worden gevoerd op deze belangrijke thema's.

ProRail waardeert deze zienswijze.

Met betrekking tot efficiënter omgaan met energieverbruik wenst DB Schenker inzicht in de programma's van Energie-efficiency die de directe bedrijfsvoering van de vervoerder aangaan.

ProRail onderzoekt, in het kader van de MJA-3, met NS (andere deelnemer van de MJA-3) mogelijke energiebesparende maatregelen, die door samenwerking tot stand kunnen komen. Het staat andere vervoerders vrij om ook toe te treden tot de MJA-3. Daarnaast kunnen vervoerders ook deelnemen aan de Werkgroep Duurzaamheid van Railforum, waar eveneens naar CO2 besparende maatregelen wordt gekeken.

Regionale reizigersvervoerders gaan er vanuit dat ProRail de meerkosten van 'vergroenen' bij inkoop van materialen en grondstoffen niet doorzet naar de vervoerders.

ProRail hecht eraan dat de mate waarin kosten kunnen worden doorberekend in de gebruiksvergoeding is gereguleerd. Voor het doorberekenen van kosten in de gebruiksvergoeding volgt ProRail de vastgestelde systematiek. Op dit moment is ProRail binnen een projectgroep bezig een nieuwe systematiek voor de gebruiksvergoeding te ontwikkelen.

Compliance

De vervoerders verwachten dat ProRail een proactieve rol op zich neemt door het proces voor milieuvergunningen op emplacementen te verbeteren waardoor niet meer achteraf na planontwikkeling of capaciteitsverdeling ontdekt wordt dat de wijziging/uitbreiding niet binnen de bestaande milieuvergunning past. En daarnaast zou volgens hen toezicht op emplacementenbeheer minder complex hoeven te zijn wanneer ProRail landelijke uniform goed te begrijpen en uit te voeren milieuvoorschriften voor gebruik van emplacementen opstelt.

ProRail hanteert sinds enkele jaren een uniforme milieuaanvraag. Echter elk bevoegd gezag kan daar van afwijken. Voorts zijn nog oudere milieuvergunningen van kracht. Door middel van het instrument ICM (Integraal Capaciteitsmanagement) wordt vooraf de capaciteitsverdeling ook getoetst op de milieuruimte. In het kader van toekomstige plannen wordt verder gekeken naar de consequenties ervan voor de milieuruimte op emplacementen. Zo mogelijk wordt een herziening van, of een nieuwe milieuaanvraag ingediend. Het bevoegd gezag beslist echter op de aanvraag.

Bijlage 2

Risicomanagement

De Directie van ProRail is verantwoordelijk voor het risicomanagementsysteem. Dit systeem en het beleid zijn vastgelegd op een website. De kennis over risicomanagement wordt bevorderd door cursussen die meerdere keren per jaar aan de medewerkers van ProRail worden gegeven. ProRail hanteert een gedragscode waarin regels met betrekking tot integriteit en gedrag zijn vastgelegd. Het melden van onregelmatigheden is mogelijk bij drie vertrouwenspersonen. Risico's met betrekking tot milieu en veiligheid worden apart gemanaged, maar maken integraal onderdeel uit van het risicoraamwerk. De verantwoordelijkheid voor beleid, advies en rapportage is belegd bij een apart expertteam. Naast een systeem voor integraal risicomanagement en milieu- en veiligheidsrisico's, hanteert ProRail een projectmethodiek voor risico's die met de beheersing van (grote) projecten te maken hebben. Elk jaar wordt het risicomanagementsysteem intern en extern geaudit om de effectiviteit vast te stellen. De directie bespreekt periodiek de opzet en werking van het risicomanagementsysteem en de top risico's met de Raad van Commissarissen. De beheersing van de top risico's wordt drie maal per jaar beoordeeld door het Risk Committee.

Het systeem van risicomanagement

ProRail baseert het risicomanagementsysteem op het COSO-ERM²⁵ model. De managementteams van de bedrijfs- en stafeenheden voeren zelfstandig risk self assessments (RSA) uit waarbij de doelstellingen van ProRail centraal staan. Hierbij worden de risico's die het behalen van onze doelstellingen zouden kunnen belemmeren, onderkend. Deze worden naar aard gecategoriseerd in strategisch, operationeel, compliance of rapportagerisico's. Met behulp van een risicomatrix worden de risico's gewogen op basis van gevolg en kans, waarna de belangrijkste worden voorgelegd aan de directie. Zo ontstaat een lijst van top risico's die de directie in zijn rol als Risk Committee het hele jaar monitort. De invulling van de risicomatrix die de weging van de risico's bepaalt, is in 2010 geëvalueerd. Hieruit blijkt dat de tolerantie voor risico's met grote impact en kleine kans is afgenomen. De top risico's zijn in 2010 voor het eerst op een bruto manier bepaald. Hieruit is een lijst met 11 top risico's ontstaan. Dit zijn risico's die de directie zelf periodiek monitort. Daarna is netto vastgesteld wat de kans van optreden en de impact van het risico is. De gewogen risico's zijn in een heat map geplaatst. Zo is een gedeeld beeld ontstaan van de huidige mate van beheersing inclusief de ambitie op de middellange (2013-2015) en lange termijn (2020).

De uitkomsten van de RSA worden inclusief voorgenomen beheersmaatregelen vastgelegd in het risicoregister. Plannen om te komen tot een betere beheersing van de onderkende risico's worden met behulp van dit register actief gevolgd. Aan het eind van het jaar volgt een control risk self assessment (CRSA). Daarbij stellen de afzonderlijke managementteams en de directie vast of en in welke mate het integraal risicomanagementsysteem werkt.

De leden van de directie ondertekenen op basis van het CRSA een managementverklaring waarin zij vastleggen dat ze aan vereisten van de risicomanagementcyclus (RSA, CRSA en monitoring en verantwoording) hebben voldaan.

Hieronder zijn op basis van de huidige inzichten de belangrijkste risicogebieden voor 2012 en verder beschreven.

Strategisch

De omgeving waarin ProRail opereert, is complex. Naast de gebruikelijke klant/leverancier/marktomgeving heeft ProRail in belangrijke mate te maken met een politieke omgeving. Dit heeft invloed op onze plannen maar ook consequenties voor onze verantwoording. Het succes van ProRail staat of valt met goede relaties met onze stakeholders. Naast onze aandeelhouder en medewerkers zijn goede relaties met overheden, vervoerders en leveranciers een belangrijke voorwaarde voor het bereiken van onze strategische doelstellingen. ProRail heeft dit strategisch risico benoemd als 'stakeholderrisico'.

25 COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission.

ERM: Enterprise Risk Management

Daarnaast zijn de financierbaarheid van het beheer van het huidige spoorwegnet, de invulling van onze maatschappelijke rol door uitbreiding van de capaciteit en vergroting van de betrouwbaarheid binnen de door de wet gestelde regels als top risico benoemd.

Het inspelen op veranderde (markt)omstandigheden vraagt een flexibele en daadkrachtige organisatie. ProRail heeft in 2010 een nieuwe organisatie ingericht om hier maximaal op in te spelen.

ProRail heeft marktrisico gedefinieerd als het risico op aantasting van onze concurrentiepositie ten aanzien van andere middelen van vervoer.

Ten slotte, de specialistische kennis die nodig is om op een adequate wijze functies bij ProRail te vervullen, maakt dat spanningen op de arbeidsmarkt ProRail hard kunnen treffen. Een evenwichtige opbouw van het personeelsbestand is daarom van belang. De risico's die hiermee samenhangen, worden zo goed mogelijk gemanaged met (strategische) personeelsplanning.

Operationeel

Zowel bij het onderhouden en verzorgen van de dagelijkse treindienstregeling als bij (grote) bouwprojecten ontstaan dagelijks veiligheidsrisico's. Veiligheidsrisico's voor medewerkers en reizigers hebben bij ProRail topprioriteit. Daarnaast is het risico op een verstoring van de dienstregeling onderkend als top risico. Verstoring van de dienstregeling kan ontstaan door falen van het systeem of door menselijk handelen. Het risico op verstoringen onder invloed van het weer en het daarna op gang brengen van de dienstregeling wanneer een verstoring is opgetreden, worden in samenwerking met de vervoerder gemanaged.

Compliance

Een van de kerntaken van ProRail is het verdelen van de capaciteit op het Nederlandse spoorwegnet. Deze verdeling is aan vele voorschriften verbonden op het vlak van milieu en veiligheid, maar ook aan regelingen die eerlijke concurrentieverhoudingen moeten borgen. De complexiteit die verbonden is met de capaciteitsverdeling binnen wet- en regelgeving vereist constante monitoring.

In 2011 heeft ProRail algemeen integriteitsbeleid vastgesteld. Dit beleid is gericht op het voorkomen en detecteren van integriteitsincidenten en het vaststellen van de reactie op integriteitsschendingen. Het beleid bestaat uit de volgende componenten: de gedragscode, het medewerkersprotocol, de klokkenluiderregeling, een overzicht wet- en regelgeving, een communicatieplan inclusief communicatiestrategie gericht op integriteitsincidenten, risicobeheersing informatievoorziening (beleid), toegangsbeleid en in zijn algemeenheid integriteitsrisicomanagement als onderdeel van het integraal risicomanagement. Daarnaast is het aantal vertrouwenspersonen waar incidenten kunnen worden gemeld, uitgebreid van één naar drie personen.

Verslaggeving

ProRail stuurt op resultaat. Resultaatafspraken met de concessieverlener worden gemeten met behulp van kernprestatie-indicatoren (KPI's). Deze KPI's dienen betrouwbaar, volledig en juist te worden gerapporteerd. Om de kwaliteit van deze niet-financiële gegevens te kunnen borgen, is recent een administratieve organisatie ingericht en zijn interne beheersmaatregelen vastgelegd, gebaseerd op ons risicoregister. De Directie ziet toe op de betrouwbaarheid van de rapportages in het algemeen en die van de KPI's in het bijzonder.

Ontwikkeling van het risicomanagementsysteem

Elk jaar ontstaan weer nieuwe kleine of grotere risico's waaruit blijkt dat de onderkenning, weging en beheersing van risico's altijd voor verbetering vatbaar zijn. Hierbij moet een evenwicht worden gevonden tussen de kosten en de baten van het integrale

risicomangementsysteem en de veranderingen hierin die de organisatie kan absorberen. In 2010 hebben we de regels en methode van het RSA verscherpt en de formulering van de management-verklaring risicomangement verder geconcretiseerd. De rapportage over de voortgang van beheersmaatregelen en de registratie van risico's is ProRail-breed op uniforme wijze vastgelegd. De risicomatrix, onze maatstaf voor risico's, is in het najaar van 2010 aangepast. In 2012 staat een integrale uitrol centraal, inclusief de implementatie van een nieuw risicomangement tool. De verwachting is dat hiermee de effectiviteit en de efficiency van het risicomangement sterk worden verbeterd.

Bijlage 3

Staat van de infrastructuur

De staat van de infrastructuur is vanuit verschillende invalshoeken te typeren en wordt toegelicht aan de hand van drie aspecten:

- 1 **Prestatie van de infrastructuur.** Onder prestatie van de infrastructuur verstaan we hier de mate waarin de infrastructuur beschikbaar is voor treinverkeer en niet onttrokken is als gevolg van onderhoud (=onderhoudstijd²⁶) of storingen (= storingstijd).
- 2 **Life Cycle Cost (LCC) van de infrastructuur.** Onder Life Cycle kosten van de infrastructuur verstaan we de totale kosten van de infrastructuur gerelateerd aan de gereden hoeveelheid treinkilometers.
- 3 **Levensduur van de infrastructuur.**

In deze bijlage benoemen we kort de ontwikkeling van de prestatie van de infrastructuur en de ontwikkeling van de life cycle kosten van de infrastructuur. We doen dat voor het totaal van de infrastructuur en niet verder gedifferentieerd naar bijvoorbeeld spoorlijnen of spoorssystemen. De levensduur van de infrastructuur wordt per functioneel systeem toegelicht. Tevens wordt per systeem aangegeven welke ontwikkelingen er zijn en/of worden verwacht.

Prestatie van de infrastructuur

In onderstaande figuur is de beschikbaarheid van de infrastructuur weergegeven als maat voor de prestatie van de infrastructuur vanaf 2006. Deze beschikbaarheid is onderscheiden in de onderhoudstijd en de storingstijd. De tijd nodig voor onderhoud (de opstelsom van functiewijziging en functiehandhaving) is vanaf 2006 licht gedaald en neemt sinds 2009 en naar verwachting ook in latere jaren enigszins toe als gevolg van de grote hoeveelheid projecten functiewijziging (bijvoorbeeld projecten als gevolg van Hanzelijn, PHS, NSP's etc.).

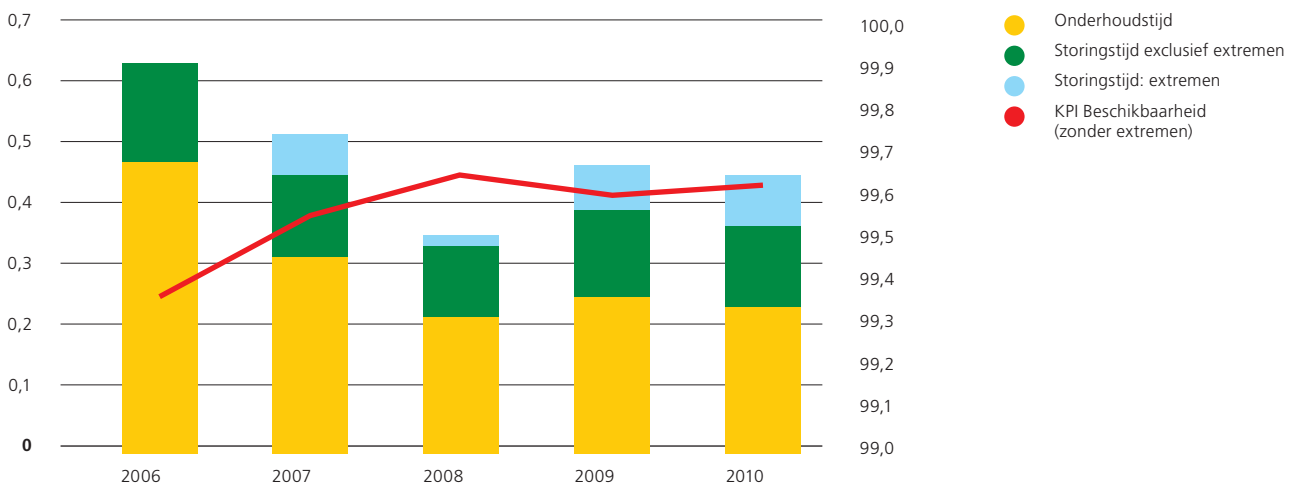
De afgelopen jaren hebben zich een aantal uitzonderlijke situaties voorgedaan die de storingstijd beïnvloeden. Deze extremen zijn; de storm in 2007, het uitvallen van Telerail in 2008, het winterweer in 2009 en de brand op de Verkeersleidingspost Utrecht in 2010. In onderstaande figuur zijn deze extremen apart weergegeven. Tevens is de ontwikkeling van de KPI beschikbaarheid weergegeven wanneer deze extremen niet worden meegerekend, deze KPI blijven we intern volgen.

We concluderen dat de prestatie van de infrastructuur, met inachtneming van het voorgaande, redelijk stabiel is, terwijl het aantal treinkilometers sinds 2006 met 10 miljoen is toegenomen²⁷.

26 De onderhoudstijd wordt bepaald door de opstelsom van de tijd die nodig is voor zowel Functiehandhaving als Functiewijziging.

27 Bron: jaarverslag ProRail 2010

Figuur 1: Beschikbaarheid



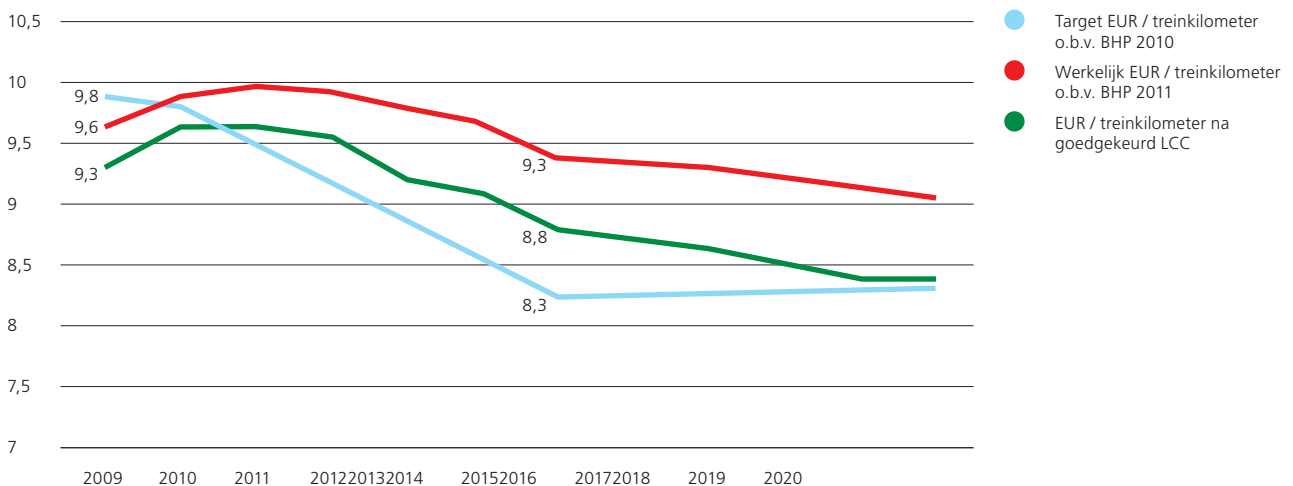
Life Cycle Cost van de infrastructuur

Om de prestatie van de infrastructuur te realiseren, is onderhoud vereist. We willen de totale LCC van de infrastructuur, uitgedrukt in kosten per kilometer, terugbrengen en de prestatie stabiel houden.

