

Bijlagen Beheerplan 2009

Van ProRail
Auteur Planning en Control ProRail

Kenmerk DOCS 20813450v1 / EDMS 20523291
Versie 2.0 (d.d. 5 december 2008)
Datum December 2008
Bestand Bijlagen Beheerplan 2009

Status definitief

Inhoudsopgave Bijlagen

1	Bijlage: Uitgangspunten en staat van de infrastructuur.....	2
1.1	UITGANGSPUNTEN BEHEERPLAN: TREIN- & TONKILOMETERS.....	2
1.2	INFRASTRUCTUUR	3
1.3	STAAT VAN DE INFRASTRUCTUUR: KWANTITEITEN INFRA EN INTENSITEIT	3
2	Bijlage: Prestatie-indicatoren 2009	9
2.1	TOELICHTING DOORONTWIKKELING PRORAIL PRESTATIE DASHBOARD	9
2.2	PRESTATIE-INDICATOREN 2009.....	11
2.2.1	<i>Klant</i>	11
2.2.2	<i>'Operational Excellence'</i>	15
2.2.3	<i>Omzet & Kosten</i>	26
2.2.4	<i>Medewerker</i>	27
2.3	PRESTATIES EN KOSTEN.....	29
3	Bijlage: Prestaties per spoorlijn.....	31
4	Bijlage: Financieel hoofdstuk.....	40
4.1	INVESTERINGEN (PRIJSPEIL 2009, IN MLN.)	40
4.2	EFFECTEN INVESTERINGEN OP EXPLOITATIE.....	42
4.3	PUNCTUALITEIT- EN CAPACITEITSKNELPUNTEN TWEEDE FASE HERSTELPLAN SPOOR	43
5	Bijlage: Bijdrage Keyrail	45
5.1	INLEIDING	45
5.2	PRESTATIES KEYRAIL	45
5.2.1	<i>Inleiding</i>	45
5.2.2	<i>Consultatie</i>	46
5.3	SPEERPUNTEN 2009	47
5.4	KERNPRESTATIES KEYRAIL	47
5.4.1	<i>Beschikbaarheid en betrouwbaarheid hoofdspoorweginfrastructuur</i>	47
5.4.2	<i>Kwaliteit van de bijsturing</i>	48
5.4.3	<i>Kwaliteit van de capaciteitsverdeling</i>	48
5.4.4	<i>Kwaliteit van de informatievoorziening</i>	48
5.5	ZORG VOOR VEILIGHEID EN MILIEU	49
6	Internationaal Treinverkeer mogelijk maken	50
7	Bijlage: Consultatie	52
8	Bijlage: Definities en afkortingen.....	55

1 Bijlage: Uitgangspunten en staat van de infrastructuur

Dit hoofdstuk geeft de uitgangspunten en de staat van de infra zoals deze zich tot op dit moment hebben ontwikkeld. Deze situatie vormt de basis voor onderhoud en vernieuwing alsmede de daarmee gepaard gaande kosten. Verder geven wij u inzicht in de doorontwikkeling die ProRail maakt waar het gaat om scenarioplanning op dit gebied.

1.1 Uitgangspunten Beheerplan: trein- & tonkilometers

De prestaties in dit hoofdstuk zijn inclusief de prestaties van de bestaande Betuweroute infrastructuur (havenspoorlijn), maar exclusief de nieuwe infra (A15-tracé). Deze zijn nog onvoldoende afzonderlijk inzichtelijk te maken. In bijlage 5 zullen de prestaties en financiën van de Betuweroute separaat worden gepresenteerd.

Treinkilometer (x 1 miljoen)	Realisatie	Prognose							Doorkijk	
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2015
Totaal Reizigers*	122,9	128,7	132,1	135,5	136,5	136,5	136,5	139,5	142,4	142,4
Totaal Goederen*	12,4	13,1	14,2	14,8	15,3	15,8	16,4	16,9	18,0	20,7
Totaal Reizigers en Goederen*	135,2	141,8	146,3	150,3	151,8	152,3	152,9	156,4	160,4	163,1
Waarvan over HSL-infra	0,0	0,0	0,5	4,1	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6
Waarvan over Betuweroute	1,1	1,2	3,2	4,2	4,4	4,5	4,7	4,8	5,1	5,8

Tabel 1-1: overzicht prognoses treinkilometers reizigers- en goederentreinen 2006-2020

Bruto tonkilometer (x 1 miljard)	Realisatie	Prognose							Doorkijk	
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2015
Totaal Reizigers*	33,4	36,1	37,0	38,6	38,8	38,8	38,8	39,7	41,0	41,0
Totaal Goederen*	14,1	15,0	15,3	15,6	15,8	16,4	17,0	17,5	18,6	21,4
Totaal Reizigers en Goederen*	45,5	51,1	52,3	54,2	54,6	55,2	55,8	57,2	59,6	62,4
Waarvan over HSL-infra	0,0	0,0	0,1	1,9	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
Waarvan over Betuweroute	1,6	2,2	5,3	6,2	6,4	6,6	6,7	6,9	7,3	8,1

Tabel 1-2: overzicht prognoses bruto tonkilometers reizigers- en goederentreinen 2006-2020

Naast deze uitgangspunten heeft ProRail aanvullende scenario's ontwikkeld die inzicht geven in de wijze waarop kosten en opbrengsten zich ontwikkelen gegeven de strategische koers die ProRail in slaat.