Op basis van het vigerende Beheerplan wordt de ontwikkeling van LCC weergegeven in onderstaande grafiek. Onderdeel van de toekomstige LCC ontwikkeling is een pakket van LCC maatregelen waarmee ProRail de LCC wil terugbrengen. Deze maatregelen zijn verwerkt in de ontwikkeling van de LCC zoals in figuur 2 weergegeven. Elk jaar opnieuw bezien we of de LCC zullen dalen als gevolg van de genomen maatregelen, of eventueel bijsturing nodig is en of de prestatie gelijk blijft.

De ontwikkeling van de LCC van de te beheren infrastructuur is mede afhankelijk van mutaties als gevolg van bijvoorbeeld nieuwe regelgeving op het gebied van milieu of van nieuwe infrastructuur. In de doelstelling van de waarde van de KPI LCC per trein-kilometer is hiermee rekening gehouden.

Figuur 2: Ontwikkeling LCC, o.b.v. Beheerplan 2010



Levensduur van de infrastructuur

De infrastructuur is verdeeld in een aantal functionele systemen, ieder systeem bestaat uit een groot aantal objecten (totaal 435). Per functioneel systeem wordt voor de belangrijkste objecten aangegeven wat de theoretische levensduur en de huidige leeftijd is. Tevens wordt aangegeven welk percentage zijn theoretische levensduur heeft overschreden.

Het Treinbeveiligingssysteem en transfersysteem kennen geen theoretische levensduur, hiervoor worden de afschrijvingstermijnen weergegeven. Het draagsysteem is niet opgenomen in de tabel omdat de objecten binnen het Draagsysteem passieve objecten zijn, dat wil zeggen dat als het goed is gebouwd, het gedurende de levensduur ongestoord zijn functie zal vervullen. Het ligt/staat er en blijft liggen/staan. Er is geen sprake van een eindige theoretische levensduur, er wordt alleen vervangen op basis van functiewijziging.

De gemiddelde leeftijd van de verschillende systemen ligt nog ver onder de theoretische levensduur. Het hoge percentage (buis)duikers dat ouder is dan 100 jaar komt vooral doordat na inspectie blijkt dat (buis)duikers onderhouden kunnen worden en niet vervangen hoeven te worden, of volgestort indien niet meer in gebruik.

	Theoretische levensduur	Gemiddelde leeftijd	% objecten ouder dan theoretische levensduur
Doorsnijdingssysteem			
Buisduiker	100 jaar	67 jaar	32%
Duiker	100 jaar	53 jaar	25%
Spoorbrug	100 jaar	56 jaar	6%
Overwegbevloering	20-40 jaar*	15 jaar	13%
Geluidscherm	30-50 jaar*	7.5 jaar	0%
Geleidingsysteem			
Spoorstaaf	15-70 jaar	18 jaar	7%
Ballast	23-40 jaar	17 jaar	6%
Dwarsliggers	15-70 jaar	17 jaar	10%
Bevestigingsmiddelen	18-60 jaar	15 jaar	10%
Wissels	17-60 jaar	18 jaar	14%
Wisselverwarming	15/20 jaar	12 jaar	16%
Energievoorzieningssysteem			
1500V: Hoogspanning Verdeelinrichting	30 jaar	17 jaar	5%
1500V: Gelijkstroom Verdeelinrichting	39 jaar	19 jaar	11%
Tractiegelijkrichter	40 jaar	16 jaar	4%
Tractietransformator	35 jaar	18 jaar	11%
1500V: Draagconstructie bovenleiding	80 jaar	34 jaar	13%*
Treinbeveiligingssysteem			
	Afschrijvingstermijn		
Interlocking unit	37 jaar	5 jaar	n.v.t
Seinen	50 jaar	23 jaar	n.v.t
Transfersysteem			
Stationsgebouw	n.v.t*	63 jaar	n.v.t
Stationsoutillage	15 jaar	10 jaar**	n.v.t
	m.u.v. verlichting = 30 jaar		
Perronkappen	100 jaar	38 jaar	n.v.t
Perron	40 jaar	39 jaar***	n.v.t
Liften	25 jaar	15 jaar	n.v.t
Roltrappen	15 jaar	13 jaar***	n.v.t
Communicatiesysteem			
Diversen	5-32 jaar	n.v.t	n.v.t.
Treinbeheersingssysteem			
Computerinstallaties	7 of 8 jaar	n.v.t	n.v.t
Software	15-24 jaar	n.v.t	n.v.t
* Stationsgebouwen worden niet vervangen, er wordt onderhoud gepleegd of verbouwd vanwege functiewijziging			
** 54% van de equipments heeft een bouwdatum			
*** 60% van de equipments heeft een bouwdatum			

Ontwikkelingen

Het doel de verschillende systemen is, om de komende jaren de betrouwbaarheid continu te verbeteren, tegen minder kosten, rekening houdend met de toename in het aantal trein- en tonkilometers.

De maatregelen om te komen tot lagere LCC worden in bijlage 4 toegelicht.

Voorbeelden voor het verbeteren van de betrouwbaarheid zijn:

- 1 Van 2011-2020 loopt het programma "Meerjarenprogramma geluidsanering spoor". Binnen dit programma wordt 350 kilometer geluidscherm geplaatst. Deze schermen hebben geen invloed op de cashflow tot en met 2030.
- 2 65% van de sporen en oude wissels met houten dwarsliggers wordt vervangen door betonnen dwarsliggers. Een substantieel deel van de weinig gebruikte wissels wordt gedeactiveerd, mogelijk oplopend tot 3500 stuks op de langere termijn. Dit vindt plaats in het kader van het uitwerken van maatregelen om te komen tot een robuuster spoorstelsel. Deze maatregel wordt momenteel met vervoerders afgestemd en is daarom nog niet in dit Beheerplan verwerkt.
- 3 Voor 2012 moeten alle stootjucken conform nieuw beleid vervangen zijn, met als doel de veiligheid bij kopsporen te verhogen.
- 4 Tot 2012 minimaal investeren in het 1500V systeem, gezien het beleid om de vervoersvraag niet voor te blijven. Jaarlijkse capaciteitstoets van tractie-energievoorziening (1500V) is hierbij nodig.
- 5 Verdere optimalisatie in RAMS/LCC van de systemen die infrastructuurobjecten voeden, gezien de eisen van verhoogde beschikbaarheid (bv. nieuwe voedingsconcept EBS1b).
- 6 ProRail is gestart met pilots voor duurzame verlichting binnen het Transfersysteem. Dit moet niet alleen bijdragen aan lagere LCC, maar ook aan een lager energieverbruik.
- 7 In 2011 heeft ProRail onder de naam 'Vaste Telecom Infrastructuur' het vervangen van verouderde interlokale koperkabels door een hoogwaardig transmissienetwerk d.m.v. glasvezel en het ATM protocol. Samen met TenneT is ProRail een samenwerking aangegaan om de overcapaciteit die ontstaat in de geïnstalleerde glasvezelinfrastuctuur van TenneT en ProRail te vermarkten. Deze joint venture, Relined genaamd, voert deze activiteiten zelfstandig uit.
- 8 In de tweede helft van 2011 vindt de initiatie plaats van het vervolgproject VTI+ die zich ontfermt over de vervanging van huurkabels van BT door eigen glasvezels en de uitrol van het moderne MPLS protocol (dat weer efficiënter omgaat met de capaciteit dan ATM en dus meer dataverkeer mogelijk maakt).
- 9 In de jaren 2010 t/m 2019 zullen aanzienlijke vervangingsinvesteringen aan het GSM-R systeem worden gedaan, vanwege het technisch/economisch end-of-life zijn van de diverse componenten van het systeem. Tevens wordt er in deze vervangingsronde voor GSM-R meer redundantie en "disaster tolerantie" gerealiseerd en vindt er een technische vernieuwing plaats.
- 10 Het programma Continuïteit dat loopt tot begin 2013 en zorgt dat enerzijds de afzonderlijke componenten van treinbeheersing robuuster worden en anderzijds dat bij uitval van een verkeersleidingpost de functies elders kunnen worden overgenomen.
- 11 Momenteel is er voor ieder type beveiligingssysteem aparte software dat voor de communicatie met de treinbeheersingssystemen zorgt (EBP; KEV; KBV). De komende jaren is een vervanging van deze lappendeken voorzien door Astris en levert een sterke vereenvoudiging op. Astris wordt als software product opgeleverd in 2012 en uitgerold in de periode 2012-2016.
- 12 Langlopende ontwikkeling voor het verbeteren van de basis reisinformatie waarvan de implementatie in 2012 wordt afgerond. Met het overdragen van de verantwoordelijkheid van de reisinformatie aan NS wordt in 2011 bezien welke verantwoordelijkheden ProRail houdt t.a.v. de reisinformatieobjecten.

Bijlage 4

Financiën

Bijlage 4.1

Meerjarenbeeld 2011-2020

Tabel 4.1 geeft inzicht in de meerjarenontwikkeling van de kosten en opbrengsten over de jaren 2011-2020, verdeeld naar de verschillende activiteiten respectievelijk financierings-categorieën, en de (jaarlijkse) financieringsbehoefte.

Tabel 4-1: Kosten versus opbrengsten 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Opbrengsten											
Rijksbijdrage	1.346	1.243	1.268	1.061	1.025	865	836	972	983	1.976	11.575
Gebruiksvergoeding	253	259	269	272	327	331	335	343	348	353	3.091
Publieke en Private Partijen	35	38	38	45	35	35	35	35	35	35	366
Omgevingswerken	200	210	260	260	250	220	190	180	180	180	2.130
FENS	65	43	47	46	9	2	-	-	-	-	211
MIRT	624	502	526	532	712	796	832	857	811	730	6.922
Totaal Opbrengsten BHP 2012	2.523	2.295	2.408	2.216	2.358	2.250	2.228	2.387	2.357	3.274	24.295
Kosten											
Funcsiehandhaving											
Beheer en calamiteitenorganisatie	169	148	165	164	161	154	156	156	156	156	1.586
Onderhoud transfer	71	70	68	65	64	64	65	65	65	66	663
Kleinschalig onderhoud	270	269	252	231	233	234	237	237	233	233	2.429
Grootschalig onderhoud	146	125	132	131	103	103	103	109	111	106	1.169
Bovenbouwvernieuwing	166	137	153	192	184	174	192	198	128	220	1.745
Vervangingsinvesteringen	187	196	199	168	175	158	190	253	280	336	2.142
Mistral	9	7	49	96	119	125	74	62	31	19	591
Betuweroute	41	41	34	26	30	31	31	32	33	34	337
Totaal Funcsiehandhaving	1.059	992	1.053	1.073	1.069	1.044	1.049	1.113	1.040	1.170	10.662
Netto-apparaatskosten	265	283	271	265	258	258	258	258	258	258	2.631
Financiële baten en lasten	44	33	34	35	35	35	36	36	37	37	357
Funcsiewijziging											
Kleine Funcsiewijzigingen	30	25	55	74	139	87	38	38	38	31	554
Geoormerkte programma's	152	162	157	128	85	75	80	79	59	48	1.024
Verkenningen en Innovatie	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	34
Omgevingswerken	200	210	260	260	250	220	190	180	180	180	2.130
FENS	65	43	47	46	9	2	-	-	-	-	211
MIRT	624	502	526	532	712	796	832	857	811	730	6.922
Totaal Funcsiewijziging	1.074	945	1.049	1.042	1.199	1.184	1.143	1.156	1.091	992	10.875
Totaal Kosten	2.443	2.253	2.407	2.414	2.560	2.520	2.485	2.562	2.425	2.456	24.526
Financieringsbehoefte	80	42	2	-199	-202	-270	-257	-175	-69	818	-230

Bijlage 4.2

Financiën 2011-2020: mutaties in meerjarenplanning opbrengsten

Gebruiksvergoeding

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

Tabel 4-2a: Gebruiksvergoeding 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Gebruiksvergoeding gemengd net (2011)	232	237	239	239	240	243	246	253	256	260	2.446
LCC Maatregelen	-	-	-	-	50	50	50	50	50	50	300
Mutatie Prijs (Indexatie)	3	2	6	6	6	6	6	6	6	6	53
Mutatie Volume	-1	0	2	2	2	2	2	2	2	2	13
Mutatie Overig	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Gebruiksvergoeding gemengd net (2012)	235	239	246	247	298	301	304	311	315	318	2.813
Gebruiksvergoeding HSL (2011)	5	5	5	5	5	5	6	6	6	7	55
Mutatie Prijs (Indexatie)	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Mutatie Volume	-1	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-2
Gebruiksvergoeding HSL (2012)	4	5	5	5	5	5	6	6	7	7	56
Gebruiksvergoeding Betuweroute (2011)	14	17	29	29	29	29	29	29	29	27	262
Mutatie Volume	-	-2	-12	-9	-5	-4	-4	-3	-2	1	-40
Gebruiksvergoeding Betuweroute (2012)	14	15	17	20	24	25	25	26	27	28	222
Totaal Gebruiksvergoeding	253	259	269	272	327	331	335	343	348	353	3.091

Gebruiksvergoeding Gemengd Net

De reeks voor de gebruiksvergoeding Gemengd Net, zoals gepresenteerd in tabel 4-2a, is gebaseerd op de verwachte opbrengsten uit gebruiksvergoeding uitgaande van de tarieven in de Netverklaring 2012 en de meerjarige prognose van de vervoersontwikkeling, zoals opgesteld in het voorjaar van 2010. De reeks is niet gebaseerd op de opgestelde prognose in het voorjaar 2011, aangezien er nog geen overeenstemming met het ministerie van Infrastructuur en Milieu is over de vervoersontwikkeling n.a.v. het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

De reeks is gebaseerd op de tarieven 2012 (prijspeil 2011). ProRail is op het moment van schrijven bezig met het opstellen van de tarieven 2013. Als de tarieven 2013 zijn vastgesteld, wordt een impactanalyse gemaakt, waarna er besluitvorming plaatsvindt, om de reeks aan te passen. Mede naar aanleiding van het kabinetstandpunt "Spoor in Beweging" komt ProRail met een aanpassing van de gebruiksvergoedingssystematiek per 2014/2015. In de tarieven 2013 wordt een gestaffeld tarief voor treinkilometers geïntroduceerd.

Tot slot gaan we er op dit moment vanuit dat de goederenvervoerders vanaf 2013 weer de gehele gebruiksafhankelijke kosten betalen; tot en met 2012 is er een subsidieregeling waardoor zij niet de volledige gebruiksafhankelijke kosten betalen.

Over de gehele periode 2011 t/m 2020 is de reeks gebruiksvergoeding Gemengd Net in dit Beheerplan EUR 367 miljoen hoger dan het Beheerplan 2011. Deze stijging bestaat uit de volgende positieve effecten:

- EUR 300 miljoen door de taakstelling vanuit het regeerakkoord vanaf 2015 van EUR 50 miljoen per jaar;
- EUR 53 miljoen door stijging van de tarieven 2012 t.o.v. 2011;
- EUR 13 miljoen door een volume-effect. Het volume-effect wordt veroorzaakt door aanvullend gebruik van treinpad voor losse locen en ledig materieel en nieuwe inzichten in het gebruik van bovenleiding en opstel- en rangeercapaciteit;
- EUR 1 miljoen door overige mutaties.

Stille treinen

Tijdens de uitvoering van het Innovatieprogramma Geluid is onderzoek gedaan naar (bron) maatregelen om geluidsoverlast van spoorwegen te reduceren. Uit onderzoek is gebleken dat het stiller maken van lawaaierig materieel de meest kosteneffectieve (bron)maatregel is. Om deze meest kosteneffectieve maatregel toe te passen, heeft ProRail een financieel instrument ontwikkeld om vervoerders/wagoneigenaren te stimuleren om hun lawaaierig materieel om te bouwen. Hiermee wordt beoogd dat er meer "stille" kilometers in Nederland worden gereden. De kosten hiervan bedragen EUR 19 miljoen voor de periode 2011-2017.

Gebruiksvergoeding Betuweroute

De gebruiksvergoeding sluit aan op het bijgestelde financiële beeld van Keyrail. Voor de opstartfase van de Betuweroute is er subsidie beschikbaar gesteld op basis van de "businesscase Keyrail". Deze businesscase veronderstelt een kostenneutrale dienstverlening op dit traject vanaf 1 september 2013.

Beschikbare middelen ministerie van Infrastructuur en Milieu

De beschikbare middelen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu dienen ter dekking van de vervangingsinvesteringen en exploitatiekosten (capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten) van het landelijke spoorwegnet.

Tabel 4-2b: Beschikbare middelen ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Beschikbare middelen ministerie (2011)	1.229	951	950	1.050	1.213	1.109	1.308	1.297	1.134	2.216	12.455
Mutaties	117	292	318	12	-188	-243	-472	-325	-151	-240	-880
Beschikbare middelen ministerie (2012)	1.346	1.243	1.268	1.061	1.025	865	836	972	983	1.976	11.575

Tabel 4-2b toont de jaarlijks bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu beschikbare middelen ten behoeve van Beheer en Instandhouding en de vooruitontvangen bijdragen (de bijdragen die ultimo 2010 beschikt zijn). In de jaarlijkse subsidieaanvraag vraagt ProRail een subsidiebijdrage ten behoeve van Beheer en Instandhouding aan dat gecorrigeerd wordt voor de vooruitontvangen subsidiebijdragen.