1.2 Infrastructuur

Staat van de infrastructuur in cijfers

Omvang Infrastructuur		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	w.v BR
Netlengte	KM	2.808	2.808	2.802	2.809	2.806	2.811	2.811	2.813	2.776	2.896	2.896	175
Enkelsporing	KM	931	931	925	931	930	924	924	926	926	915	915	8
Meersporing	KM	1.877	1.877	1.877	1.877	1.876	1.887	1.887	1.887	1.849	1.980	1.980	166
Geëlectriceerd	KM	2.061	2.061	2.061	2.061	2.059	2.064	2.064	2.066	2.028	2.195	2.195	175
Niet geëlectriceerd	KM	747	747	747	741	748	748	748	748	748	701	701	0
Spoorlengte	KM	6.432	6.454	6.499	6.505	6.518	6.550	6.563	6.589	6.517	6.830	6.830	526
Hoofdspoor	KM	4.756	4.770	4.807	4.813	4.822	4.847	4.857	4.877	4.799	5.091	5.091	356
Zijspoor	KM	1.677	1.684	1.692	1.692	1.696	1.703	1.706	1.712	1.717	1.739	1.739	170
Overwegen	Aantal	2.964	2.891	3.016	3.004	2.972	2.895	2.878	2.760	2.716	2.720	2.705	87
Beveiligd	Aantal	2.033	2.033	2.142	2.144	2.137	2.120	2.116	2.067	2.049	2.051	2.050	85
Onbeveiligd	Aantal	931	858	874	860	835	775	762	693	667	669	655	2
Wissels	Aantal	8.696	8.716	8.723	8.680	8.584	8.948	8.383	8.333	8.280	8.280	7.743	780
Seinen	Aantal				9.569	9.712	9.809	9.875	10.017	9.825	9.968	11.524	550
Civiele objecten	Aantal	4.584	4.619	4.608	4.648	4.653	4.766	4.785	4.833	4.862	4.998	4.997	170
Beweegbare bruggen	Aantal	92	92	91	91	89	88	86	86	86	86	86	3
Tunnels	Aantal	6	6	6	6	6	6	6	6	6	11	18	5
Stations	Aantal	382	382	380	384	385	386	387	389	376	382	388	0
Stationsoppervlakte	1000m ²	1.718	1.718	1.710	1.714	1.715	1.722	1.726	1.728	1.731	1.736	1.740	-

Tabel 1.3

De cijfers 2008 betreffen een prognose

1.3 Staat van de Infrastructuur: kwantiteiten infra en intensiteit

Er kan op twee manieren naar de infra gekeken worden: een dwarsdoorsnede per systeem of een geografische dwarsdoorsnede. Op dit moment zijn de informatiesystemen voornamelijk ingericht op het totale niveau van de infra, dan wel per regio. In de toekomst wil ProRail meer naar sturing per spoorlijn. Per spoorlijn ontstaat dan inzicht in gebruik, kosten, geïnvesteerd vermogen en prestatie. Onderstaande tabel verduidelijkt deze verschillende invalshoeken.

Spoorlijnen	Dwarsdoorsnede Infrastructuur / Systemen								Prestatie
	1 Draag	2 Doorsnijden	3 Geleide	4 Energie	5 Treinbeheersing	6 Beveiliging	7 Transfer	8 Communicatie	Beschikbaarheid
Zwolle - Wierden									
Eindhoven - Venlo									
Schiphol - Almere									
Rotterdam - Gouda									
.....									

Tabel 1-4: dwarsdoorsnede systemen

Railinfrastructuur bestaat uit diverse systemen met als één van de gemeenschappelijke kenmerken de lange levensduur. ProRail stuurt de staat van de infrastructuur op basis van Life Cycle Management (LCM) en RAMSHE¹. Vervangingen zijn zeer kapitaalintensief. Om de totale levenscycluskosten te minimaliseren wordt door middel van kleinschalig onderhoud en grootschalig onderhoud de levensduur van de systemen geoptimaliseerd.

¹ RAMSHE: Reliability Availability Maintainability Safety Health Environment

De acht deelsystemen die ProRail hanteert (zie bovenstaande tabel) geven nader inzicht in de technische staat van de infrastructuur. Hieronder wordt per deelsysteem aangegeven wat onder het deelsysteem wordt verstaan en welke resultaten ProRail zich in 2009 ten doel heeft gesteld om de kwaliteit van het deelsysteem te handhaven of te verbeteren. Tevens wordt per systeem de vervangingswaarde per 31 december 2007 weergegeven zoals die nu staat geregistreerd in het activaregister.

In lijn met aanbevelingen van McKinsey wordt binnen ProRail gewerkt aan een lange termijn visie op de inrichting en werking van de ICT-systemen. Zoals met het ministerie overeengekomen wordt tijdens regulier overleg de voortgang besproken.

Draagsysteem en doorsnijdingsysteem

Het draagsysteem en doorsnijdingsysteem omvatten objecten als baanlichaam, kabel- en leidingentracés, overwegbevoelingen, kunstwerken en railgebonden gebouwen (RGG). Kunstwerken zijn alle civieltechnische constructies bij het spoor, voor zover deze de spoorinfra raken. Railgebonden gebouwen zijn in te delen in gebouwen ten behoeve van apparatuur voor Energievoorziening, Telematica, Treinbeveiliging en Verkeersleiding. Het draag- en doorsnijdingsysteem heeft op 31 december 2007 een vervangingswaarde van EUR 11,1 miljard.

Het huidige draagsysteem is geschikt voor aslasten conform de Netverklaring. Een actuele wens is de toelating van zwaardere aslasten (25 ton) en hogere treinfrequenties.

Onderstaande tabel geeft, van de belangrijkste objecten van het draag- en doorsnijdingsysteem, weer hoeveel daarvan vervangen gaat worden in 2009 en 2010.

	2008	2009	2010
Vervangen van een brug voor een duiker ²	**	12 stuks	1 stuk
Vervangen/relinen ³ duikers	**	19 stuks	4 stuks
Vervangen brug	**	1 stuk	8 stuks
Vervangen overwegbevoelingen	1.322 mtr	998 mtr	1.221 mtr

**) aantallen zijn exclusief Betuweroute/SUNIJ-lijn/Niet-concessieactiviteiten*

****) kwantiteiten niet beschikbaar, omdat combineren van verschillende informatiebronnen op andere wijze plaatsvond.*

Overwegen

- In de afgelopen jaren zijn met name die overwegen verbeterd of zelfs opgeheven die relatief onveilig waren. Inmiddels is als gevolg van verschillende projecten al een forse daling van het aantal slachtoffers op overwegen te zien. De doelstelling om dit aantal in 2010 met 50 procent terug te dringen ten opzichte van het peiljaar 1985 was reeds in 2004 gerealiseerd. De dalende trend heeft zich in 2006 en 2007 verder doorgezet. Het onbewust passeren van een overweg en het bewust passeren van de overwegbeveiliging zijn de grootste veroorzakers van slachtoffers. Het beleid is er dan ook op gericht om overwegen in deze categorieën te verbeteren.

Geleidingsysteem

Het geleidingsysteem bestaat uit sporen en wissels. Het geleidingsysteem in Nederland heeft op 31 december 2007 een vervangingswaarde van EUR 9,2 miljard. Circa 60 procent van de jaarlijkse onderhoudskosten (klein- en grootschalig onderhoud) en 75 procent van de vervangingskosten gaat naar sporen en wissels. Railcontactvermoeiing (RCF – 'Rolling Contact Fatigue') is een fenomeen dat sinds 2000 snel in omvang is toegenomen. RCF wordt aangepakt via een landelijk programma van preventief slijpen en het tijdig uitwisselen van stukken spoorstaaf (passtukken), maar blijft een jaarlijks terugkerende activiteit.

² Een duiker: een betonnen buis in de grond die wordt toegepast om een watergang met de spoorbaan te laten kruisen.

³ Relinen: het opnieuw rechtzetten van een duiker.

Onderstaande tabel geeft, van de objecten van het geleidingsysteem, weer hoeveel daarvan vervangen worden in 2008, 2009 en 2010.

	2008	2009	2010
Spoor	106 km	99 km	79 km
Dwarsliggers	40 km	28 km	18 km
Ballast	87 km	70 km	28 km
Wissels	135 st	134 st	141 st

*) aantallen zijn exclusief Betuweroute/SUNIJ-lijn/Niet-concessieactiviteiten

Bovengenoemde cijfers zijn gebaseerd op de planning, dus exclusief overloop.

Energievoorzieningsysteem

Het energievoorzieningsysteem bestaat uit een tractie-energievoorzieningsysteem (inclusief netbeheer) en uit railinfravoedingen. De energievoorziening heeft op 31 december 2007 een vervangingswaarde van EUR 3,8 miljard.

Tractie-energievoorzieningsysteem

Het tractie-energievoorzieningsysteem betreft zowel het 1.500 V DC als het 25 kV AC systeem. Tot minimaal 2017 zijn alleen de Betuweroute en de HSL-Zuid voorzien van het 25 kV voedingsysteem. In 2012 wordt bezien of overige corridors ook van een ander voedingsysteem moeten worden voorzien.

Railinfravoedingen

De railinfravoedingen omvatten de voedinginstallaties voor treinbeveiliging en -beheersinginstallaties, kortweg voeding TBB. Het gaat om verkeersleidingposten, relaishuizen, ATB installaties, treindetectie, interlockinginstallaties, seinen, wissels en overwegen. Naast beheer van de voeding TBB bevat railinfravoedingen het systeembeheer van de diesel-tankinstallaties en de nutsvoorzieningen gas en elektra, waaronder de depotvoedingen.

In 2009 vinden onder meer de volgende activiteiten plaats binnen het energievoorzieningsysteem:

- Vervangen van 27 gelijkspanningverdeelinrichters (GVI) van de 440 GVI's in Nederland (de GVI dient voor het verder doorvoeren en schakelen van de gelijkstroom);
- Vervangen van 43 onderposten van de 550 onderposten in Nederland (een onderpost is een lokale computer die de infra bestuurt, zoals het omzetten van wissels of het bedienen van bruggen);
- Voor EUR 3 miljoen vervangen van rijdraden.

Treinbeheersingsysteem

Treinbeheersingsystemen moeten zorgen voor een conflictvrije treinverkeersafhandeling. Onder dit systeem vallen de objecten van zowel de hardware als standaard- en maatwerksoftware. De treinbeheersingsystemen hebben op 31 december 2007 een vervangingswaarde van EUR 0,3 miljard.

Momenteel zijn er qua software gevarieerde versies van treinbeheersingsystemen gebaseerd op de systemen EBP (Elektronische Bedienpost), KEV (Koppeling EBS (Elektronische Beveiliging Simis⁴) aan VPT) en KBV (Koppeling Beveiliging21 aan VPT). EBP is zwaar verouderd, KEV is verouderd en KBV is veel te complex opgezet. Verouderd betekent dat deze systemen gebaseerd zijn op niet of spoedig niet meer leverbare technologieconcepten. Ze zijn duur in onderhoud, omdat veel functionele wensen minimaal 3 keer ontwikkeld moeten worden. De komende jaren is een vervanging van deze lappendeken voorzien door Astris. Astris is op een nieuw technologieconcept gebaseerd dat weer circa 15 jaar mee kan en levert een sterke

⁴ EBS: Elektronisches Betriebssystem Simis (Sigerus Microprocessor Systeem)

vereenvoudiging op. Tot de tijd dat Astris er is, wordt noodzakelijk onderhoud op de bestaande systemen gedaan.

Treinbeveiligingsysteem

De leeftijdsopbouw van de treinbeveiligingssystemen varieert van systemen van rond 1950 tot de modernste, computergestuurde systemen. Het huidige treinbeveiligingssysteem heeft op 31 december 2007 een vervangingswaarde van EUR 2,2 miljard.

De afgelopen jaren zijn er binnen het vakgebied treinbeveiliging vele ontwikkelingen gestart en voor een groot deel ook afgerond (BB 21, EBS+). De verwachting is dat op veel van die ontwikkelingen voortgeborduurd kan worden in nieuwe projecten als de Hanzelijn, Arnhem, VleuGel en in vervangingsprojecten als Mistral.

Mistral

Tot 1990 werden installaties gebouwd in relaistechiek, daarna zijn steeds meer computergestuurde installaties ingevoerd. Om de veiligheid en beschikbaarheid te kunnen blijven waarborgen, is vervanging van de huidige relaisbeveiligingsinstallaties noodzakelijk. De installaties die vóór 1969 in gebruik zijn genomen, moeten uiterlijk in 2018 zijn vervangen, omdat ze dan het einde van de technische levensduur naderen. Het gaat om een kleine 20 procent van het totaal aan treinbeveiligingsinstallaties in Nederland: ongeveer 475 km spoor (emplacements en baanvakken) met een vervangingswaarde van ruim EUR 1 miljard. Het programma dat de modernisering van de beveiliging tot doel heeft, heet Mistral ('Migratie Treinbeveiliging Integraal').

De eerste corridors die met Mistral omgebouwd gaan worden, zijn:

- Apeldoorn-Deventer;
- Sittard-Maastricht;
- Baarn-Amersfoort/Den Dolder.

Hiervan is de ontwerpfase in 2008 gestart. In 2009 zal worden gestart met de corridors vier en verder.

ERTMS

Binnen Europa lopen er diverse projecten om te komen tot Europese Standaarden, o.a. ERTMS⁵ en INESS⁶. Invoering van ERTMS is onderdeel van de overgang naar moderne, internationaal gestandaardiseerde systemen, die naast interoperabiliteit ook mogelijkheden bieden voor capaciteitsverhoging en invoering van een nieuwe functionaliteit. De invoering van ERTMS in Nederland is inmiddels gaande (Betuweroute, HSL-Zuid en Amsterdam-Utrecht) en nieuwe ERTMS projecten zijn voorzien (o.a. Hanzelijn).