Opbrengsten van private en publieke partijen

Tabel 4-2c: Opbrengsten van private en publieke partijen (PPP)
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Opbrengsten PPP (2011)	36	35	35	42	33	33	33	32	32	32	343
Mutaties	-1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7
Verschuivingen	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2	17
Opbrengsten PPP (2012)	35	38	38	45	35	35	35	35	35	35	366

Onder deze opbrengsten zijn voornamelijk opbrengsten opgenomen van werkzaamheden die ProRail uitvoert voor private en publieke partijen. Waaronder:

- Instandhouding werken van lokale en regionale partijen;
- Levering van reisinformatie aan vervoerders (omroepcontract met NS Reizigers);
- Beheer en onderhoud van sectorbrede automatiseringssystemen (o.a. Vervoer Per Trein (VPT)).

Daarnaast zijn de opbrengsten voor geleverde diensten aan Keyrail (deelneming van ProRail) op de Betuweroute ook in deze reeks verantwoord. Keyrail voert een zelfstandig tariefbeleid en kent een aparte subsidieregeling.

Mutaties (+/- EUR 7 miljoen)

De mutaties betreffen eveneens een saldo van diverse plussen en minnen. De belangrijkste twee betreffen:

- Een ophoging van de ontvangen vergoedingen voor onderhoud van objecten die in opdracht van derden zijn gerealiseerd (EUR 24 miljoen);
- Het wegvallen van opbrengsten voor beheer en onderhoud van de SUNIJ²⁸-lijn (EUR 19 miljoen);
- EU subsidie ten behoeve van het geormerkte programma upgrade ERTMS (EUR 1 miljoen).

28 SUNIJ = Sneltram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein.

Verschuivingen (+/- EUR 17 miljoen)

De verschuivingen betreffen een saldo van plussen en minnen. De belangrijkste verschuiving betreft de treindienstleiders van KeyRail die bij ProRail in dienst zijn en waarvan de kosten aan KeyRail worden doorbelast. Deze doorbelastingen waren in Beheerplan 2011 nog niet als opbrengst begroot.

Bijlage 4.3

Financiën 2011-2020: mutaties in meerjarenplanning kosten

4.3.1 Functiehandhaving

De kosten voor functiehandhaving zijn weergegeven in tabel 4.3 (prijspeil 2011). De kosten wijzigen door de genoemde mutaties in hoofdstuk 4 en de verdere verbetering van het plan. De verschillende kostensoorten worden hierna behandeld.

Tabel 4-3: Functiehandhaving 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Beheer en calamiteitenorganisatie	169	148	165	164	161	154	156	156	156	156	1.586
Onderhoud transfer	71	70	68	65	64	64	65	65	65	66	663
Kleinschalig onderhoud	270	269	252	231	233	234	237	237	233	233	2.429
Grootschalig onderhoud	146	125	132	131	103	103	103	109	111	106	1.169
Bovenbouwvernieuwing	166	137	153	192	184	174	192	198	128	220	1.745
Vervangingsinvesteringen	187	196	199	168	175	158	190	253	280	336	2.142
Mistral	9	7	49	96	119	125	74	62	31	19	591
Betwoutroute	41	41	34	26	30	31	31	32	33	34	337
Totaal Functiehandhaving	1.059	992	1.053	1.073	1.069	1.044	1.049	1.113	1.040	1.170	10.662

Beheer en Calamiteitenorganisatie

De activiteiten die we uitvoeren voor 'Beheer en calamiteitenorganisatie' vormen de basis voor de prestaties die ProRail levert. Beheeractiviteiten die bijdragen aan de randvoorwaarden voor het functioneren van ProRail zijn:

- Incidentenregie (voorheen calamiteitenorganisatie): het voor railinfrastructuurgebruikers op een betrouwbare, efficiënte en effectieve wijze voorkomen, beperken en afhandelen van incidenten die zich voordoen op en rond het spoor, gericht op het kunnen garanderen van de overeengekomen capaciteitsverdeling;
- Het beheer van verschillende netwerken, camera's op stations en de huur van verbindingen;
- Beheer Post 21: het jaarlijkse beheerbudget voor het softwareonderhoud van het systeem Verkeersleiding (VKL) en van de Procesleidings- en

- Treinbeheersingssystemen (PRL/TBS);
- Het beschikbaar stellen van transportcapaciteit (TenneT); onder meer gas, water, elektra, belasting (OZB), huurkosten en beleidsontwikkeling ten behoeve van het primaire proces (o.a. productmanagement en onderzoek);
- Verzekeringopolissen (bedrijfsaansprakelijkheid, brand en bestuursaansprakelijkheid).

29 De prestaties op het gebied van Toegankelijkheid Stations worden verwezenlijkt door uitrol van het geoomerkte project "Toegankelijkheid".

Tabel 4-4a: Beheer en calamiteitenorganisatie 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Beheer en calamiteitenorganisatie (2011)	170	167	169	169	169	169	170	171	172	172	1.698
Mutaties	2	3	4	4	4	4	5	3	1	0	31
LCC Maatregelen	-3	-7	-6	-7	-7	-12	-14	-14	-14	-14	-99
Verschuivingen	-0	-16	-2	-3	-5	-7	-5	-4	-2	-2	-44
Beheer en calamiteitenorganisatie (2012)	169	148	165	164	161	154	156	156	156	156	1.586

Ten opzichte van Beheerplan 2011 is de reeks voor beheeractiviteiten gedaald met EUR 112 miljoen.

Mutaties (+/- EUR 31 miljoen)

Deze mutaties hebben met name betrekking op indexering.

LCC maatregelen (-/- EUR 99 miljoen)

Om invulling te geven aan de diverse taakstellingen en het reeds bestaande tekort ten opzichte van de beschikbare middelen, heeft ProRail in Beheer LCC maatregelen genomen. Het betreft onder andere 'Slimmer Inkopen' (bijvoorbeeld grootschaliger inkoop van licenties), alsmede een verlaging van het GSM-R contract.

Verschuivingen (-/- EUR 44 miljoen)

Deze verschuiving heeft betrekking op overheveling van onder andere beheer van generieke applicaties (Kantoorautomatisering en SAP) onder de rubricering apparaatskosten.

Onderhoud transfer

Het onderhoud aan transfervoorzieningen realiseert in belangrijke mate de reizigers tevredenheid KPI's die ProRail heeft gedefinieerd op het gebied van Reinheid en Sociale Veiligheid²⁹. Onderhoud transfer omvat op hoofdlijnen:

- Schoonmaak (graffiti, vandalisme);
- Onderhoud (dagelijks en constructief onderhoud en verhelpen van storingen);
- Energie, OZB (onroerende zaak belastingen) en verzekeringen.

Tabel 4-4b: Onderhoud transfer 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Onderhoud transfer (2011)	70	77	74	73	75	75	75	75	76	76	746
Mutaties	1	-0	4	5	4	4	4	3	3	3	31
LCC Maatregelen	-	-2	-8	-13	-14	-14	-14	-13	-13	-13	-106
Verschuivingen	-	-4	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0	-7
Onderhoud transfer (2012)	71	70	68	65	64	64	65	65	65	66	663

Ten opzichte van Beheerplan 2011 is de reeks Onderhoud transfer gedaald met EUR 82 miljoen.

Mutaties (+/- EUR 31 miljoen)

Deze mutatie heeft met name betrekking op indexering en het verbeteren van de reeks op basis van herziene en verbeterde objectdata in de systemen.

LCC maatregelen (-/- EUR 106 miljoen)

Dit besparingsbedrag is een inschatting o.b.v. voorstellen die thans worden uitgewerkt.

Verschuivingen (-/- EUR 7 miljoen)

Het betreft een overheveling naar apparaatskosten van kosten voor Centrale Regie Ruimte (CRR) ten behoeve van het uitlezen van camerabeelden op stations.

Kleinschalig onderhoud

Kleinschalig Onderhoud (KO) voorziet in de activiteiten die noodzakelijk zijn om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren. Het gaat zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten. Deze activiteiten zijn onder andere gericht op inspecties en schouw van de infrastructuur, correctie van spoorligging, vervangen van (kleine) componenten, functieherstel bij storingen, RCF ('Rolling Contact Fatigue³⁰)/Ultrasoon, en sanering van schermen.

Het uitvoeren van KO wordt tot nu gecontracteerd met aannemers door middel van Output Proces Contracten (OPC). Vanaf 2008 worden de OPC contracten omgezet in Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) contracten. We realiseren hiermee een betere kosten/prestatieverhouding. Dit past binnen het streven naar lagere 'life cycle costs' (LCC), zoals in de strategische doelstellingen is verwoord.

Tabel 4-4c: Kleinschalig onderhoud (KO) 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Kleinschalig onderhoud (2011)	266	251	237	224	221	222	224	225	227	229	2.327
Mutaties	4	8	15	14	21	21	21	20	15	13	151
LCC Maatregelen	-	-	-6	-9	-9	-9	-9	-9	-9	-9	-66
Verschuivingen	-	10	6	1	-	-	-	-	-	-	17
Kleinschalig onderhoud (2012)	270	269	252	231	233	234	237	237	233	233	2.429

Ten opzichte van vorig jaar is de reeks Kleinschalig Onderhoud gestegen met EUR 94 miljoen.

Mutaties (+/+ EUR 151 miljoen)

Dit betreft indexering (EUR 69 miljoen), waarin inbegrepen het effect van werkelijke indexatie van bestaande contracten (EUR 33 miljoen). Daarnaast extra kosten, zoals onderhoud aan nieuwe infra (EUR 25 miljoen) en verder voor EUR 57 miljoen een risico-reservering in het kader van nog niet meegenomen onderhoudsactiviteiten in de PGO-contracten.

LCC maatregelen (-/- EUR 66 miljoen)

Er zijn twee besparingsmaatregelen geëffectueerd. Het betreft enerzijds verdergaande optimalisatie van het onderhoudsrooster (OHR). Met het verlengen van de onderhoudslots, in combinatie met een verlaging van de frequentie van deze slots, ontstaat meer effectieve werktijd. Elke onttrekking voor onderhoud brengt met zich mee dat er veiligheidsmaatregelen moeten worden getroffen en opgeheven. Met een reductie van de frequentie en gelijkblijvend totaalvolume, blijft er dus meer/langer tijd over om te werken. Het betreft anderzijds 'cyclisch slijpen'. Door in Kleinschalig Onderhoud te investeren in extra preventieve slijpactiviteiten, wordt in Kleinschalig Onderhoud een besparing gerealiseerd doordat onder andere minder RCF plaats vindt.

Verschuivingen (+/+ EUR 17 miljoen)

Dit betreft overheveling van RCF activiteiten van bovenbouwvernieuwingen naar kleinschalig onderhoud.

30 RCF ("rollend-contactvermoeiing") is de vermoeiingschade die ontstaat in het contactvlak tussen wiel en rail.

Grootschalig onderhoud

Grootschalig onderhoud (GO) bevat die activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur op de lange en middellange termijn te realiseren. De activiteiten richten zich met name op:

- Onderhouden en vervangen;
- Aanpassen/wijzigen van constructies;
- Conserveren van objecten;
- Slijpen van spoorstaven;
- Het seizoenbestendig maken van de sporen.

Tabel 4-4d: Grootschalig onderhoud (GO) 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Grootschalig onderhoud (2011)	144	122	131	130	103	104	105	104	106	106	1.155
Mutaties	2	3	-8	-6	-5	-5	-4	3	2	-3	-21
LCC Maatregelen	-	9	9	7	6	4	2	2	2	2	43
Verschuivingen	-	-8	-	-	-	-	-	-	-	-	-8
Grootschalig onderhoud (2012)	146	125	132	131	103	103	103	109	111	106	1.169

Ten opzichte van Beheerplan 2011 is de reeks Grootschalig Onderhoud toegenomen met EUR 14 miljoen.

Mutaties (-/- EUR 21 miljoen)

Het continue proces van verbetering van de vastlegging van objectdata in GO resulteert hier in een kostendaling. Kostenstijgingen worden veroorzaakt door indexering en onderhoud van nieuwe infrastructuur, waaronder Spoorzone Delft en CombiPlan Nijverdal.

LCC maatregelen (+/+ EUR 43 miljoen)

Als onderdeel van de besparingsmaatregel 'cyclisch slijpen', zijn in GO de investeringskosten opgenomen voor extra slijpwerkzaamheden (EUR 43 miljoen) om in Grootschalig Onderhoud, Kleinschalig Onderhoud en Bovenbouwvernieuwing een besparing te realiseren van totaal EUR 170 miljoen (o.a. door minder RCF).

Verschuivingen (-/- EUR 8 miljoen)

Dit betreft een verschuiving (interne uren) van GO naar apparaat.

Vervangingsinvesteringen: Bovenbouwvernieuwingen

ProRail heeft de vervangingsinvesteringen in acht systemen onderscheiden. Geleidesysteem is één van de acht systemen en bestaat voornamelijk uit sporen, wissels, spoorbegrenzers, heuvelsystemen en overwegbevoering. De jaarlijkse vervangingen bedragen circa EUR 180 miljoen per jaar. Fluctuaties per jaar worden veroorzaakt door de leeftijdopbouw, de belasting en de constructietypen van de bovenbouw.

Tabel 4-4e: Vervangingsinvesteringen: Bovenbouwvernieuwingen (BBV) 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Bovenbouwvernieuwingen (2011)	164	172	179	182	222	216	262	252	188	265	2.102
Mutaties	2	-20	-6	25	-9	-1	-25	-13	-28	10	-67
LCC Maatregelen	-	-5	-14	-13	-29	-40	-44	-41	-32	-55	-273
Verschuivingen	-	-10	-6	-1	-	-	-	-	-	-	-17
Bovenbouwvernieuwingen (2012)	166	137	153	192	184	174	192	198	128	220	1.745

Ten opzichte van Beheerplan 2011 is de reeks Bovenbouwvernieuwing afgenomen met EUR 357 miljoen.

Mutaties (-/- EUR 67 miljoen)

Deze mutatie betreft het saldo van extra kosten voor indexering en lagere kosten als gevolg het meenemen van RCF-herstel in de PGO-contractering binnen Kleinschalig Onderhoud.

LCC maatregelen (-/- EUR 273 miljoen)

De besparingen die in Bovenbouwvernieuwing worden gerealiseerd, zijn het resultaat van de LCC maatregelen 'wielrailconditionering' (het conditioneren van contactoppervlak tussen wiel en rail waardoor minder slijtage ontstaat), 'cyclisch slijpen' (meer preventief slijpen levert onder andere minder spoorvervangingen op) en het verlengen van de levensduur van duoblokdwarsliggers (een analyse van deze objecten heeft uitgewezen dat de levensduur van deze dwarsliggers in een aantal gevallen significant langer is dan is aangenomen).

Verschuivingen (-/- EUR 17 miljoen)

Dit betreft overheveling van RCF activiteiten van bovenbouwvernieuwingen naar kleinschalig onderhoud.

Vervangingsinvesteringen: Overige Vervangingen

ProRail heeft de vervangingsinvesteringen in een achttal systemen onderscheiden.

Onder de 'overige vervangingen' vallen zeven systemen, bestaande uit draag-, doorsnijding- (o.a. kunstwerken en overwegbeveiliging), energievoorziening-, treinbeïnvloeding- (beveiliging), treinbeheersing- en communicatiesystemen, en transfer.

Tabel 4-4f: Vervangingsinvesteringen: Overige Vervangingen 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Overige Vervangingen (2011)	222	194	162	153	170	164	202	268	253	274	2.062
Mutaties	1	7	48	31	28	16	9	21	69	93	322
LCC Maatregelen	-19	-12	-14	-15	-19	-22	-24	-38	-44	-29	-234
Verschuivingen	-18	7	2	-1	-4	-0	3	1	3	-2	-8
Overige Vervangingen (2012)	187	196	199	168	175	158	190	253	280	336	2.142
Mistral (2011)	9	23	47	100	141	157	155	155	104	34	923
Mutaties	0	-10	-14	1	2	2	1	1	0	0	-17
LCC Maatregelen	-	1	16	-5	-24	-34	-82	-94	-73	-22	-315
Mistral (2012)	9	14	49	96	119	125	74	62	31	12	591
Overige Vervangingen (2012)	196	210	248	264	294	283	264	315	312	348	2.733

Ten opzichte van Beheerplan 2011 is de reeks Overige Vervangingen afgenomen met EUR 252 miljoen.

Mutaties (+/+ EUR 305 miljoen)

Deze toename betreft voor EUR 90 miljoen de noodzakelijke investeringen in overige bedrijfsmiddelen. Dit betreft monitoringsystemen (zoals QuoVadis, Branche Breed Monitoring Systeem) en investeringen ten behoeve van informatievoorziening aan onze bedrijfsprocessen. Deze systemen monitoren de bedrijfszekerheid van de infrastructuur en hiermee voorkomt dit extra hinder voor de vervoerders.