In 2009 zal gestart worden met de specificaties voor een tweede plateau 2. Ook de engineering voor plateau 2 zal in 2009 worden gestart. Voor de Hanzelijn zijn inmiddels specificaties opgesteld. In 2009 zullen de resultaten hiervan worden gebruikt om de nieuwe ERTMS projecten van beveiligingsspecificaties te voorzien. Daarnaast zal ProRail het beheer van ERTMS voor de projecten HSL-Zuid en Betuweroute verder inrichten.

⁵ ERTMS (European Rail Traffic Management System) staat voor de Europese standaard voor de nieuwe beveiliging van treinenloop.

⁶ standaardisatie van de Europese interlocking, vanaf 2008 in consortiumverband voortgezet door EC gesubsidieerd project INESS

Huidige generatie beveiligingsystemen

Aangezien de vervanging van de treinbeveiliging installaties naar verwachting 30 jaar duurt, is het tegelijk nodig de veiligheid en beschikbaarheid van de bestaande installaties te garanderen.

Ontwikkelingen die hiertoe gestart en deels afgerond zijn betreffen onder meer:

- Elektronica, zoals vervanging van electromechanica, spanningsbewakingsunits, relais, etc.;
- LED's, zoals vervanging van lampseinen;
- Ontwikkeling nieuw type assenteller;
- ATB Verbeterde versie (ATB Vv).

In 2009 zijn ten aanzien van de huidige generatie beveiligingssystemen de volgende activiteiten gepland:

- het uitvoeren van het Overwegenbeleid;
- het uitrollen van het herziene EBS voedingsconcept;
- het uitvoeren van de aanbevelingen uit de studie Grote Verstoringen.

Tevens gaat ProRail in 2009 door op de ingeslagen weg van het vervangen van electromechanica door elektronica en het vervangen van meer typen lampen door LED's.

Transfersysteem

Het transfersysteem omvat alle perrons, trappen, liften, gangen, fietsenstallingen, hallen, tunnels en bruggen, die reizigers gebruiken om bij de trein of bij de in-/uitgang van het station te komen. ProRail is mede verantwoordelijk voor de sociale veiligheid en reinheid van deze transferruimtes. De gewenste kwaliteit van schoonmaak en onderhoud is functioneel gespecificeerd en contractueel vastgelegd. De afgelopen jaren is de kennis van functioneel specificeren sterk toegenomen en is de regelgeving daar op aangepast.

ProRail is in 2008 verantwoordelijk voor de transferruimte op 386 stations met een gezamenlijke oppervlakte van 1,7 miljoen m². De in eerdere Beheerplannen opgenomen oppervlakte ad 1,4 miljoen m² is een schatting geweest. De in dit Beheerplan opgenomen oppervlakte is gelijk aan de oppervlakte transfer, zoals is opgenomen in de beheercontracten met de leveranciers. Naast deze oppervlakte aan transferruimte is ProRail als eigenaar tevens verantwoordelijk voor 1,1 miljoen m² aan perrons.

In 2009 worden er 8 nieuwe stations gebouwd. Hierdoor neemt de oppervlakte van transferruimtes toe met ongeveer 28.000 m² en de oppervlakte van perrons met ongeveer 21.000 m² (deze toenames zijn schattingen op basis van de oppervlaktes van een basisstation). Het transfersysteem heeft op 31 december 2007 een vervangingswaarde van EUR 3,8 miljard.

Communicatiesysteem

Het communicatiesysteem omvat systemen die informatie uitwisselen tussen personen, systemen en de omgeving. De objecten binnen dit systeem zijn onder andere stationsomroep-, videocommunicatie-, spraakcommunicatie-, treininformatiesystemen, transmissieapparatuur en telecommunicatiekabels. Het communicatiesysteem heeft op 31 december 2007 een vervangingswaarde van EUR 0,5 miljard. Onderstaand is de status en de doorkijk in de komende jaren van de systemen Vaste Telecom Infra (VTI) en GSM-R uiteengezet:

VTI

In 2005 is ProRail onder de naam Vaste Telecom Infra gestart met het vervangen van haar interlokale koperkabels door een hoogwaardig transmissienetwerk dat gebruik maakt van glasvezelkabels. Het netwerk draagt zorg voor betrouwbare verbindingen, die de communicatie tussen de systemen van ProRail mogelijk maken op circa 1.000 locaties en de verkeersleidingcentra langs het spoor. Het netwerk dient hierbij als basis en is ruimschoots voorbereid op toekomstige systemen. Het glasvezelnetwerk is nu voor 60% gereed en zal volgens planning helemaal gereed zijn in 2011/2012. De passieve en actieve infrastructuur wordt respectievelijk beheerd door IM en BNS (Beheer Non Stop⁷). Samen met TenneT is ProRail een

⁷ BNS: alliantie tussen ProRail ICT Services en Tribase Datasystems en Network Services.

samenwerking aangegaan om de overcapaciteit die ontstaat in de geïnstalleerde glasvezelinfra van TenneT en ProRail te vermarkten. Deze joint venture, Relined genaamd, voert deze activiteiten zelfstandig uit.

GSM-R

ProRail heeft op een aantal - in de Netverklaring aangegeven - baanvakken het ETCS⁸ beveiligingssysteem in gebruik. Spoorvoertuigen die op dergelijke baanvakken rijden dienen voorzien te zijn van GSM-R apparatuur voor de datacommunicatie ten behoeve van ETCS. Deze apparatuur dient een aansluiting op het ProRail GSM-R netwerk te hebben. GSM-R is het communicatiesysteem dat gebruikt wordt voor de communicatie tussen de treindienstleiding en de machinisten. Het systeem zorgt ook voor de communicatie tussen wal en trein binnen ETCS. De toepassing van GSM-R voor ETCS is operationeel op de Betuweroute en de HSL-Zuid. In 2008 en 2009 wordt de bediening van GSM-R op de verkeersleidingposten vervangen als gevolg van het verstrijken van de technische levensduur. Tijdens de vervanging worden ook maatregelen genomen om de kans op uitval te verkleinen en de beschikbaarheid te verhogen. Het GSM-R netwerk zal in 2010 en 2011 uitgebreid worden om dekking te verzorgen op de Hanzelijn.