Verder is sprake van enkele mutaties als gevolg van hermodellering van diverse vervangingsreeksen op basis van verbeterde objectdata:

- elk jaar verbetert het inzicht in onze lange termijn reeksen en benaderen we de werkelijkheid steeds nauwkeuriger. Dat voortschrijdend inzicht leidt tot een aantal correcties op de bestaande reeksen en levert per saldo een stijging op (EUR 58 miljoen);

- ook de feitelijke uitvoeringsraming kan afwijken van de technisch berekende meerjarenreeks en levert in dit beheersplan een opwaartse correctie op (EUR 60 miljoen);
- in deze rubriek zit ook een correctie op de treinbeveiligingsreeks (EUR 40 miljoen). Dit komt met name door kostenstijgingen van de vervanging van de negen EBS-installaties. Verder stijgt de treinbeveiligingsreeks als gevolg van instroom van ATBVV en ERTMS.

Het restant betreft indexering (EUR 25 miljoen) en diverse overige mutaties (EUR 32 miljoen).

LCC maatregelen (-/- EUR 549 miljoen)

Met name de keuze voor aanpassing van de strategie / uitrol van het beveiligingsprogramma Mistral heeft effect op de reeks (-/- EUR 315 miljoen). De besparing op Mistral resulteert uit de heroriëntatie op ERTMS en gewenste extra functionaliteit. Alleen corridors waarbij ERTMS een vereiste is vanuit interoperabiliteit, of waarbij vanuit een positieve business case de toegevoegde waarde van ERTMS is aangetoond, worden voorzien van ERTMS. Voor de overige, in het kader van Mistral te vervangen corridors, wordt niet langer geanticipeerd op de komst van ERTMS.

De heroverweging m.b.t. extra functionaliteit heeft er toe geleid dat sommige wensen zijn vervallen en van een aantal andere is besloten dat deze alleen bij een positieve business case doorgang zullen vinden.

Als uitgangspunt voor Mistral wordt nu een 'Like for Like' vervanging gehanteerd: het beveiligingssysteem wordt vervangen door hetzelfde systeem of door een gelijkwaardig systeem uit de productcatalogus. Bij deze aanpak is een bijbehorend kostenmodel opgesteld welke resulteert in een lager kostenniveau.

De verwerving van de treinbeveiligingsystemen in het kader van Mistral zal plaats vinden op basis van een technologie onafhankelijke specificatie en het lagere kostenniveau als plafondbedrag. Hiermee wordt bereikt dat de optimale kostenefficiënte interlocking technologie wordt verkregen.

Verschuivingen (-/- EUR 8 miljoen)

In overige vervangingen is voor EUR 11 miljoen een overheveling naar apparaatskosten doorgevoerd ten behoeve van het OCCR. Vanaf 2012 is geen sprake meer van investeringen in het OCCR, maar van contributiebetalingen ten behoeve van de huisvesting van het OCCR, die tot de overige bedrijfslasten worden gerekend. De overige verschuivingen bedragen EUR 3 miljoen.

De overige LCC maatregelen die een neerwaarts effect hebben op de reeks overige vervangingen (EUR 234 miljoen) zijn gerelateerd aan levensduurverlenging van kunstwerken, projectportfolio optimalisatie van ICT investeringen, het efficiënter inrichten van het programma Stationsoutillage en besparingen in het energievoorzieningssysteem (andere inrichting van integrale vervanging van draagconstructie).

Mutaties nieuwe infra en intensiteit

De mutaties infra en intensiteit zijn verwerkt in de reeksen van uitbesteed werk en apparaatskosten. Onderstaand overzicht (tabel 4.4h) geeft het totaal weer van deze mutaties ten opzichte van het Beheerplan 2011 weer (zie paragraaf 4.5 voor een gedetailleerd overzicht van de nieuwe effecten van de investeringen op de exploitatie).

Tabel 4.4h: Mutaties nieuwe Infra
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Beheer en calamiteitenorganisatie	1	-1	-0	-0	0	0	1	1	1	1	3
Onderhoud transfer	-	0	1	1	1	1	1	1	1	1	7
Kleinschalig onderhoud	-	-	2	2	3	3	3	3	3	3	25
Grootschalig onderhoud	-	-	0	0	1	1	1	1	1	1	4
Mutaties nieuwe Infra (2012)	1	-0	3	3	5	5	6	6	6	6	39

Daarnaast is sprake van lagere treinintensiteiten (EUR 12 miljoen). Dit betekent niet zozeer dat vervoerders minder treinkilometers zullen realiseren, maar is het gevolg van het inzetten van lichter materieel. Hierdoor daalt de door de vervoerders te betalen gebruiksvergoeding en daarmee de opbrengsten voor ProRail uit deze gebruiksvergoeding. Hier staat tegenover dat lichter materieel minder slijtage aan de infrastructuur veroorzaakt en daarmee de onderhoudskosten dalen.

Betuweroute

Aangezien ProRail formeel de beheerder is van de Betuweroute, worden de kosten voor de Betuweroute conform de eis uit de Beheerconcessie apart inzichtelijk gemaakt in het Beheerplan. Het betreft de kosten die worden gemaakt voor de Havenspoorlijn, de doorgaande sporen van de haven naar het tracé van de A15, en het A15-tracé. In de kosten zijn ook de extra kosten van de tunnelinstallaties van de Betuweroute opgenomen. Het tracé Zevenaar-grens en het onderhoud van emplacement Kijfhoek zijn niet aan de Betuweroute toegerekend, maar aan het gemengde net.

Tabel 4-4i: Betuweroute 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Betuweroute (2011)	38	35	40	35	35	35	35	35	35	33	357
Mutaties	3	7	-6	-9	-5	-4	-4	-3	-2	1	-20
Betuweroute (2012)	41	41	34	26	30	31	31	32	33	34	337

Ten opzichte van Beheerplan 2011 is de reeks Betuweroute afgenomen met EUR 20 miljoen.

Mutaties (-/- EUR 20 miljoen)

ProRail vraagt bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu subsidie aan voor de kosten Betuweroute die door Keyrail worden gemaakt onder aftrek van de door Keyrail in rekening gebrachte gebruiksvergoeding (zie bijlage 4.2 Gebruiksvergoeding) aan de spoorwegvervoerders die over de Betuweroute rijden. In deze kosten Betuweroute zitten ook de kosten die ProRail in rekening brengt aan Keyrail voor het uitvoeren van werkzaamheden ten dienste van Keyrail. De mutaties betreffen een kostenverlaging ter compensatie van lagere inkomsten uit gebruiksvergoeding (EUR 40 miljoen), extra kosten ten behoeve van bedrijfsbrandweer op Kijfhoek tot en met 2013 (EUR 9 miljoen), een verhoging door geaccordeerde scopewijzigingen (EUR 4,4 miljoen) en een mutatie ten behoeve van zettingen en procesverbeteringen (EUR 6,5 miljoen).

ProRail vraagt eveneens subsidie aan voor de investeringskosten voor vervangingen. Deze investeringen zijn opgenomen in Bovenbouwvernieuwingen en worden namens ProRail uitgevoerd.

HSL-Zuid

ProRail beheert het contract met Infrasppeed in opdracht van de Staat op basis van een volmacht. Hiervoor is een beheerovereenkomst afgesloten met de Staat. De scope van deze overeenkomst is de HSL-Zuid infrastructuur inclusief de door Infrasppeed gebouwde railaansluitsecties. ProRail loopt hierbij geen financieel risico. Alleen de beheerkosten van de contracten zijn opgenomen. Deze beheerkosten bestaan uit kosten voor verkeersleiding en kosten voor het beheer van het contract met Infrasppeed.

Tabel 4-4j: HSL-Zuid 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
HSL-Zuid (2011)	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9	90
Mutaties	0	-1	-0	-0	0	1	1	1	1	1	3
Verschuivingen	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-3
HSL-Zuid (2012)	8	9	9	9	9	9	10	10	10	10	91

De kosten voor HSL-Zuid zijn verwerkt in de reeksen van Beheer en Apparaatskosten. In tabel 4-4j is een totaaloverzicht gepresenteerd waarin de totale kosten voor HSL-Zuid inzichtelijk zijn gemaakt.

4.3.2 Functiewijziging

De kosten voor functiewijziging zijn, verdeeld naar zes categorieën, weergegeven in tabel 4.5. Omgevingswerken, FENS en MIRT spelen in het Beheerplan een beperkte rol in de planning en financiering. Deze zijn volledigheidshalve in dit Beheerplan opgenomen om tot een financieel totaalbeeld van ProRail te komen.

Tabel 4-5: Functiewijziging 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Kleine Functiewijzigingen	30	25	55	74	139	87	38	38	38	31	554
Geormerkte programma's:	152	162	157	128	85	75	80	79	59	48	1.024
Verkenningen en Innovatie	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	34
Omgevingswerken	200	210	260	260	250	220	190	180	180	180	2.130
FENS	65	43	47	46	9	2	-	-	-	-	211
MIRT	624	502	526	532	712	796	832	857	811	730	6.922
Totaal Functiewijziging	1.074	945	1.049	1.042	1.199	1.184	1.143	1.156	1.091	992	10.875

Kleine functiewijzigingen

Tabel 4-5a: Kleine functiewijzigingen 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Kleine functiewijzigingen (2011)	47	48	51	47	57	61	58	59	59	59	547
Verschuivingen	-17	-23	3	26	82	26	-20	-22	-22	-28	7
Kleine functiewijzigingen (2012)	30	25	55	74	139	87	38	38	38	31	554

Het programma 'Kleine functiewijzigingen' wordt aangewend om knelpunten in het vervoerssysteem op te lossen. Vervoerders kunnen specifieke capaciteitsknelpunten aandragen voor dit programma. Daarnaast identificeert ProRail op proactieve wijze mogelijke knelpunten die

aan de vervoerders ter consultatie voorgelegd worden. Voor de kleine infraprojecten wordt de MCA³¹-methodiek gehanteerd om de kosten-baten afweging te kunnen maken en een prioriteringslijst op te kunnen stellen. Ook wordt het jaarpakket aan maatregelen geconsulteerd met vervoerders via de Tafel van Vergroting en Diensten. Als de MCA positief is en de betrokken vervoerders instemmen, wordt de maatregel opgenomen in het programma 'Kleine functiewijzigingen'.

Het totaal budget voor Kleine Functiewijzigingen is na verwerking van de taakstelling in Beheerplan 2011 uitgekomen op EUR 554 miljoen voor de jaren 2011-2020. De verschuiving van EUR 7 miljoen betreft een verschuiving van 2010 naar 2011. ProRail streeft er naar om het beschikbare budget t/m 2020 optimaal te benutten voor concrete verbeteringen en het oplossen van gesignaleerde knelpunten in de dienstregeling.

De invulling van besluitvormingspakket 2012 vindt plaats op basis van ingediende wensen van vervoerders en op basis van capaciteits- en kwaliteitsknelpunten vanuit het vervoersysteem. Naast een aantal concrete projecten, loopt tevens nog een aantal studies en onderzoeken om tot concrete maatregelen te komen met een perspectief op een robuuster spoorstelsel.

Met het oog op het robuuster maken van het spoor zijn operationele knelpunten geïdentificeerd vanuit de dienstregelingen 2011 en 2012 en knelpunten in de nabije toekomst (dienstregeling 2013-2018) om het vervoersysteem te verbeteren. Momenteel wordt onderzocht of deze knelpunten versneld en in samenhang kunnen worden opgelost.

Hierop anticiperend is een aantal reserveringsregels opgenomen waarmee pakket 2012, naast een aantal concrete projecten, zal worden ingevuld. Het betreft:

- Reserveringsregel voor lopende capaciteitsanalyses en klantvragen in onderzoek;
- Reserveringsregel voor toekomstige knelpunten en klantvragen van vervoerders;
- Reserveringsregels voor projecten in het kader van een robuuster spoor.

Geormerkte programma's

ProRail voert deze programma's door middel van een vooraf vastgesteld budget uit. In deze paragraaf worden in het kort de programma's beschreven en wordt de voortgang hiervan toegelicht. De verschuivingen van kosten tussen de jaren worden toegelicht in de reguliere voortgangsrapportages van ProRail.

In tabel 4.5b is een overzicht weergegeven van de geormerkte programma's. In deze tabel zijn ook de cijfers t/m 2010 opgenomen.

Tabel 4-5b: Geormerkte programma's
(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
2e fase Herstelplan Spoor	59	48	75	70	55	26	28	37	36	17	5	455
Hotspots	7	1	1	9	8	2	-	-	-	-	-	28
Stoptonend Sein (STS)	70	8	9	9	-	-	-	-	-	-	-	95
Toegankelijkheid	58	40	33	38	46	41	41	43	43	43	43	467
UPGE	48	12	9	4	7	6	6	-	-	-	-	93
Reistijdverbetering	4	0	7	4	2	-	-	-	-	-	-	16
Ruimte voor de Fiets	201	23	18	12	6	-	-	-	-	-	-	260
Upgrade tankplaten	2	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	6
Beschikbaarheid in Zicht	9	7	5	1	-	-	-	-	-	-	-	22
Externe Veiligheid Goederen	1	4	7	2	-	-	-	-	-	-	-	13
I-Teams (Stations)	4	5	2	1	-	-	-	-	-	-	-	12
Wachtruimten (Station)	2	2	8	5	-	-	-	-	-	-	-	17
Drempelloos OV	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Regie ERTMS Betuweroute	0	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Forfaitaire aftrek 2012	-	-	-16	1	4	10	-	-	-	-	-	-
Geluidregister	2	1	-0	0	-	-	-	-	-	-	-	3
Security op het spoor	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
TBL1+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PM
Regeling spoorverkeer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PM
Preventie Spoor-suicide	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PM
Totaal geormerkte programma's	467	153	161	157	128	85	75	80	79	59	48	1.490

Forfaitaire aftrek 2012

Op basis van ervaringscijfers stelt ProRail voor om gebruik te maken van een forfaitaire aftrek van circa EUR 16 miljoen voor 2012 gezamenlijk en deze te verhogen in 2013-2015.

De impact op de totale reeks 2010-2020 voor geormerkte programma's is per saldo nihil.

Investeringsprogramma 2e fase Herstelplan Spoor

Tabel 4-5c: 2e fase Herstelplan Spoor
(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
2e fase Herstelplan Spoor (2011)	52	70	108	96	68	45	35	19	5	3	-	500
Verschuivingen	7	-20	-31	-13	2	-9	-4	18	31	14	5	-
LCC maatregelen	-	-2	-3	-13	-15	-10	-4	-	-	-	-	-45
2e fase Herstelplan Spoor (2012)	59	48	75	70	55	26	28	37	36	17	5	455

Het investeringsprogramma 'Herstelplan Spoor 2e fase' is bedoeld om bestaande of reeds voorziene capaciteitsknelpunten voor 2012 op te lossen. Herstelplan Spoor 2e Fase is daarmee een logisch vervolg op Herstelplan Spoor 1e Fase. De 1e fase was vooral bedoeld om het achterstallig onderhoud van de bestaande infrastructuur op te heffen. Dit is intussen gebeurd. De resultaten daarvan zijn terug te vinden in de verbeterde betrouwbaarheid van de infrastructuur.

In de afgelopen jaren zijn de capaciteitsknelpunten op het net geïnventariseerd en van mogelijke oplossingen voorzien. Uit die lijst is een aantal knelpunten geselecteerd die gezamenlijk uit het beschikbare budget kunnen worden gefinancierd. Het gaat hier om knelpunten in de spoorinfrastructuur en in de transfercapaciteit op een aantal stations.

Bij alle knelpunten wordt gekeken naar kosteneffectieve en zo mogelijk innovatieve oplossingen. Gezien het specifieke karakter van elk knelpunt (afhankelijk van de plaats in het spoornetwerk, de bestaande lay-out en de gewenste treindienst) zijn die oplossingen heel verschillend van aard.

In samenspraak met de vervoerders worden de oplossingsrichtingen getoetst aan de doelstellingen ten aanzien van capaciteit (reistijden, aantallen goederenpaden en rijtijden), punctualiteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid. De projecten van het Herstelplan worden ook getoetst aan de inzichten uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) om de toekomstvastheid te garanderen. Dit is een voortdurend proces van onderzoeken, ontwerpen en afwegen.

Voor een aantal projecten leidt dit proces tot het besluit om projecten niet, of op een andere wijze uit te voeren. Dit geldt voor het project 'Tilburg 3e perron' (dit perron wordt niet aangelegd; in plaats daarvan wordt een aantal seinen verplaatst waarmee ook de capaciteit te Tilburg wordt vergroot) en voor het project 'Amsterdam Vrije Kruising Transformatorweg'. ProRail wil dit project niet uitvoeren; het beoogde doel om de treindienst westelijk van Amsterdam Centraal met een goede punctualiteit uit te voeren kan ook zonder deze vrije kruising worden bereikt. ProRail heeft in samenwerking met de vervoerders een studie gedaan naar alternatieve oplossingen, en heeft voorgesteld om een kleine infra-aanpassing uit te voeren aan de westzijde van station Amsterdam, ten laste van het budget Kleine Infra. Vervoerders zijn hiermee akkoord. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft aangegeven definitieve besluitvorming over de Vrije Kruising te willen opschorten tot na afronding en besluitvorming over de capaciteitsanalyses voor Amsterdam die in het kader van de PHS studie worden uitgevoerd. De lokale overheden in het Amsterdamse hebben zich achter het standpunt van het ministerie gesteld.