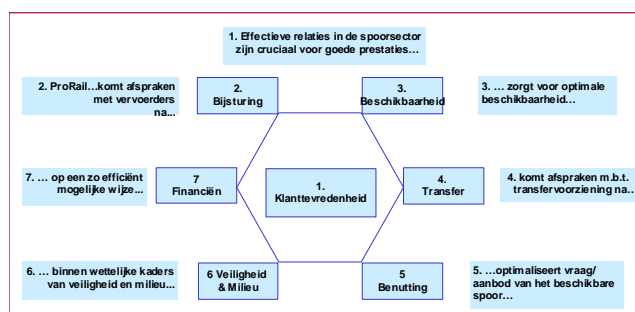
In de jaren 2010 t/m 2019 zullen vervangingsinvesteringen in het GSM-R systeem gedaan worden, omdat de technische levensduur van de verschillende componenten van het systeem verstreken zal zijn.

⁸ ETCS: European Train Control System

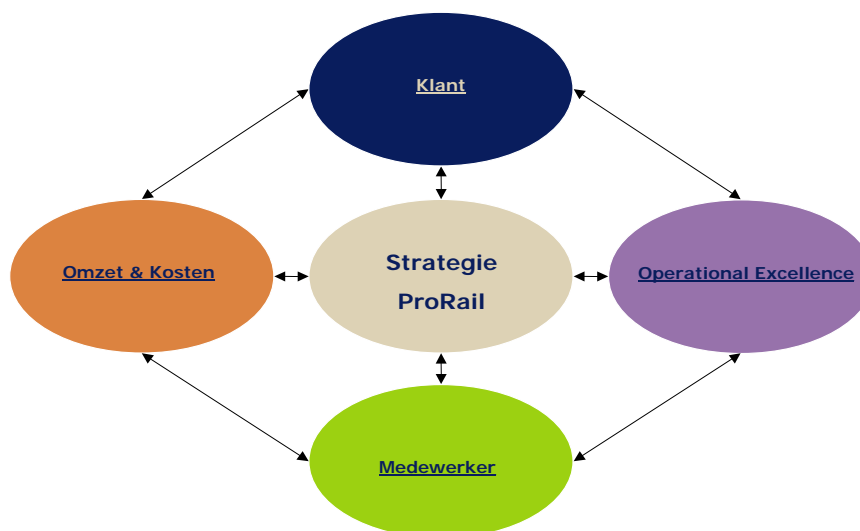
2 Bijlage: Prestatie-indicatoren 2009

2.1 Toelichting doorontwikkeling ProRail prestatie dashboard

Het dashboard van ProRail heeft zich tot en met 2008 qua visualisering en onderverdeling gericht op artikel 6 van de Beheerconcessie. Om strategische ambitie zichtbaar een plaats te geven alsmede gehoor te geven aan de aanbevelingen die ProRail heeft ontvangen, heeft er een wijziging in de visuele weergave plaatsgevonden. Daarnaast heeft de uiting van de ambities van ProRail en sturing op resultaten geleid tot de aanpassing van enkele KPI's (par. 2.2.1).



Dashboard 2005-2008



Next Generation Dashboard 2009-2012

De nieuwe weergave van het ProRail dashboard sluit aan bij de klassieke weergave van de theorie van Kaplan en Norton en geeft inhoud aan de belangrijkste prestatiegebieden van ProRail. In het doorontwikkelde dashboard kan ProRail beter haar doelstellingen en ambities voor de aankomende jaren kwijt. Hierbij wordt gedacht aan de geïntensiveerde focus op de klanten en hun wensen, de wens van ProRail scherp te blijven sturen op de financiële resultaten alsmede het doorontwikkelen van de operationele processen en haarbelangrijkste kapitaal: de medewerkers.

Artikel 6 van de Beheerconcessie gaat over de prestaties inzake de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en het beheer daarvan. Dit artikel verwijst naar artikel 17 lid 1 van de Spoorwegwet, waarin is weergegeven dat bedoelde prestatie-indicatoren in elk geval zijn:

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

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

Tabel 2.1

Om te zorgen dat, ondanks dat er mutaties in het dashboard zijn doorgevoerd, de continuïteit van alle prestaties worden geborgd, neemt ProRail de oude KPI's ter informatie nog 1 jaar op in de bijlagen van het Beheerplan 2009. ProRail zal in het kwartaalrapport over het vierde kwartaal van 2009 ook de realisatie rapporteren.

In de afspraken met het Ministerie van V&W maakt ProRail onderscheid tussen prestatie-indicatoren met grenswaarden en overige prestatie-indicatoren. De indicatoren met een grenswaarde voor 2009 zijn opgenomen in hoofdstuk 2.4. Op ProRail niveau sturen we echter op het totaal palet aan indicatoren. Alle indicatoren worden daarom in deze bijlage afzonderlijk toegelicht. Daarvoor wordt de indeling naar prestatievelden van het ProRail dashboard gebruikt. Bij elke KPI wordt wel vermeld of er een prestatieafpraak geldt voor 2009.

2.2 Prestatie-indicatoren 2009

Met inachtneming van artikel 6 van de Beheerconcessie, richt ProRail zich op de doorontwikkeling van haar prestatie-indicatoren. Hierbij zijn volgens het Balanced Score Card principe de volgende prestatievelden geïdentificeerd:

- Klant
- 'Operational Excellence'
- Omzet & Kosten
- Medewerker

Deze prestatievelden en bijbehorende prestatie-indicatoren met grenswaarden worden behandeld in onderstaande subparagrafen.

2.2.1 Klant

Omdat ProRail zich nadrukkelijk wenst te richten op haar klanten vinden wij het van belang dat ook het prestatieveld Klant in dit Beheerplan wordt belicht.

In dit prestatieveld belicht ProRail elk van de door haar onderscheiden klantgroepen⁹, te weten:

- Reizigersvervoerders op het kernnet;
- Reizigersvervoerders op de regionale lijnen;
- Goederenvervoerders;
- Concessieverleners;
- Regionale en lokale partners;
- Reizigers;
- Publiek (betreft een separaat imago-onderzoek)

Er zal in 2008 geen klanttevredenheidsonderzoek in de oude vorm worden uitgevoerd. Constateringen en aanbevelingen van McKinsey maken dat de uitgevoerde onderzoeken in voorgaande jaren onvoldoende inzicht bieden om een goed beeld te schetsen van de klanttevredenheid. Met de aanbevelingen als kader zal in het eerste kwartaal van 2009 door de Universiteit van Utrecht een inhoudelijk nieuw onderzoek worden opgeleverd. Door middel van differentiatie naar deze klantgroepen betreft ProRail haar klanten ook daadwerkelijk bij de bedrijfsvoering. Het nieuwe onderzoek sluit aan op deze ambitie.