De projecten 'Almere Poort Inhaling' en 'Amsterdam – Weesp seinverdichting' maakten deel uit van de heroverweging van OV SAAL. Besluiten over OV SAAL MLT worden genomen medio 2012. Een deel van het budget van 'Almere Poort Inhaling' (EUR 14 miljoen) wordt besteed aan enkele maatregelen op de OV SAAL-corridor om de dienstregeling na opening van de Hanzelijn te faciliteren, de zgn. Maatregelen 2013. Dit project is feitelijk op korte termijn het alternatief voor het project Almere Poort Inhaling.

Het overige budget, EUR 45 miljoen, was in eerste instantie als reservering voor MLT OV SAAL in de reeksen opgenomen, maar is nu, gelet op de dringende noodzaak tot bezuiniging, geschrapt in afwachting van nadere besluitvorming van de minister in deze.

Het budget voor 'Amsterdam – Weesp seinverdichting' wordt gereserveerd voor alternatieve maatregelen in het kader van OV SAAL MLT.

Voor een aantal andere projecten heeft het proces van onderzoeken, ontwerpen en afwegen ertoe geleid dat meer tijd nodig was om de juiste oplossing te kiezen. ProRail kiest hierbij in overleg met vervoerders en Ministerie voor zorgvuldigheid boven doorlooptijd om te voorkomen dat voor veel geld infrastructuur wordt aangelegd die suboptimaal is. Hierbij is ook veel aandacht voor de inpassing in de (stads)omgeving, waarover veel contact is met de betrokken gemeenten. Dit betreft o.a. de projecten 'Sporen in Den Bosch', 'Eindhoven Transfer' en 'Zwolle Spoor'. Het project 'Geldermalsen Vrijleggen Merwedelingelijn' is later toegevoegd aan de scope van het Herstelplan Spoor 2e Fase en is pas gestart in 2010. Voorzienne oplevering is eind 2018; dit wordt veroorzaakt door de termijnen van de planologische procedures. Een aantal projecten is reeds gerealiseerd. De meeste overige projecten komen conform planning gereed vóór of in 2012, of worden tenminste voor de meest belangrijke extra functionaliteit voor eind 2012 opgeleverd, op tijd voor de dienstregeling 2013.

De budgetten voor de projecten van zowel 'Amsterdam Transformatorweg' als 'Amsterdam – Weesp, seinverdichting' blijven binnen Herstelplan Spoor 2e fase gereserveerd tot het moment van definitieve besluitvorming over deze projecten.

Hotspots

32 ATB-Vv: Automatische
Treinbeïnvloedingssysteem-
Verbeterde versie

Tabel 4-5d: Hotspots
(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
Hotspots (2011)	12	4	6	4	3	-	-	-	-	-	-	28
Verschuivingen	-5	-3	-4	5	5	2	-	-	-	-	-	-
Hotspots (2012)	7	1	1	9	8	2	-	-	-	-	-	28

'Hotspots' zijn veiligheidsknelpunten bij overwegen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft verzocht extra aandacht te geven aan een drietal 'hotspots':

- 1 Dordrecht: is gereed.
- 2 Bilthoven: is in de realisatiefase. Naar verwachting komen de twee onderdoorgangen respectievelijk in 2013 (onderdoorgang voor snelverkeer) en 2015 (onderdoorgang voor langzaam verkeer en toegang station) gereed.
- 3 Den Dolder: is in de planuitwerkingsfase. De onderdoorgang is eind 2013 gereed mits de gemeente als wegbeheerder in september 2011 een positief uitvoerings-besluit neemt.

Voor het programma is in totaal EUR 28 miljoen beschikbaar gesteld.

Stoptonend Sein (STS)

Tabel 4-5e: Stoptonend Sein (STS)
(in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
Stoptonend Sein (STS) (2011)	72	8	11	4	-	-	-	-	-	-	-	95
Verschuivingen	-2	-1	-1	4	-	-	-	-	-	-	-	-
Stoptonend Sein (STS) (2012)	70	8	9	9	-	-	-	-	-	-	-	95

'Stoptonend Sein (STS)' is erop gericht het aantal passages STS met 50% te verlagen en het risico dat STS met zich meebrengt met 75% te verminderen ten opzichte van het peiljaar 2003. Binnen het programma wordt de vrijgave en de uitrol van ATB-Vv³² van zowel infra als trein gerealiseerd. Daarnaast worden er onderzoeken uitgevoerd in het kader van het STS-programma (o.a. ORBIT).

Het budget voor het STS programma is in 2010 verhoogd naar EUR 95 miljoen vanwege extra kosten voor ontwikkeling ATB-Vv in internationale treinen, hogere inbouwkosten, extra ontwikkelingskosten en extra kosten in verband met de uitrol van 350 extra seinen.

In de jaren 2010 – 2012 is sprake van een verschuiving van de kosten naar latere jaren.

De realisatie in 2010 is lager uitgevallen door meevallers in de ontwikkelingskosten en uitstel van werkzaamheden naar 2011, als gevolg van een vertraging in de inbouw van materieel (in internationale treinen).

In 2011 zou een groot deel van de 350 extra seinen worden geplaatst, maar de opdrachtverstrekking heeft vertraging opgelopen, waardoor de activiteiten naar 2012 verschuiven.

Op dit moment is EUR 17,5 miljoen opgenomen voor de uitrol van de 350 extra seinen op het basisnet.

Op het moment dat de definitieve opdracht wordt verleend en de lijst met seinen bekend is, volgt een nieuwe kostenraming voor dit onderdeel.

Toegankelijkheid stations

Tabel 4-5f: Toegankelijkheid
(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
Toegankelijkheid (2011)	61	38	36	38	44	43	40	40	40	40	40	458
Mutaties	-	-	0	3	5	1	-	-	-	-	-	9
Verschuivingen	-3	2	-3	-3	-4	-3	2	3	3	3	3	-
Toegankelijkheid (2012)	58	38	36	41	49	44	40	40	40	40	40	467

Op hoofdlijnen bestaat het programma Toegankelijkheid uit drie onderdelen:

- Perronhoogte aanpassingen;
- Liften en/of (aanpassen) hellingbanen;
- Kleine maatregelen.

Het programma loopt tot 2020 en het budget bedroeg EUR 457,5 miljoen. Daar is als mutatie EUR 9 miljoen aan toegevoegd ten behoeve van extra toiletten in de OV-keten.

In 2008 is na overleg met de Tweede Kamer door de minister besloten het programma te versnellen. Het programma had een oorspronkelijke looptijd tot 2030.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in april 2010 verzocht om een herijking van het programma (o.a. scopewijzigingen door recente regelgevingen en actualisatie van de benodigde budgetten) en daarbij verzocht om ook inzichtelijk te maken welke stations in 2020 zijn aangepast en welk percentage van de reizigers daarmee wordt bereikt.

Op 21 december 2010 is het gezamenlijk door NS en ProRail opgestelde "Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid" aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu aangeboden.

Op grond van de actualisatie concluderen NS en ProRail dat de realisatie van de maatregelen uit het 'Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor' op koers liggen. De doelstellingen om in 2030 90% van de reizen van de reizigers met een functiebeperking zelfstandig toegankelijk te laten zijn en 90% van het stationsprogramma te hebben afgerond in 2020 worden naar huidig inzicht gehaald.

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft dit rapport aan de Tweede kamer aangeboden en daarbij tevens invulling gegeven aan de Motie Roemer-De Krom 25 847 nr. 66 door:

- ProRail toestemming te geven om de efficiency binnen het huidige programma in te zetten voor het eerder uitvoeren van maatregelen boven de 218 stations van het implementatieplan;
- Toe te zeggen om in de besluitvorming over de begroting voor de periode 2020-2030 mee te nemen de extra benodigde middelen t.b.v. 'alle stations toegankelijk in 2030' (circa EUR 78 miljoen excl. BTW).

UPGE

33 Zie ook onze brief d.d. 29 juli 2009; kenmerk 1511473

Tabel 4-5g: UPGE
(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
UPGE (2011)	51	11	1	3	10	20	-	-	-	-	-	97
Verschuivingen	-3	1	8	1	-3	-10	6	-	-	-	-	-
LCC maatregelen	-	-	-	-	-	-4	-	-	-	-	-	-4
UPGE (2012)	48	12	9	4	7	6	6	-	-	-	-	93

Het programma UPGE (UitvoeringsProgramma Geluid Emplacementen) is er op gericht alle emplacementen te laten voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking Industrielawaai, óf aan de eisen uit de milieuvergunning wanneer die hogere waarden dan de Handreiking toelaat. UPGE bestaat uit activeerbare (geluidschermen, smeersystemen) en niet-activeerbare (voegloos maken) kosten.

Het onderdeel voegloos maken is nagenoeg afgerond en het is mogelijk gebleken om van de post onvoorzien EUR 4 miljoen in te leveren.

Reistijdverbetering

Tabel 4-5h: Reistijdverbetering
(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
Reistijdverbetering (2011)	4	7	3	6	31	10	-	-	-	-	-	61
Verschuivingen	-0	-6	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	-	-	-	-4	-31	-10	-	-	-	-	-	-45
Reistijdverbetering (2012)	4	0	7	4	2	-	-	-	-	-	-	16

Het project 'Reistijdverbetering' komt voort uit een onderzoek naar reistijdverbeteringen ten opzichte van de dienstregeling 2007 en wordt op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerd. Inmiddels is door kleine optimalisatiemaatregelen de reistijd in de dienstregeling ten opzichte van 2007 op verschillende trajecten verkort.³³

De kosten voor Reistijdverbetering voor 2012 en verder betreffen de aanleg van een definitief zijperron in Deventer. De totale kosten hiervan betreffen EUR 14 miljoen (bovenop de kosten van EUR 2 miljoen voor het tijdelijke perron in 2008).

De mutatie bedraagt in totaal EUR 45 miljoen en is als volgt opgebouwd:

- Het ministerie heeft op voorstel van ProRail besloten het project "Inhaalspoor te Beilen" te vervangen door "Inhaalspoor te Meppel", en het budget hiervoor (EUR 5 miljoen) over te hevelen naar het programma Sporendriehoek Noord Nederland (Motie Koopmans) opgenomen in het MIRT-programma IF13.03.01;
- Het ministerie heeft besloten de reservering '160 km/u' ten bedrage van EUR 40 miljoen over te hevelen naar het MIRT-programma IF 13.03.01 en te gebruiken voor de financiering van de post 'ERTMS-pilot A'dam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum'.

Reeds eerder (in 2010) is door het ministerie besloten het project "Sittard-Heerlen" niet uit te voeren en het budget hiervoor over te hevelen naar het MIRT-programma IF13.03.01 voor het project "Verbetering van de treinverbinding Heerlen-Herzogenrath".

Ruimte voor de Fiets

Tabel 4-5i: Ruimte voor de Fiets
(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
Ruimte voor de Fiets (2011)	201	25	18	10	6	-	-	-	-	-	-	260
Verschuivingen	0	-3	-0	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Ruimte voor de Fiets (2012)	201	23	18	12	6	-	-	-	-	-	-	260

Via het ombouwprogramma 'Ruimte voor de Fiets' beschikken veel stations in Nederland straks over een nieuwe fietsenstalling. ProRail leidt het programma en heeft sinds 2000 op nagenoeg alle stations fietsenstallingen omgebouwd. ProRail werkt in het programma samen met verschillende partners (NS Fiets en de verschillende gemeenten, provincies en stadsregio's). Daarnaast zijn ook belangenorganisaties, zoals de Fietsersbond, betrokken.

Het huidige programma loopt door t/m 2014. Met name de stationsverbouwingen te Gouda, Alkmaar, Eindhoven en Tilburg zijn na 2012 nog volop in uitvoering en hiervoor zijn reeds uit het huidige budget gelden toegezegd.

Met het huidige budget voorziet het programma in circa 300.000 fietsenplaatsen. Om tot en met 2020 in de stallingbehoefte te kunnen voorzien zijn er nog zeker 200.000 extra fietsenplaatsen nodig. De bouwkosten voor deze fietsenplaatsen zullen in verband met ruimtegebrek hoger zijn dan het gemiddelde normbedrag van EUR 1.000,-. In totaliteit is hiervoor een bedrag benodigd van circa EUR 300 miljoen. Naast extra middelen vanuit het ministerie zal er ook sprake moeten zijn van co-financiering door gemeenten.

De minster heeft aan de Tweede Kamer toegezegd, in het kader van de begrotingsvoorbereiding 2012, te bezien of het mogelijk is om extra middelen voor het Programma Ruimte voor de Fiets beschikbaar te stellen.

Voor de realisatie van de extra fietsplaatsen die onderdeel vormen van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en SAAL, zal gebruikt worden gemaakt van de bestaande programmaorganisatie Ruimte voor de Fiets. Hiervoor is binnen PHS een bedrag beschikbaar van circa EUR 81 miljoen (EUR 96 miljoen inclusief BTW) en binnen SAAL een bedrag van circa EUR 9 miljoen (EUR 11 miljoen inclusief BTW). Dit betekent dat het programma Ruimte voor de Fiets kan worden gecontinueerd op het huidige peil van EUR 20 miljoen tot EUR 25 miljoen per jaar.

Upgrade tankplaten

Tabel 4-5j: Upgrade tankplaten
(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
Upgrade tankplaten (2011)	4	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Verschuivingen	-2	0	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Upgrade tankplaten (2012)	2	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	6

Het programma 'Upgrade tankplaten' voorziet in de upgrade van twintig tankinstallaties. De upgrade houdt in dat de installaties gaan voldoen aan de vandaag geldende milieueisen. ProRail introduceert hiermee het morsvrij tanken. In 2008 is de voorbereiding afgerond. In 2009 t/m 2011 vindt de daadwerkelijke uitvoering van de upgrade plaats.

Het programma 'Upgrade tankplaten' is ook wel bekend onder het programma "Upgrade tankinstallaties". De kosten in 2012 en 2013 betreffen met name financiële afronding en onvoorzien.

Beschikbaarheid in Zicht (BiZ)

Tabel 4-5k: Beschikbaarheid in Zicht
(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
Beschikbaarheid in Zicht (2011)	8	10	4	-	-	-	-	-	-	-	-	22
Verschuivingen	1	-3	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Beschikbaarheid in Zicht (2012)	9	7	5	1	-	-	-	-	-	-	-	22

ProRail heeft met het programma Beschikbaarheid in Zicht bereikt dat het storingsniveau van ICT-voorzieningen sterk is gereduceerd (van 0,07% gewogen onbeschikbaarheid naar 0,004%). In 2007 had ICT nog 27% aandeel in de verstoringen, nu is dat minder dan 4%. Het programma is nog niet klaar en voorziet nog in uitvoering van projecten die deze hoge beschikbaarheid van vitale ICT-systemen nog verder borgen, zorg dragen voor preventie van calamiteiten (betere computerruimtes centraal en decentraal) en het realiseren van mogelijkheden voor uitwijk van ICT indien zich dan toch een calamiteit voordoet (zoals de brand in Utrecht in 2010). Het programma is een combinatie van reguliere vervangingen die de uitwijkfunctionaliteit als aanvullende eis meekrijgen en aanvullende investeringen specifiek gericht op die uitwijk. Via een uitwijkcomputercentrum voor de decentrale systemen en dubbel computercentrum voor de nationale systemen wordt continuïteit gegarandeerd.

Externe Veiligheid (incl. OVGS)

Tabel 4-5l: Externe Veiligheid Goederen
(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
Externe Veiligheid Goederen (2011)	3	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	13
Verschuivingen	-3	-2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Externe Veiligheid Goederen (2012)	1	4	7	2	-	-	-	-	-	-	-	13

Dit programma betreft het uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid (EV) én het versterkingsprogramma EV. Binnen het uitvoeringsprogramma EV zijn inmiddels meerdere projecten opgenomen: Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS), Repressiemaatregelen, Hot-Box detectie en Preventie Spoor-suicide.

In 2011 is met het ministerie van Infrastructuur en Milieu afgesproken dat ProRail een deel van het resterend budget binnen dit programma mocht aanwenden ten behoeve van het project Preventie Spoor-suicide. Hiertoe is EUR 0,8 miljoen in 2011 gereserveerd. Met het ministerie is overeengekomen dat het project een vervolg krijgt, mits dit uit de bestaande project- en programmabudgetten wordt gefinancierd.

I-teams

Tabel 4-5m: I-Teams (Stations)

(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
I-Teams (Stations) (2011)	4	5	1	1	-	-	-	-	-	-	-	12
Verschuivingen	-1	0	1	-0	-	-	-	-	-	-	-	-
I-Teams (Stations) (2012)	4	5	2	1	-	-	-	-	-	-	-	12

Het programma 'I-teams' is onderdeel van het actieplan 'Groeï op het spoor' en moet ertoe leiden dat het aantal treinreizigers jaarlijks met 5% stijgt. De oorspronkelijke taak van I-teams was het op orde brengen van de statische informatievoorziening op en rond circa vijftig stations. In 2010 is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu de scope uitgebreid met 36 middelgrote tot kleine stations en 7 grote stations waar verbouwingswerkzaamheden plaatshebben.

Wachtruimten

Tabel 4-5n: Wachtruimten (Station)

(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
Wachtruimten (Station) (2011)	4	5	4	4	-	-	-	-	-	-	-	17
Verschuivingen	-2	-3	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Wachtruimten (Station) (2012)	2	2	8	5	-	-	-	-	-	-	-	17

Als onderdeel van het actieplan 'Groeï op het spoor' zoekt ProRail in dit programma samen met reizigersvervoerders naar mogelijke passende maatregelen om het wachten op middelgrote en kleinere stations te veraangemen. Het betreft maatregelen, zoals wachtruimten op kleine stations, verlichting, warmtevoorzieningen en Spoor TV. Voor deze maatregelen zijn de locaties vastgesteld. Het programma loopt door tot in 2013. Dit komt enerzijds doordat de scope in 2010 is uitgebreid en anderzijds doordat wel alle locaties duidelijk zijn, maar het vaststellen van de per locatie te nemen maatregelen veel tijd vergt. Het bedrag opgenomen in 2014 betreft onvoorzien.

Drempelloos OV

Tabel 4-5o: Drempelloos OV

(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
Drempelloos OV (2011)	0,2	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7
Mutaties	-0,2	-1,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-1,2
Drempelloos OV (2012)	-	0,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4

Door ontwikkelingen op het gebied van reisinformatie heeft ProRail besloten, dat ProRail Drempelloos OV (DOV) niet meer kan en wil faciliteren. Er wordt, in overleg met de samenwerkende partijen NS en het ministerie van Infrastructuur en Milieu, onderzocht of en op welke manier DOV kan worden voortgezet en wat dit betekent voor de invulling van rollen en verantwoordelijkheden. ProRail zal werkzaamheden op een zorgvuldige manier overdragen. Deze ontwikkeling heeft geleid tot een nieuw kasstroom overzicht, waarbij de eindprognose is verlaagd en verschoven in de tijd met als huidige einddatum 2012.

Regie ERTMS Betuweroute

Tabel 4-5p: Regie ERTMS Betuweroute
(Bedragen in EUR miljoen)

	t/m 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2010-2020
Regie ERTMS Betuweroute (2011)	0		-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4
Mutaties	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5
Regie ERTMS Betuweroute (2012)	0	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9

Verkenningen en Innovatie

Tabel 4-5q: Verkenningen en Innovatie 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Verkenningen en Innovatie (2011)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	33
Verschuivingen	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Verkenningen en Innovatie (2012)	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	34

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

Omgevingswerken

Tabel 4-5r: Omgevingswerken 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Omgevingswerken (2011)	260	270	275	250	200	175	175	175	175	175	2.130
Mutaties	-	1	3	-7	-10	-17	15	5	5	5	-
Verschuivingen	-60	-61	-18	17	60	62	-	-	-	-	-
FENS (2012)	200	210	260	260	250	220	190	180	180	180	2.130

ProRail voert projecten uit in opdracht van en voor rekening van decentrale stakeholders. Hieronder vallen omgevingswerken (tunnels, viaducten, etc.), aandeel derden in de Nieuwe Sleutel Projecten (NSP's), Light Rail projecten, Regionale Lijnen en overige projecten.

Het onderdeel Regionale Lijnen valt uiteen in twee programma's:

- Quick Scan Regionale Lijnen;
- Projecten voortvloeiend uit het Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu geeft een deel van beide programma's rechtstreeks in opdracht aan ProRail. Deze opdrachtverlening volgt de MIRT-procedure.

De regels mutaties / verschuivingen zijn het saldo van:

- Verschuiving in de tijd met name bij 'derden bijdragen' in NSP's;
- Bezuinigingseffecten bij decentrale overheden;
- Toevoeging aan de reeks van het programma Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn;
- Financiële effecten implementatie van een tunnelfonds (meerjarige raamcontracten voor ontwerp en bouw van onderdoorgangen).

Per saldo is het verwachte totaal volume gelijk gehouden aan het Beheerplan 2011.

FENS-projecten

Tabel 4-5s: FENS 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
FENS (2011)	48	42	42	35	-	-	-	-	-	-	167
Mutaties	2	13	13	2	0	0	-	-	-	-	30
Verschuivingen	15	-12	-8	8	9	2	-	-	-	-	14
FENS (2012)	65	43	47	46	9	2	-	-	-	-	211

De reeks van FENS³⁴ geeft een indicatie van de inspanningen die ProRail verricht voor projecten die worden gefinancierd uit FENS (en bevat dus niet de FENS-projecten die door NS worden uitgevoerd):

- EPO (Energievoorziening, Perronverlengingen en Opstelreinen);
- Overwegen;
- OV Chipkaart en Poortjes (ProRail-aandeel);
- Transfer (ProRail-aandeel);
- Amsterdam CS;
- InfoPlus.

34 Fonds Eénmalige bijdrage NS

35 Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

De verschuivingen zijn de effecten van de vertraagde uitrol van diverse programma's en daarmee kosten die doorschuiven naar latere jaren, voornamelijk bij de programma's OVCP, EPO, overwegen en transfer.

FENS heeft een looptijd tot eind 2012. Kosten na 2012 betreffen hoofdzakelijk de beheer- en instandhoudingskosten met betrekking tot OVCP, die tot 2015 zijn afgekocht ten laste van FENS. Daarnaast blijkt nu dat een aantal investeringsprojecten niet vòòr 2012 zal zijn afgerond. De kasstromen hiervan lopen door na 2012 en hiervoor worden administratieve afspraken gemaakt, zodat dit het afsluiten van het fonds per einde 2012 niet in de weg staat.

MIRT-projecten

Tabel 4-5t: MIRT 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
MIRT Personen (2011)	620	675	650	650	625	575	600	600	600	600	6.195
Mutaties	-20	-217	-204	-198	-8	144	180	224	186	130	216
MIRT Personen (2012)	600	458	446	452	617	719	780	824	786	730	6.411
MIRT Goederen (2011)	25	35	60	65	63	39	16	2	-	-	304
Mutaties	-1	10	21	14	33	38	36	31	25	-	207
MIRT Goederen (2012)	24	45	81	79	95	78	52	33	25	-	511
Totaal MIRT (2012)	624	502	526	532	712	796	832	857	811	730	6.922

ProRail communiceert de planning van de MIRT³⁵-projecten via de jaarlijks in december te verstrekken MIRT-opgave. De financiering van MIRT-projecten loopt via afzonderlijke beschikingsaanvragen en beschikkingen en niet via het Beheerplan. De MIRT-cijfers zijn in dit Beheerplan opgenomen om tot een financieel totaalbeeld van ProRail te komen. Hierbij zijn de MIRT-cijfers overgenomen uit de laatste MIRT-opgave d.d. 7 december 2011. In bijlage 4.4 is de volledige MIRT-opgave 2013 opgenomen.

De meest actuele inzichten worden door ProRail gecommuniceerd aan de hand van de tot het kwartaalrapport behorende DVR (Directoraat-Generaal Mobiliteit Voortgangsrapportage).

De programma's Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn, spoorse doorsnijdingen en investeringen in regionale spoorlijnen loopt via de regionale en lokale overheden en classificeert ProRail onder de zogenaamde 'omgevingswerken'. Een deel van de programma's Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn en Quick Scan Regionale Lijnen zal worden gefinancierd via de MIRT-systematiek.

36 Netto-apparaatskosten zijn inclusief derdenactiviteiten, zoals het omroepcontract met NS-reizigers.

37 Onder de geactiveerde productie eigen bedrijf zijn de door het eigen personeel verrichte werkzaamheden (aantal geschreven uren op een project x projecttarief) weergegeven die betrekking hebben op investeringen, zoals voorbereiding en toezicht. De geactiveerde productie hangt sterk samen met het investeringsvolume.

4.3.3 Lonen, overige bedrijfslasten minus de geactiveerde productie

Lonen en salarissen (inclusief sociale lasten) en overige bedrijfslasten vormen samen de bruto-apparaatskosten. Onder de bruto-apparaatskosten vallen alle personeelskosten, inclusief verkeersleiding en capaciteitsmanagement, en aanverwante kosten, zoals huisvesting, automatisering, inhuur en advies. De netto-apparaatskosten³⁶ zijn de resultante van de bruto-apparaatskosten minus de geactiveerde productie³⁷. In tabel 4-6 is een opstelling weergegeven waarbij alleen de netto-apparaatskosten zichtbaar zijn.

Tabel 4-6: Netto-apparaatskosten (lonen en overige bedrijfslasten minus geactiveerde productie) 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Netto-apparaatskosten (2011)	268	267	267	263	262	262	262	262	262	262	2.636
Mutaties	0-	5	5	5	5	5	5	5	5	5	44
LCC Maatregelen	-3	-5	-9	-12	-17	-17	-17	-17	-17	-17	-133
Verschuivingen	1	16	8	8	8	8	8	8	8	8	84
Netto-apparaatskosten (2012)	265	283	271	265	258	258	258	258	258	258	2.631

Mutaties (+/+ EUR 44 miljoen)

De mutaties betreffen voor EUR 44 miljoen indexatie en andere stijgingen van salariskosten.

LCC maatregelen (-/- 133 miljoen)

De LCC maatregelen betreffen met name reductie van inhuur, overhead en huisvestingskosten.

Verschuivingen (+/+ EUR 84 miljoen)

De verschuivingen van EUR 84 miljoen betreffen kosten die zijn overgeheveld vanuit andere kostensoorten naar apparaat, aangezien de uitgaven in deze kostensoorten gerealiseerd worden. Het betreft zoals eerder bij beheer, transfer, grootschalig onderhoud en overige vervangingen reeds toegelicht de kosten van respectievelijk generieke applicaties, de centrale regie ruimte en de huisvesting van het OCCR.

4.3.4 Financiële baten en lasten

Tabel 4-7: Financiële baten en lasten 2011-2020
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Financiële baten en lasten (2011)	40	40	41	42	42	42	43	43	44	44	421
Mutaties	4	-8	-8	-8	-8	-8	-8	-8	-8	-8	-64
Financiële baten en lasten (2012)	44	33	34	35	35	35	36	36	37	37	357

ProRail heeft naast rentelasten ook rentebaten over openstaande saldi. Deze baten zijn gesaldeerd met de lasten. Bij de herfinanciering van aflopende leningen is gerekend met een interestpercentage van 5%.

Mutaties (-/- EUR 64 miljoen)

De mutatie in 2011-2020 is gerelateerd aan het vervroegd aflossen van een leningen-pakket van EUR 1,4 miljard in het voorjaar 2010. Dit pakket stond uit bij het ministerie van Financiën en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Vanwege verdere vervroegde aflossing van leningen zullen de rentelasten in de periode 2012-2020 dalen met EUR 64 miljoen.

Bijlage 4.4 Investerings MIRT

De financiering van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) loopt niet via het Beheerplan, maar kent een eigen dynamiek. Minstens eenmaal per jaar wordt een nieuwe kostenprognose van het uitvoeringsprogramma personen- en goederenvervoer aan het ministerie verstrekt.

Dit betreft de meest recente opgave en is van 7 december 2011. Deze opgave, gepresenteerd in tabel 4-8 en tabel 4-9, is opgenomen om het inzicht van onze totale productieomvang 2010-2020 te completeren.

Tabel 4-8: Uitvoeringsprogramma personenvervoer

Versie d.d. 7 december. Prijspeil 2011

(Bedragen in EUR miljoen (exclusief BTW))

Project	Beschikt	Totaal prognose benodigd	t/m 2010	2011	2012
Amsterdam - Utrecht - Maastricht/Heerlen					
Amsterdam-Utrecht	972,6	962,3	960,1	2,3	0,0
Vleuten-Geldermalsen	706,8	831,2	384,9	90,4	62,8
Utrecht - Arnhem - Zevenaar					
Sporen in Arnhem	241,4	246,9	145,2	78,6	18,6
Traject Oost fase 1 (kopgroep)	19,2	19,2	17,1	0,0	0,1
Traject Oost peloton	31,9	199,1	2,4	3,0	5,2
Amsterdam-Almere-Lelystad					
OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad)	537,2	1.357,3	20,2	23,5	30,5
Amsterdam Zuidas, Lange Termijn incl. NSP	9,0	273,0	2,4	3,3	3,8
Stations en stationsaanpassingen					
Amsterdam Centraal, empl. wijziging sp.10 t/m 15 westzijde	76,2	71,9	71,9	0,0	0,0
Amsterdam Centraal, fietsenstalling	4,9	28,6	1,7	0,0	1,3
Den Haag Centraal terugbouwen spoor 11/12	30,9	30,9	2,3	-0,3	0,0
NSP-Arnhem (V&W deel referentiestation)	92,7	93,4	47,4	17,0	11,7
NSP-Utrecht (basisterminal); realisatie	276,4	307,7	55,0	30,7	40,8
NSP Den Haag (V&W deel referentiestation)	96,7	96,7	17,6	20,9	25,2
NSP-Rotterdam Centraal (V&W deel)	217,1	231,8	108,8	50,9	37,0
NSP-Breda (V&W deel)	42,6	47,8	18,5	0,5	8,0
Schiedam-Rijswijk incl. spoortunnel Delft (V&W aandeel)	380,9	445,9	163,6	75,2	50,0
Amsterdam Centraal; Cuypershal	20,8	30,8	0,0	2,2	2,1
Totaal kleine stations	28,9	65,3	3,7	4,4	12,0
Overige lijndelen					
Hanzelijn	918,4	883,4	603,6	126,1	72,0
Nationaal					
Programma Hoogfrequent Spoor; m.u.v. fietsenstallingen	63,4	2.303,7	11,7	7,8	21,7
Programma Hoogfrequent Spoor; onderdeel fietsenstallingen		80,7	0,0	0,0	0,0
Overige projecten enz.					
PVVO; AKI-plan + veiligheidsknelpunten; afgesloten onderdelen	161,1	161,1	161,1	0,0	0,0
PVVO; AKI-plan + veiligheidsknelpunten; lopende onderdelen	187,7	188,8	151,9	8,2	7,8
PVVO, nieuw (uit restbudget PVVO)	22,1	22,1	0,0	0,2	2,8
PVVO; Leijenseweg Bilthoven	4,4	4,4	0,0	0,0	0,3
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	24,7	24,7	3,5	6,0	7,8
Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor	25,2	537,8	12,1	2,9	1,9
Programma Ontwikkeling BB21	123,5	121,1	118,9	2,2	0,0
Regionet	145,7	155,9	75,3	12,4	20,5
Meerjarenprogramma Ontsnippering Spoor	46,5	71,0	5,1	5,8	8,3
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	0,4	20,1	0,1	0,3	0,8
ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS-expertisecentrum		8,0	0,0	0,0	4,0
Nazorg gereedgekomen projecten personenvervoer; afgesloten onderdelen	27,4	27,4	26,8	0,0	0,0
Nazorg gereedgekomen projecten personenvervoer; lopende onderdelen	31,2	34,0	14,1	0,9	5,0
Regionale projecten					
Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn; Concrete Projecten	21,3	247,0	3,7	12,7	5,0
Quicksan Decentraal Spoor	1,5	29,0	0,4	0,7	2,6
Zwolle-Groningen-Leeuwarden; Motie Koopmans	45,6	144,8	0,3	11,3	13,2
Forfaitaire verschuiving i.v.m. overplanning		0,0	0,0	0,0	-25,0
Totaal Programma Personenvervoer	5.636,1	10.404,5	3.211,3	600,2	457,7

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 e.v.
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	41,8	51,9	50,9	43,3	29,0	24,5	19,5	18,0	14,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,1	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	15,6	20,0	32,2	22,5	31,0	32,5	20,8	7,3	6,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	58,1	95,1	135,0	194,7	190,0	191,8	174,0	156,0	50,0	30,0	8,4	0,0	0,0	0,0
	2,5	5,0	10,0	10,0	25,0	65,0	65,0	50,0	25,0	6,2	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2,5	4,0	7,0	5,5	5,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	5,2	9,0	9,0	3,3	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	8,9	4,4	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	50,3	45,8	42,5	22,4	15,0	5,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	23,3	9,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	26,5	6,0	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	10,6	5,0	3,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	45,0	30,0	45,0	25,1	11,1	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3,3	9,1	13,2	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	7,7	8,9	10,2	9,0	8,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	48,0	7,0	10,0	10,0	6,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	41,0	93,7	133,0	274,0	383,2	441,0	396,0	295,0	136,0	69,6	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,3	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	3,4	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	6,5	5,5	5,7	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	5,0	7,3	4,5	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,5	1,5	1,5	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	4,2	1,0	1,0	1,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1,0	8,7	38,8	72,0	70,7	70,2	70,2	70,2	63,5	35,7	9,5	7,2	3,4	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	18,9	10,6	7,5	6,3	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	9,8	12,2	11,9	9,5	6,0	1,5	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,7	1,0	2,5	5,4	6,0	2,3	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3,4	4,0	4,0	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	5,6	13,2	23,0	37,9	42,5	47,5	25,0	20,0	8,8	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	1,5	4,0	10,2	6,7	2,6	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	21,1	22,1	21,4	20,3	13,8	8,7	6,3	6,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	-25,0	-50,0	-30,0	-85,0	-80,0	-80,0	0,0	100,0	150,0	80,0	45,0	0,0	0,0	0,0
	445,6	452,4	616,7	718,9	780,3	823,7	785,7	729,7	460,9	230,5	69,9	14,2	6,8	0,0

Tabel 4-9: Uitvoeringsprogramma goederenvervoer

Versie d.d. 7 december. Prijspeil 2011

(Bedragen in EUR miljoen (exclusief BTW))

Project	Beschikt	Totaal prognose benodigd	t/m 2010	2011	2012	2013
Sloe, geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn (incl. voorbereidingskosten)	16,4	16,4	9,1	0,1	0,2	0,5
Geluidpilot LL-blokken verzamelproject	2,1	2,0	2,0	0,1	0,0	0,0
PAGE risico reductie	7,6	15,4	2,6	3,6	1,6	0,6
Na-NOV goederenvervoer Elst-Deventer-Oldenzaal	54,6	127,0	17,2	11,3	10,1	11,8
Change requests Havenspoorlijn Betuweroute; realisatie (subsidie reeds def. vastgesteld)	5,2	5,2	5,2	0,0	0,0	0,0
Railontsluiting bedrijventerrein Beerdam; planstudie (subsidie reeds def. vastgesteld)	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Railontsluiting bedrijventerrein Beerdam; realisatie	2,9	2,9	2,6	0,3	0,0	0,0
Vorbereidingskosten IJzeren Rijn	19,1	19,1	14,2	0,2	1,0	0,1
IJzeren Rijn		p.m.	0,0	0,0	p.m.	p.m.
Nazorg Betuweroute (artikel 17)	59,2	59,2	22,6	7,5	9,1	3,8
D4-aslasten cluster III; planstudie	0,3	0,3	0,0	0,0	0,3	0,0
D4-aslasten cluster III; realisatie		31,3	0,0	0,0	0,1	0,5
Optimalisering goederencorridor Rotterdam-Genua	8,6	131,3	6,3	0,0	11,5	13,9
Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte		174,4	0,0	0,0	15,3	60,0
ERTMS Amsterdamse haven - Betuweroute		2,5	0,0	0,0	1,3	1,3
ERTMS Rotterdam - Antwerpen		2,5	0,0	0,0	1,3	1,3
Nazorg gereedgekomen projecten goederenvervoer	4,6	4,6	1,1	0,6	1,0	1,0
Forfaitaire verschuiving i.v.m. overplanning		0,0	0,0	0,0	-8,0	-14,0
Totaal Railwegen Goederenvervoer	180,6	594,2	82,9	23,6	44,6	80,7

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 e.v.	2026
	2,0	3,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1,5	2,5	2,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	13,2	16,5	11,1	14,1	11,0	10,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,1	1,8	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	4,1	4,1	4,1	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2,5	10,0	10,0	8,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	33,4	42,6	16,7	4,9	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	26,6	25,0	25,0	10,0	10,0	2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	-5,0	-10,0	5,0	10,0	10,0	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	79,3	95,5	77,6	51,8	33,0	25,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

4.5 Effecten van de investeringen op de exploitatie

De investeringen, die worden gedaan in nieuwe infrastructuur, leiden in de toekomst tot extra beheer- en onderhoudskosten. Om in de financiering hier rekening mee te kunnen houden is het van belang de melding van nieuwe ontwikkelingen zo spoedig mogelijk te doen. In onderstaand overzicht zijn de nieuwe effecten van de investeringen op de exploitatie weergegeven ten opzichte van het Beheerplan 2011.