De uitvraagdatum van het vernieuwde klanttevredenheidsonderzoek is nog niet bekend. Omdat het model nog in ontwikkeling is zijn er geen normen vastgesteld voor deze KPI.

KPI Klanttevredenheid

Klant		omschrijving / prestatieniveau				
Klanttevredenheid						
KPI Klanttevredenheid	Realisatie	Prognose	Ambitie			
	2007	2008	2009	2010	2011 e.v	
	- Reizigersvervoerders kernnet		t.b.d	t.b.d	t.b.d	t.b.d
- Reizigersvervoerders regionaal	5,9	t.b.d	t.b.d	t.b.d	t.b.d	
- Goederenvervoerders		t.b.d	t.b.d	t.b.d	t.b.d	
- Regionale en lokale partners	6,1	t.b.d	t.b.d	t.b.d	t.b.d	
- Concessieverleners	n.v.t	t.b.d	t.b.d	t.b.d	t.b.d	
- Reizigers	n.v.t.	t.b.d	t.b.d	t.b.d	t.b.d	
- Publiek	n.v.t	t.b.d	t.b.d	t.b.d	t.b.d	

⁹ De definitie van deze klantgroepen wordt definitief in Q1 van 2009 op basis van onderzoek van de Unversiteit van Utrecht

Evaluatie

Uit het onderzoek van 2007 onder vervoerders is een 5,9 (2006: 6,1) gerealiseerd en een 6,1 (2006: 6,3) onder lokale en regionale publieke partners. De resultaten vormen de basis voor verder overleg met de klanten over een werkwijze die beter op hun wensen aansluit en acties om hun waardering te vergroten.

KPI Contractopvolging Klanten

Klant		omschrijving / prestatieniveau				
Klanttevredenheid						
KPI Contractopvolging klanten	Gedifferentieerd naar type contractitems.					
	Realisatie	Prognose	Ambitie			
	2007	2008	2009	2010	2011 e.v	
	n.v.t.	n.v.t.	100%	100%	100%	

Een van de belangrijkste 'dissatisfiers' is het niet nakomen van afspraken. In het kader van de klantfocus wil ProRail nu extra nadruk leggen op het nakomen van haar afspraken. Periodiek zal ProRail haar afspraken evalueren met haar klanten om te bepalen in hoeverre afspraken tot tevredenheid zijn nagekomen.

Hiermee wordt de 'KPI Klanttevredenheid' de subjectieve meting en de 'KPI Contractopvolging Klanten' de objectieve meting van de klanttevredenheid. De objectieve meting bestaat uit het nakomen van de contractafspraken met:

- Reizigersvervoerders d.m.v. opvolging van de afspraken in de Toegangsovereenkomst 2009;
- Goederenvervoerders d.m.v. opvolging van de afspraken in de Toegangsovereenkomst 2009;
- Concessiehouders d.m.v. opvolging van de afspraken in de Toegangsovereenkomst 2009;
- Regionale en lokale partners d.m.v. opvolging van afspraken aangegaan in bijv. omgevingsprojecten en derdenwerken;
- Reizigers vallen onder de contractafspraken met de vervoerders in de Toegangsovereenkomst 2009.

Meetsysteem

6 Maanden voorafgaand aan het jaarlijkse klanttevredenheidsonderzoek evalueert ProRail haar afspraken bij elk van de contractanten. De basis van deze evaluatie zijn de afspraken gemaakt in de toegangsovereenkomst 2009 en de afspraken gemaakt in het kader van omgevingsprojecten. Het prestatieveld klant behelst prestatie-indicatoren, die vanuit het perspectief van de klant aansluiten op de verscheidende onderdelen van de in de Beheerconcessie genoemde prestaties.

KPI Reizigerstevredenheid

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

ProRail heeft met haar klanten een privaatrechtelijk contract gesloten over de invulling van reinheid, sociale veiligheid en reisinformatie bij ontregelingen. Klanten kunnen hiermee bij ProRail een "tevredenheidscijfer" kopen dat aansluit bij hun eigen bedrijfsdoelstellingen. ProRail stelt echter wel de minimale eis aan de basiskwaliteit van de dienstverlening die het wil contracteren. In overleg met haar klanten bepaalt ProRail deze ondergrens.

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

Definitie:

- *KPI Reinheid transfer:* mate waarin ProRail erin slaagt om de reinheid van transfers op het gewenste peil te houden, gezien vanuit het perspectief van de reiziger. De KPI geeft aan in welke mate de reiziger de transfers als rein beschouwt.
- *KPI Sociale Veiligheid:* mate waarin ProRail erin slaagt om de sociale veiligheid 's avonds op transfers op het gewenste peil te houden, gezien vanuit het perspectief van de reiziger (subjectieve kwaliteit). De KPI geeft aan in welke mate de eindconsument de transfers als veilig beschouwt. Dit is van groot belang omdat deze sociale veiligheid de tevredenheid van de consument over ProRail voor een groot deel bepaalt.
- *KPI Klanttevredenheid over informatie tijdens ontregelingen:* het percentage NS-treinreizigers dat de informatievoorziening bij ontregelingen waardeert met een cijfer 7 of hoger. De KPI geeft aan in welke mate de informatievoorziening bij een ontregeling wordt gewaardeerd door NS-treinreizigers

Meetsysteem

De KPI Reizigerstevredenheid wordt gemeten middels een continu onderzoek onder reizigers. Dit onderzoek voert NS Reizigers reeds vele jaren uit, zodat er robuuste en meerjarige uitkomsten bekend zijn. Hiermee is het mogelijk ambitieuze, doch realistische doelen uit te zetten voor continue verbetering.

- *KPI Reinheid en Sociale Veiligheid:*
Het voorbereiden, uitvoeren en verwerken van de meting wordt uitgevoerd door het Finance Center van NS Reizigers. Vooraf wordt bepaald hoe de steekproef (ongeveer 75.000 metingen per jaar) wordt verdeeld over de geplande treinen, waarbij in vrijwel alle treinnummers jaarlijks een meting wordt uitgevoerd. De enquêteurs van het Finance

Center laten de vragenlijsten in de geselecteerde treinen vervolgens invullen door willekeurig gekozen reizigers. In een kwartaal moeten er per station minimaal 50 metingen hebben plaatsgevonden, anders wordt het station uitgesloten van de meting.