Tabel 4.10: Effecten van de investeringen op de exploitatie
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Bijstelling reeks Tractie-energie HSL.	0,0	-1,3	-1,0	-0,8	-0,5	-0,3	-	-	-	-	3,7-
Fout in BHP 2011: bijstelling Niet-tractie energie HSL	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,8	0,8	0,8	0,8	6,5
Toevoeging kosten Hanzelijn in 2012. In BHP 2011 pas vanaf 2013 opgenomen.	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1
Beheer en calamiteitenorganisatie	0,5	-0,6	-0,5	-0,2	0,1	0,4	0,8	0,8	0,8	0,8	2,9
Mutatie Harde stations:	-	0,1	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	3,0
– Groningen Europark											
– Halfweg/Zwanenburg											
– Sassenheim											
– Utrecht Leidsche Rijn											
– Utrecht Vaartsche Rijn											
– Westervoort											
– Dronten											
– Kampen Zuid											
– Almere Poort*											
Mutatie Onderhoudskosten a.g.v. Geormerkt programma Wachtruimtes.	-	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	4,0
Onderhoud transfer	-	0,3	0,6	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	7,0
Nieuwe Infra Hanzelijn	-	-	2,5	2,5	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	24,7
Kleinschalig onderhoud	-	-	2,5	2,5	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	24,7
Nieuwe Infra Delft en Combi Nijverdal.	-	-	0,2	0,2	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	4,2
Grootschalig onderhoud	-	-	0,2	0,2	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	4,2
Mutaties nieuwe Infra (2012)	0,5	-0,3	2,8	3,3	4,9	5,2	5,6	5,6	5,6	5,6	38,8

4.6 Niet-concessieactiviteiten

ProRail voert, in opdracht van de minister van Infrastructuur en Milieu, een aantal activiteiten uit, die geen onderdeel uitmaken van de Beheerconcessie. Het gaat om de activiteiten die niet in het Koninklijk Besluit Hoofdspoorweginfrastructuur zijn opgenomen: het beheer van tankplaten, fietsenstallingen, transferruimten, en toonbankvragen.

Tabel 4.11: Niet-concessieactiviteiten
(Bedragen in EUR miljoen)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2011-2020
Onderhoud transfer	12	11	11	11	10	10	10	10	10	10	108
Netto-apparaatskosten	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7
Eindtotaal	13	12	12	11	11	11	11	11	11	11	114

Bijlage 5

Informatie m.b.t. sluiting van overwegen

Opgeheven overwegen in 2010 en 2011

Gemeente	Straatnaam	Beveiliging
ACHTKAR SPELEN	OOST / RIJKSWEG (N355)	AHOB
ACHTKAR SPELEN	DOKKUMERTREKWEG	AHOB
ALPHEN AAN DEN RIJN	BOSKOOPEWEG/GOUWEKADE	AHOB
ALPHEN AAN DEN RIJN	OVERPADEN ALPHEN A/D RIJN	Voetpad AOB
BARNEVELD	NIEUWE VELLERSEWEG	Andreaskruisen
BARNEVELD	ESWEG	AKI
BARNEVELD	BLOEMENDAALLAAN	Andreaskruisen & zigzaghekken
BERGEN OP ZOOM	MARKIEZAATSWEG	AHOB
BOXTEL	BAKHUISDREEF	Andreaskruisen
DEN BOSCH	EMPELSEWEG/BURG. MAZAIRACLAAN	AHOB
DEN BOSCH	ISABELLALAAN	AHOB
DOETINCHEM	PARTICULIERE OVERWEG	Andreaskruisen
EDE	PARTICULIERE OVERWEG	Andreaskruisen
EMMEN	NIEUW-AMSTERDAMSESTRAAT	AHOB
HATTEM	GELDERSEDIJK	AHOB
HELLEDOORN	KRUIDENLAAN	AHOB
HELMOND	CORTENBACHSTRAAT	AHOB
HENGELO	LEMERIJWEG	AHOB
HORST AAN DE MAAS	HEIERHOEVENWEG	Mini AHOB
LANSINGERLAND	HOEFWEG (N209)	AHOB
LITTENSERADIEL	FLEAREN	Andreaskruisen
PIJNACKER-NOOTDORP	S GRAVENWEG	AHOB
RIJSSEN-HOLTEN	HOLTERSTRAATWEG	AHOB
RIJSSEN-HOLTEN	MOLENSTALWEG	AHOB
RIJSSEN-HOLTEN	REGGESINGEL	AHOB
ROTTERDAM	2E ROSESTRAAT	HAHOB
SOEST	RUITERPAD	Andreaskruisen
VOORST	PENNINKSLAANTJE	Andreaskruisen & zigzaghekken
ZUIDPLAS	BREEDEWEG	AHOB
ZUIDPLAS	JULIANAWEG	Mini AHOB
ZUIDPLAS	NOORDEINDE	AHOB
ZUIDPLAS	5E TOCHTWEG	Mini AHOB
ZUIDPLAS	ZUIDELIJKE DWARSWEG	AHOB

AHOB: automatische halve overwegbomen

AOB: automatische overwegbomen

Geplande opheffingen van overwegen (2012-2015)

Gemeente	Straatnaam	Beveiliging	Positief advies recreatieve organisaties
BOSKOOP	SNIJDELWIJKLAAN	AHOB	Ja
CUJK	OVERPAD CUJK	Voetpad AOB	Ja
DE BILT	SOESTDIJKSE WEG	AHOB	Ja
DOETINCHEM	WIELSTRAAT	Klaphekken	Nee*
FRANEKERADEEL	HITZUMMERBINNENWEG	Andreaskruisen	Ja
HELMOND	OVERPAD HELMOND	Voetpad AOB	Ja
HELMOND	DIEPENBROEK/BROEKSTRAAT	AHOB	Ja
KAPELLE	OVERPAD KAPELLE BIEZELINGE	Voetpad AOB	Ja
MAASTRICHT	BALIJEWEG	AHOB	Ja
OSS	MEGENSEBAAN (N329)	AHOB	Ja
OUDE IJSSELSTREEK	AALTENSEWEG	Andreaskruisen	Ja
OVERBETUWE	AAMSESTRAAT	AHOB	Ja
OVERBETUWE	BEMMELSEWEG	AHOB	Ja
ROOSENDAAL	GASTELSEWEG	AHOB	Ja
ROOSENDAAL	MEIRESTRAAT	AHOB	Ja
ROOSENDAAL	ZWAANHOEFSTR./PUITENBROEKSTR.	AHOB	Ja
UTRECHTSE HEUVELRUG	WOUDEBERGSEWEG	AHOB	Ja
TILBURG	RAUWBRAKENWEG	AHOB	Ja
VLAARDINGEN	MARATHONWEG	AHOB	Ja
VUGHT	LOONSEBAAN	AHOB	Ja
WIERDEN	OVERPAD WIERDEN	voetpad AOB	Ja
ZUIDPLAS	5E TOCHTWEG	Mini AHOB	Nee**
ZUIDPLAS	MIDDELWEG	AHOB	Ja
ZUIDPLAS	SPOORWEGLAAN	AHOB	Nee**
ZUIDPLAS	2E TOCHTWEG	Mini AHOB	Ja
ZUTPHEN	DE OVERWEG	EBO	Ja

* Overweg door gemeente afgesloten in 2009 na dodelijk ongeval op vergelijkbare op nabij gelegen overweg. De onttrekkingprocedure is door de gemeente hervat na nieuw overleg tussen ProRail en de recreatieve organisaties.

** Het opheffen van deze overwegen maakt onderdeel uit van een convenant tussen ProRail en de gemeente Zuidplas. Voor elk spoorwegovergang is een plan van aanpak gemaakt. Om de gevolgen voor het wegverkeer te beperken worden tunnels of alternatieve verbindingswegen aangebracht. Voor de spoorkruising Tweede Tochtweg is een eerste oplossing afgewezen door stakeholders en vervolgens aangepast.

AHOB: automatische halve overwegbomen

AOB: automatische overwegbomen

EBO: Elektrisch bediende overwegbomen

Bijlage 6

Beheerplan Keyrail 2012

Inhoudsopgave

1 Inleiding

1.1	Inleiding	84
-----	-----------	----

2 Prestaties Keyrail

2.1	Inleiding	85
2.2	Tarieven en consultatie	85
2.3	Kwaliteit en prestatieregelingen	86
2.4	Speerpunten 2012	87
2.5	Kernpresties Keyrail	88
2.5.1	Beschikbaarheid en betrouwbaarheid hoofdspoorweginfrastructuur	88
2.5.2	Kwaliteit van de bijsturing	89
2.5.3	Kwaliteit van de capaciteitsverdeling	89
2.5.4	Kwaliteit van de informatievoorziening	89
2.6	Voorbereiden op Europese ontwikkelingen	90
2.7	Zorg voor veiligheid en milieu	90
2.7.1	Doelstellingen Veiligheid	91
2.7.2	Doelstellingen Milieu	91

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Keyrail B.V. is verantwoordelijk voor het logistiek en commercieel exploiteren van de Betuweroute vanuit het specifieke karakter van de goederenmarkt. De exploitatie van de Betuweroute, specifiek gericht op goederenvervoer, wijkt af van het beheer van het gemengde net. Deze verschillen leiden, binnen het kader van de geldende wet- en regelgeving en de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur, tot andere afspraken met vervoerders dan op het gemengde net. Maatwerk, flexibiliteit en betrouwbaarheid zijn de sleutelwoorden van onze dienstverlening.

De exploitatie van de Betuweroute door Keyrail omvat ondermeer de beheeractiviteiten in de zin van artikel 16 Spoorwegwet. Keyrail gedraagt zich daarbij als ware zij concessiehouder. Door de aandeelhouders van Keyrail en de Staat is afgesproken dat het beheer van de Betuweroute onderdeel is van de bestaande beheerconcessie van ProRail. Het beheerplan van Keyrail wordt om die reden gepresenteerd als separaat hoofdstuk in het beheerplan van ProRail.

2 Prestaties Keyrail

2.1 Inleiding

Binnen Keyrail staat de focus op de klant en de gevraagde dienstverlening centraal. Vanuit dit vertrekpunt is Keyrail in staat om helder te maken waar zij voor staat en wordt dit ook waargemaakt in de dienstverlening richting klanten. Voor 2012 betekent dit dat net als in voorgaande jaren hard gewerkt wordt aan:

- het aantrekken van meer volume en het sturen op het marktaandeel van de Betuweroute (in vergelijking met alternatieve spoorroutes);
- het leveren van onderscheidende en betrouwbare producten aan onze klanten (en stakeholders);
- het verder invullen en uitbouwen van onze rol als ketenregisseur en logistieke partner;
- het vergroten van de efficiency in het gebruik van infrastructuur en andere schaarse middelen;
- het voortdurend beheersen en verbeteren van onze interne bedrijfsprocessen met oog voor veiligheid en milieu;

Alle productkenmerken, planningsafspraken en overeengekomen regelingen met vervoerders zijn gericht op het optimaliseren van de kwaliteit van het basisproduct.

Uitgangspunt voor de kwaliteitsverbetering vormt het primaire proces dat start met het plannen van een treinpad tot en met het daadwerkelijk realiseren van het samenstellen en laden van treinen, die vervolgens op tijd arriveren voor de aansluiting op het netwerk van ProRail of DB Netze. In de onderstaande tabel is aangegeven waar deze kwaliteit zich door kenmerkt en hoe deze wordt geborgd.

Proces van planning t/m aansluiting	kenmerk kwaliteit	borgen kwaliteit
Planning treinpad	Stabiele en voorspelbare planning met zo min mogelijk wijzigingen en annuleringen	<ul style="list-style-type: none">– Helder proces voor capaciteitsverdeling en responstijden– Afspraken over wijzigen en annuleren
Levering treinpad	Trein vertrekt conform planning	<ul style="list-style-type: none">– Helder proces voor vertrek– Actieve sturing op gedisciplineerd vertrekproces; inclusief consequenties bij non-performance– Beïnvloeden tijdig op orde hebben van randvoorwaarden in laad- en losprocessen
Halen aansluiting	Trein haalt conform planning	<ul style="list-style-type: none">– Actieve sturing op halen aansluiting; inclusief aansluiting consequenties bij non-performance

2.2 Tarieven en consultatie

Keyrail heeft voor 2012 en 2013 concrete afspraken gemaakt over de te leveren prestaties, tarieven en kwaliteit. Deze afspraken worden vastgelegd in de Toegangsovereenkomst 2012-2013 en zijn het gevolg van intensief overleg tussen Keyrail en vervoerders.

Met ingang van 2012 kennen de zware treinen (> 3.000 ton) een hoger tarief dan de goedereentreinen < 3.000 ton. De losse loks worden in vergelijking met voorgaande jaren hoger ingeschaald (van 50% naar 52,5% van het basistarief). Op het A15 tracé worden losse locomotieven behandeld (en geprijsd) als normale goederentrein.

Ontwikkeling tarieven 2008-2013

Treinpad	Meerjarige afspraak 2008-2011				Contract 2012-2013	
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tarief GO <3000 ton	€ 1,41	€ 1,69	€ 1,99	€ 2,33	€ 2,51	€ 2,64
Tarief GO >3000 ton	€ 1,41	€ 1,69	€ 1,99	€ 2,33	€ 2,61	€ 2,74
Tarief Losse Lok	€ 0,71	€ 0,85	€ 1,00	€ 1,17	€ 1,32	€ 1,39

Goederentreinen die kort voor het gewenste vertrek worden gepland (bijvoorbeeld voor spotvervoer) kennen een tariefopslag van maximaal 25% ten opzichte van treinen die in de jaardienst en/of wijzigingsbladfase worden aangevraagd. Voor goederenvervoer dat zich enkel op de Havenspoorlijn afspeelt, is een aparte tariefcategorie beschikbaar. Het plannen van dit verkeer is mogelijk vanaf 4 uur voor het gewenste vertrek.

Ordermoment en (effect op) tarief

Ordermoment/Tarief	Standaard Patroonpad	Lokaal HVSL pad	Losse Lok
Jaardienst/Wijzigingsblad	X * 100%	n.v.t.	X * 52,5%
Dagplan - VL Fase 4 uur	X * 110%	n.v.t.	X * 52,5%
VL Fase 4 - 1 uur	X * 125%	X * 100%	X * 52,5%
VL Fase <1 uur	n.v.t.	X * 100%	X * 52,5%

2.3 Kwaliteit en prestatieregelingen

Om de gewenste kwaliteit te borgen heeft Keyrail met haar klanten, de vervoerders, concrete prestatieregelingen opgesteld en ook procesafspraken gemaakt. De prestatieregelingen bevatten afspraken over de wederzijds te leveren prestaties en zijn gericht op verbetering van de prestatie van het spoorwegnet.