IM Infra operatie Stations ontvangt deze rapportage en verwerkt het tot de KPI's Reinheid transfer en Sociale Veiligheid (overdag en 's avonds). De objectieve meting van tevredenheid vindt plaats via de KPI Reizigerstevredenheid: Contractopvolging Klanten.

- o *KPI Klanttevredenheid over informatie tijdens ontregelingen*
De verzamelde metingen voor de klanttevredenheid met betrekking tot de informatievoorziening tijdens ontregelingen worden door de NS verwerkt tot een maand gemiddelde op landelijk niveau. De KPI klanttevredenheid bij ontregelingen wordt opgenomen in het kwartaal rapportage voor het managementteam van Verkeersleiding.

KPI Reinheid stations: objectief – doelstelling 2009

ProRail heeft in 2006 een objectieve prestatie-indicator voor reinheid opgesteld, opgebouwd uit cijfers voor dagelijkse schoonmaak, onderhoud, reinigen perronsporen, wintermaatregelen en graffiti. Dit is het laatste jaar dat de objectieve reinheid zal worden gemeten. Volgend jaar zal sturing plaatsvinden op de subjectieve reinheid. Voor de borging van de continuïteit wordt dit jaar de KPI objectieve reinheid voor het laatste en ter informatie opgenomen.

Klant			
Klanttevredenheid			
Reinheid stations: objectief (per regio)	Klasse 1 “Kathedralen”	klasse 2 “Plusstations”	klasse 3 “Basisstations”
Landelijk	91% / 7,4	82% / 7	88% / 7
Regio Noord Oost	n.v.t.	82% / 7	85% / 7
Regio Randstad Noord	91% / 7,4	82% / 7	91% / 7
Regio Randstad Zuid	91% / 7,4	82% / 7	91% / 7
Regio Zuid	n.v.t.	82% / 7	85% / 7

Toelichting: 82%/ 7 betekent dat 82% van de stations een rapportcijfer voor reinheid moet hebben van een 7. Dit betekent dat als een station hoger scoort dan een 7, de kwaliteit boven de norm is en dus ook dat een hogere score dan de norm leidt tot een lager percentage.

KPI Capaciteitsverdeling

Klant		omschrijving / prestatieniveau				
Capaciteitsverdeling						
KPI Capaciteitsverdeling	Aangevraagde vs gehonoreerde treinpaden					
	Realisatie	Realisatie	Grenswaarde	Ambitie		
	2007	2008	2009	2010	2011 e.v	
	n.v.t.	n.v.t.	99,50%	99,50%	99,50%	

ProRail verdeelt de gewenste capaciteit (treinpaden) non-discriminair over de vervoerders. Deze KPI geeft aan in welke mate ProRail in staat is tegemoet te komen aan de capaciteitswensen van haar vervoerders. ProRail maakt hierbij onderscheid in aangevraagde en gehonoreerde treinpaden. Naast een jaarlijkse claim op de capaciteit zijn er ook tussentijdse aanvragen om ad hoc treinen te laten rijden. Ook het honoreren van deze treinpaden wordt in de meting meegenomen.

Meetsysteem

Elk jaar wordt voor elke nieuwe verdeling van de capaciteit een nieuwe versie van het planningsysteem (VPT 14) gebruikt. In dit systeem worden alle aanvragen verzameld en gepland. Daarin wordt ook gezocht naar een oplossing voor conflicterende aanvragen. Uit de output van dit systeem wordt de totale verdeelde waarde van de capaciteit bepaald.

Middels de KPI Capaciteitsverdeling maakt ProRail inzichtelijk wat de prestaties zijn op onderdeel d) kwaliteit van de capaciteitsverdeling van artikel 6 van de Beheerconcessie.

De KPI Capaciteitsverdeling vervangt de huidige prestatie-indicator geslaagde beroepen NMa, aangezien deze een onvolledig beeld geeft van de kwaliteit van de capaciteitsverdeling. Ten behoeve van de continuïteit van het dashboard en de transparantie van de ontwikkelingen vermeldt ProRail in het volgende Beheerplan de waarden 2009 van de vervangen KPI's.

KPI geslaagde beroepen NMa

Realisatie		Prognose	Grenswaarde	Ambitie	
2005	2006	2007	2008	2009	2010 e.v.
0%	0%	20%	20%	20%	20%

Vervoerders kunnen bij de Vervoerskamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) een klacht indienen als ze ontevreden zijn over de wijze waarop ProRail de capaciteit op het spoor verdeelt. Als de NMa zo'n klacht honoreert, heeft ProRail haar werk niet goed gedaan; dat wil zeggen niet transparant of neutraal. ProRail hanteert het percentage voor vervoerders geslaagde beroepen bij de NMa op dit gebied als maatstaf voor een juiste capaciteitsverdeling. Bij de vaststelling van deze KPI is uitgegaan van 5 klachten bij de NMa per jaar. ProRail staat slechts één gegrond-verklaring per jaar toe. In de jaren 2005 en 2006 is geen uitspraak geweest in het kader van een bij de NMa ingediende klacht en daarmee komt de score op 0%. Wij zien echter dat in de daaropvolgende jaren er achtergestelde klachten zijn behandeld en uitspraak is gedaan. In 2008 resulteert dit in een overschrijding op dit percentage. Er lopen op dit moment geen zaken betreffende deze KPI.

KPI Benutting

Realisatie		Afspraak	Doelstelling	Ambitie	
2005	2006	2007	2008	2009	2010 e.v.
74	73	70	73	75	76

De prestatie-indicator benutting is de verhouding tussen het aantal treinkilometers per dag en de kilometers spoor. In 2007 werd en wordt nieuwe infrastructuur in gebruik genomen (HSL, Betuweroute, viersporigheid Utrecht-Amsterdam). De benuttingsgraad daalt daardoor zeer tijdelijk, maar neemt snel weer toe omdat de treindienst de komende jaren sterk wordt geïntensiveerd.

2.2.2 'Operational Excellence'

Het prestatieveld 'operational excellence' behelst prestatie-indicatoren, die vanuit het perspectief van de primaire diensten en processen aansluiten op de verscheidende onderdelen van de in de Beheerconcessie genoemde prestaties.