Voor 2012 gelden de volgende prestatieregelingen, gericht op:

- 1 het naleven van de overeengekomen responstijd op aanvragen;
- 2 het terugdringen van het aantal wijzigingen van ingelegde treinpaden;
- 3 een meer gedisciplineerd vertrekproces;
- 4 het vaker halen van de aansluiting (punctualiteit);
- 5 het terugdringen van het aantal annuleringen en het stimuleren om een gereserveerd treinpad, indien noodzakelijk, vroegtijdig te annuleren.

De overeengekomen prestatieregelingen zijn niet gedefinieerd op basis van grenswaarden maar op basis van absolute prestaties. De prestatieregelingen met betrekking tot "annuleren vervoerder" en "annuleren Keyrail" zijn gemonetariseerd, hetgeen betekent dat bij non-performance door Keyrail en/of vervoerders vergoedingen ("malussen") worden betaald.

Annuleringskosten voor vervoerder (malusregeling)

Ordermoment/Tarief	Standaard Patroonpad	Lokaal HVSL pad	Losse Lok
Jaardienst/Wijzigingsblad	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Dagplan - VL Fase 4 uur	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
VL Fase 4 - 1 uur	€ 50	n.v.t.	n.v.t.
VL Fase <1 uur	€ 100	n.v.t.	n.v.t.
Na vertrek/uitvoering	€ 200	€ 100	€ 100

Malus voor Keyrail bij te laat aanbieden alternatief treinpad

Aanbieden alternatief pad	Malus Keyrail
binnen 2 - 8 uur	€ 250
na >8 uur	€ 500

In 2011 is Keyrail gestart met het 'Goederenloket intermodaal'. Binnen het Goederenloket wordt door Keyrail, de vervoerders, operators en terminals wekelijks actief gestuurd op de punctualiteit en kwaliteit van het spoorproduct. Door analyse en het bespreken van de prestaties worden planningen bijgesteld en omlopen geoptimaliseerd. Deze actieve sturing zal in 2012 verder en breder worden toegepast.

Keyrail is met haar klanten overeengekomen dat de te leveren prestaties, zoals gedefinieerd in de prestatieregelingen worden gemeten, gemonitord en gerapporteerd (deels op dag basis). Om de monitoringsrapportage te kunnen opstellen is een eigen Management Informatie Systeem ingericht, welke voor wat betreft de levering van data aansluit bij bestaande en nieuw ontwikkelde systemen, met name:

- Informatie Systeem Verkeersleiding (ISVL);
- Treindienst Overzicht Punctualiteit (TOP);
- Registratie Bijzondere Voorvallen (RBV), ook wel 'het monitoringssysteem';
- Rail Management System Keyrail (RMS);
- OSS Intake Keyrail.

In paragraaf 2.5 zal per KPI zal kort worden aangegeven hoe het daar genoemde percentage is opgebouwd (definitie: teller en noemer, afgezet tegen wat) en wat de bron van de gegevens is.

Keyrail hanteert de met de klanten overeengekomen spelregels Ketenregie. Deze zijn bedoeld om samen met de terminals te zorgen voor een transparant en gestandaardiseerd laad-en losproces en vertrekcontroles. Vooralnog worden deze regels niet via gemonetariseerde prestatieregelingen ondersteund. Bij non-performance zijn er directe maatregelen die in de praktijk kunnen worden toegepast door hetzij de terminal, hetzij Keyrail. Ook de vervoerder zelf kan ingrijpen.

2.4 Speerpunten 2012

Belangrijke speerpunten hebben in 2012 ondermeer betrekking op:

- Het actief bewerken van het aandeel spoor in de modal split verhouding binnen de Haven van Rotterdam.
- Het, op basis van de uitgevoerde logistieke verkenning, realiseren van procesoptimalisatie(s) binnen de Haven van Rotterdam. In 2012 zullen de volgende projecten verder worden uitgevoerd:
 - Verhogen operationele capaciteit Calandbrug met als doel meer paden per uur over Calandbrug.
 - Het realiseren van een integrale planning binnen de keten in combinatie met strakkere plannormen, optimalisatie omlopen (Nederland / Duitsland)
 - Het reduceren van de gecombineerde verblijftijd per intermodale trein op terminals en emplacementen door het combineren van laad/los calls en het integreren van checks op terminal/emplacement
 - Het verhogen van de benutting van terminalslots en emplacementbezetting door een betere forecasting vanuit realisatie (analyse van ETA's, closing times, shunten van belemmerende treinen, rapporteren ten behoeve van be-/bijsturing)
 - Het ontwikkelen van een diagnostisch model voor systeemprognose en knelpuntanalyse.

- Ketenregie, gericht op een verhoging van de kwaliteit. In 2012 wordt het concept “Goederenloket” verder uitgebouwd. Hierin ligt de focus op het verder monitoren, meten, rapporteren, analyseren en verbeteren van het spoorproces. Keyrail, de terminals en de vervoerders gebruiken gezamenlijk opgestelde feitelijke metingen en trendgegevens om de afwijkingen tussen planning en realisatie te expliciteren en daarmee zichtbaar te maken waar knelpunten en kwaliteitsrisico’s liggen. Door direct acties te benomen en de resultaten daarvan wekelijks te volgen, wordt de kwaliteit rechtstreeks beïnvloed. Het effect is dat de faalkosten afnemen en dat de betrouwbaarheid voor de ladingontvanger toeneemt. Het beoogde doel is het behalen van een kwaliteitscijfer van tenminste 85% punctueel ten opzichte van de oorspronkelijk overeengekomen planning.
- Een gerichte aanpak op de as Rotterdam – Duisburg blijft bepalend voor het vergroten van de efficiency en kwaliteit van het goederenvervoer op deze corridor (volledige roundtrip). Daarom zal Keyrail in 2012 verdere stappen zetten in de samenwerking met DB Netze. Het optimaliseren van de verkeersafwikkeling over de grenzen en het uitwisselen van informatie staan daarbij centraal. Het beoogde resultaat is een goede operationele afstemming, het aanbieden van een uniform product (planning) en het uitwisselen van informatie ter ondersteuning van het proces (inclusief onderhoudsroosters). De resultaten van de pilots die in 2011 zijn gestart, zullen belangrijke input vormen voor de exacte definitie van het overeen te komen programma.

38 “Rail Management System Keyrail”, een in eigen beheer ontwikkelde softwareapplicatie ten behoeve van de specifieke spoorprocessen binnen de goederensector.

39 “Management Informatie Systeem Keyrail”, een in eigen beheer ontwikkeld rapportagesysteem.

2.5 Kernpresties Keyrail

Ten behoeve van het beheerplan formuleert Keyrail kernprestaties met daarbij behorende grenswaarden. Vervoerders hebben met Keyrail prestatieafspraken gemaakt die met name betrekking hebben op het dienstenniveau, waarbij niet wordt uitgegaan van grenswaarden maar van een malussystematiek.

In de onderstaande paragrafen worden de belangrijkste kernprestaties (uitgedrukt in KPI’s) weergegeven.

2.5.1 Beschikbaarheid en betrouwbaarheid hoofdspoorweginfrastructuur

Deze indicator geeft aan in welke mate Keyrail een treinpad levert (beschikbaar is) binnen het tijdvenster van de laatst overeengekomen dienstregeling (actuele plantijd). De levering vindt alleen plaats indien is voldaan aan de voorwaarden voor gebruik. Deze KPI is gebaseerd op de met vervoerders overeengekomen prestatieregeling “proces voor vertrek”.

KPI: Leveren treinpad	2012	2013	2014
Grenswaarde	95%	95%	95%
Definitie	percentage vrijgegeven rijwegen binnen het afgesproken tijdvenster (15 min.)		
Meetsystemen	TOP, Informatiesysteem Verkeersleiding (ISVL), RMS Keyrail ³⁸ , MIS Keyrail ³⁹		

2.5.2 Kwaliteit van de bijsturing

Deze indicator geeft aan in hoeverre de spoorwegonderneming de aansluiting (gemengd net / DB Netz) haalt, bij vertrek binnen het overeengekomen tijdvenster. Deze KPI is gebaseerd op de met vervoerders overeengekomen prestatieregeling "halen van de aansluiting" (streefwaarde daarbij is 89%). Voor vervoerders geldt dat met name de aansluiting op aangrenzende netwerken cruciaal is voor hun procesuitvoering. Gezien de dynamiek van het railgoederenvervoer, acht Keyrail een streefwaarde van 90% realistisch.

De verwijtbaarheid van het niet halen van een aansluiting ligt zowel bij vervoerders als bij Keyrail. Deze verwijtbaarheid volgt uit het Informatiesysteem Verkeersleiding (ISVL).

KPI: Halen van de aansluiting	2012	2013	2014
Grenswaarde	90%	90%	90%
Definitie	Percentage treinen dat is vertrokken conform de laatst overeengekomen dienstregeling en op tijd inschiet op het gemengde net (ProRail) of het Duitse Net (DB Netz) binnen de overeengekomen marge van 3 minuten ten opzichte van alle treinen die zijn vertrokken conform de laatst overeengekomen dienstregeling.		
Meetsystemen	TOP, RBV monitoring, RMS Keyrail, MIS Keyrail		

40 OSS Intake, betreft een in eigen beheer ontwikkelde applicatie, ondersteunend aan de processen van de One Stop Shop Keyrail.

2.5.3 Kwaliteit van de capaciteitsverdeling

Deze indicator geeft aan in welke mate er daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van een oorspronkelijk toebedeeld treinpad. De kwaliteit van de capaciteitsverdeling wordt in belangrijke mate beïnvloed door het aantal wijzigingen en annuleringen. Deze KPI is gebaseerd op de met vervoerders overeengekomen prestatieregelingen "terugdringen aantal wijzigingen" en "terugdringen aantal annuleringen" van ingelegde treinpaden. Omdat de jaardiensten (planning) lang van tevoren (meer dan een jaar) worden opgesteld, is het in de goederenbranche onvermijdelijk dat relatief veel gewijzigd en geannuleerd wordt. Door actieve sturing (kritischer plannen) op de prestatieregelingen wordt echter gestreefd naar minder annuleringen en wijzigingen, hetgeen leidt tot een hoger gebruik van de toebedeelde capaciteit.

KPI: gebruik toebedeelde capaciteit 2012	2013	2014	
Grenswaarde	75%	75%	75%
Definitie	Percentage werkelijk gereden treinen conform de laatst overeengekomen dienstregeling ten opzichte van alle oorspronkelijk geplande en overeengekomen treinpaden.		
Meetsystemen	Vervoer Per Trein (VPT), Informatiesysteem Verkeersleiding (ISVL), MIS Keyrail		

2.5.4 Kwaliteit van de informatievoorziening

Deze indicator geeft aan in hoeverre Keyrail haar klanten tijdig informeert. Keyrail heeft hiertoe expliciete afspraken gemaakt over responstijden met betrekking tot capaciteitsaanvragen. Deze KPI is gebaseerd op de met vervoerders overeengekomen prestatieregeling "het naleven van de overeengekomen responstijd op aanvragen".

KPI: responstijd aanvragen binnen norm	2012	2013	2014
Grenswaarde	95%	95%	95%
Definitie	Percentage responstijden binnen de met vervoerders overeengekomen normen.		
Meetsystemen	OSS Intake ⁴⁰ , Informatiesysteem Verkeersleiding w(ISVL), MIS Keyrail		

2.6 Voorbereiden op Europese ontwikkelingen

Keyrail is zich ervan bewust dat er in Europa ontwikkelingen zijn in het kader van het European Performance Regime. In 2012 zullen wij ons nader oriënteren op de consequenties hiervan voor de prestatieregelingen op de langere termijn. Wij zullen met onze klanten in overleg gaan in hoeverre het haalbaar en zinvol is om onze methodiek van meten alvast voor te bereiden op dit nieuwe regime.

2.7 Zorg voor veiligheid en milieu

Keyrail streeft naar continue verbetering van prestaties op het gebied van veiligheid en milieu. Het beschermen van klanten, medewerkers, contractors/aannemers en omgeving is een integraal onderdeel van onze werkwijze. De intrinsieke veiligheid van de railinfrastructuur is geborgd door een veilig ontwerp en het beheer- en instandhoudingsproces. De veiligheid van het treinverkeer is geborgd door een actief beveiligingssysteem en de 24/7 bewaking op de post verkeersleiding met vakbekwame medewerkers. Bij het verdelen van de capaciteit draagt Keyrail er zorg voor dat het volume en verloop van het treinverkeer binnen de risicocontouren voor externe veiligheid past. Keyrail ziet erop toe dat de wettelijke veiligheid- en milieueisen worden nageleefd.

Keyrail streeft naar een "License to Operate". Wat wij willen bereiken is dat de omgeving en overheden vertrouwen hebben in de wijze waarop wij invulling geven aan onze rol in relatie tot milieu en veiligheid. Op het gebied van milieu betekent dit dat tenminste voldaan wordt aan de door milieu wet- en regelgeving en vergunningen toegestane activiteiten en niveaus.

Concreet zullen wij in 2012 verder werken aan het verder verstevigen van de structuur. De inhoudelijke issues die daarbij worden opgepakt betreffen onder meer de volgende:

- Veiligheidsmanagement breder uitrollen, evalueren, updaten.
 - VMS toegankelijk maken voor medewerkers;
 - VMS digitaal beheren;
 - Uitgevoerde analyses naar en acties naar aanleiding van veiligheidsrisico's nog explicieter koppelen aan de VMS en PDCA-cyclus
 - Risicomanagement van abstract niveau doorkoppelen naar operationele veiligheid;
 - Inventarisatie veiligheid kritische afdelingsprocessen en borging daarvan;
 - Borgen informatie-uitwisseling met ProRail en vervoerders.
 - Actieve evaluatie samen met ProRail van "fail-safe" risico's;
 - Verwerken van de evaluatie gegevens die ProRail oplevert na de evaluatie/actualisatie van het Integraal Veiligheidsdossier Betuweroute
 - Verwerken en implementeren van de aanbevelingen en maatregelen die volgen uit het integraal onderzoek (heuvel-)processen Kijfhoek.
- Vergunningenbeheer inrichten. Vanuit beheerssysteem systematische controle en borging op compliance;
 - Toevoegen en borgen nieuwe vergunningen.
- Inrichten documentenbeheersysteem en workflows voor autorisaties en bewaking van opvolging van aanbevelingen.
- Inrichten incidentendatabase;
 - t.b.v. analyse en recidiveherkenning;
 - eenduidige melding en registratie.
- Registratiesysteem voor gevaarlijke stoffen op emplacementen.

- Monitoringssysteem voor 'externe veiligheid' inrichten t.b.v. integraal capaciteitsmanagement.

Wij zullen verder werken aan het afronden en opleveren van reeds in 2011 gestarte producten en processen:

- Noodplannen evalueren, updaten en implementeren.
- ARIE evalueren en updaten en implementeren.
- BHV-plan evalueren en updaten en implementeren.
- RI&E voor buiten en implementeren.
- Vluchtplannen tunnels en implementeren.
- Opleiding, Training en Oefenprogrammering met Veiligheidsregio's

Nieuwe vraagstukken en issues zullen ondermeer betrekking hebben op:

- Bedrijfsbrandweerrapportages
- Nieuwe vergunningrevisietrajecten

Voor 2012 kiest Keyrail ervoor om de doelstellingen op gebied van veiligheid en milieu uit te drukken in concrete en meetbare KPI's (absoluut en relatief, zie 2.5.1 en 2.5.2).

2.7.1 Doelstellingen Veiligheid

De te bereiken resultaten in 2011 worden uitgedrukt in maximale streefwaarden voor de onder a t/m e genoemde items. Dit zijn maximale aantallen zijn; het streven is om allen op 0 (nul) te houden:

- nul dodelijke slachtoffers in de groepen:
 - ospoorwegpersoneel (klanten en logistiek betrokkenen);
 - o"baanwerkers" (medewerkers van contractors/aannemers en adviesbedrijven);
 - oeigen personeel in "buiten situaties";
- één ongevallen met ziekenhuisopname of verzuim langer dan 1 werkdag tot gevolg (contractors);
- twee incidenten met behandeling bij EHBO, of verzuim tot maximaal 1 werkdag tot gevolg (contractors);
- nul ongevallen met verzuim (Keyrail personeel);
- ≤ vijftien incidenten met enkel materiële schade ≥ € 5.000,=.

2.7.2 Doelstellingen Milieu

De eerste twee KPI's hebben te maken met het goed inbedden van die vergunningvoorschriften. Daarnaast heeft Keyrail te maken met toezicht. Wij houden er rekening mee dat bij inspecties afwijkingen worden aangetroffen door het bevoegd gezag. Wat wij willen voorkomen is dat de constatering van het bevoegd gezag leiden tot boetes of erger. Wij handelen dusdanig adequaat en voeren transparant overleg met het bevoegd gezag over knelpunten zodat het bevoegd gezag er vertrouwen in heeft en houdt dat wij onze verplichtingen naleven.

De te bereiken resultaten in 2010 worden uitgedrukt in maximale streefwaarden voor de onder a t/m e genoemde items. Dit zijn maximale aantallen zijn; het streven is om allen op 0 (nul) te houden:

- €0,= boete als gevolg van structurele overtredingen en niet naleving van vergunningvoorwaarden;
- Maximaal drie incidenten met boetes tot gevolg, als gevolg van onregelmatigheden

- met tunnels in relatie tot oppervlakte water;
- c Maximaal drie maal een Last onder Dwangsom ten aanzien van naleving van vergunningvoorwaarden in relatie tot processen en voorzieningen op emplacementen;
 - d Nul boetes c.q. last onder dwangsom ten aanzien van incidenten met gevaarlijke stoffen.

Bezoekadres

Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

ProRail