KPI Punctualiteit

Operational Excellence					
Diensten & Proces					
KPI Punctualiteit	Het percentage treinen dat op meetpunten arriveert, waarbij het verschil tussen gerealiseerde aankomsttijd en de (in het dagplan) geplande aankomsttijd minder dan de normtijd (< 5 min.) bedraagt.				
	Realisatie	Prognose	Grenswaarde	Ambitie	
	2007	2008	2009	2010	2011 e.v
	93,0%	93,0%	93,0%	treinvertragsmin	treinvertragsmin
KPI Punctualiteit	Het percentage treinen dat op meetpunten arriveert, waarbij het verschil tussen gerealiseerde aankomsttijd en de (in het dagplan) geplande aankomsttijd minder dan de normtijd (< 3 min.) bedraagt.				
	Realisatie	Prognose	Grenswaarde	Ambitie	
	2007	2008	2009	2010	2011 e.v
	87%	87%	87%	treinvertragsmin	treinvertragsmin

De transitie naar een maatschappelijk verantwoorde onderneming vraagt van ProRail dat zij zich conformeert aan de in de maatschappij geldende normen. In de Nederlandse spoorsector is de geldende norm "punctualiteit". Door zich te conformeren aan deze norm geeft ProRail het signaal af dat de spoorsector, zowel de netwerkmanager als de vervoerders, een gezamenlijke prestatie aan de reiziger levert. ProRail volgt in 2009 de normstelling van de Nederlandse Spoorwegen. Voor 2010 en verder wil ProRail haar metingen over het hele net (zowel kernnet als regionale lijnen) uitbreiden om zo een landelijk dekkend punctualiteitscijfer te presenteren.

Middels de KPI Punctualiteit maakt ProRail inzichtelijk wat de prestaties zijn op onderdeel a) beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur van artikel 6 van de Beheerconcessie.

In 2009 zal ProRail zich gaan richten op een doorontwikkeling naar de internationale standaard 'Trein Vertragsminuten'.

KPI Kwaliteit van de bijsturing

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

Definitie

- o *KPI Bijsturing conform afspraken*: ProRail tracht de bijsturing zo veel mogelijk via afgesproken versperringsmaatregelen vorm te geven. Standaardisatie voorkomt dat tijdens het herstellen van het treinverkeer tijd verloren gaat door ad hoc besluitvorming. Deze werkwijze draagt bij aan de neutraliteit, de planmatigheid en de voorspelbaarheid van de capaciteitsverdeling in een verstoorde situatie en uiteindelijk ook aan punctualiteit.
- o *KPI Onregelmatigheden in de rijweginstelling*: de treindienstleiding geeft de capaciteit die onder de spoorwegondernemingen is verdeeld vrij in de vorm van treinpaden. Dit gebeurt zo veel mogelijk via het, eventueel bijgestuurde, infra verdelingsplan. Het tijdig en correct instellen van rijwegen is belangrijk voor een punctuele afhandeling van de dienstregeling. Het aantal onregelmatigheden dat bij het instellen van de rijwegen optreedt, is daarmee een maat voor de kwaliteit van de uitvoering van de treindienst zoals de spoorwegondernemingen die ervaren

De KPI Bijsturing conform afspraken en Onregelmatigheden in de Rijweginstelling zullen naar verwachting in de loop van 2009 worden vervangen (dus voor het Beheerplan 2010) door de KPI Treinpad en de KPI herstelcapaciteit: Alternatief aangeboden treinpaden (zie volgende KPI). Voor 2009 wordt de KPI bijsturing conform afspraken op hetzelfde niveau gehouden als in 2008. De KPI Onregelmatigheden maakt in 2008 al een zeer positieve daling door, die naar verwachting in 2009 kan worden geconsolideerd. Hierdoor stelt ProRail deze KPI fors naar beneden bij, naar een waarde van 3.700.

Meetsysteem

- o De gegevens voor de KPI Bijsturing conform afspraken wordt ontsloten uit ISVL (Informatie Systeem VerkeersLeiding)
Ten behoeve van rapportagedoeleinden worden ISVL gegevens overgenomen in de centrale database (ISVL kent een beperkte bewaartermijn), waarbij zowel Meldingen als de hieraan gekoppelde Besluiten worden overgenomen. Vanuit deze database worden rapportages Voorspelbaarheid Bijsturing voor de diverse regio's ontsloten en wordt een gewogen landelijk gemiddelde berekend ten behoeve van de KPI Bijsturing conform afspraken.
- o De gegevens voor de KPI Onregelmatigheden in de Rijweginstelling (ORI) wordt ontsloten uit Monitoring.
In het systeem Monitoring worden Te Verklaren Trein Afwijking (TVTA) geregistreerd en wordt de oorzaak hiervan onderzocht. In het geval dat een ORI de oorzaak is, koppelt de treindienstleider de TVTA aan de ORI.
Vanuit de applicatie Monitoring wordt periodiek het Monitoring datawarehouse gevuld, van waaruit vervolgens gerapporteerd wordt. Deze KPI wordt gerapporteerd door het Centraal Verificatie Bureau (CVB) middels het rapport "Onregelmatigheden rijweginstelling". Van de +/- 55.000 oorzaken op jaarbasis, mogen 3.700 betrekking hebben op een late of foutieve rijweginstelling.

KPI Treinpad

Operational Excellence					
Diensten & Proces					
KPI Treinpad	Het percentage (in het dagplan) geplande versus daadwerkelijk geleverde treinpaden.				
	Realisatie	Prognose	Ambitie		
	2007	2008	2009	2010	2011 e.v
	n.v.t.	n.v.t.	t.b.d.	t.b.d.	t.b.d.

Definitie:

- o *De KPI Treinpad:* geeft inzicht in de wijze waarop ProRail in staat is de dagelijks geplande treinpaden daadwerkelijk te leveren aan haar klanten. Daarmee is dit een KPI die een belangrijk deel van wat de klanten ons vragen en wat ProRail in staat is om te leveren, weergeeft. Deze KPI is een resultaat van een nauwe samenwerking met NS en Syntus. De KPI geeft weer hoe ProRail voor haar vervoerders relevante prestaties in haar dashboard vertaalt.

In 2009 zal ProRail in overleg met de vervoerders tot een grenswaarde voor 2010 komen.

Middels de KPI Treinpad maakt ProRail inzichtelijk wat de prestaties zijn op onderdeel c) Kwaliteit van de bijsturing van de hoofdspoorweginfrastructuur van artikel 6 van de Beheerconcessie. De KPI Treinpad is in eerste instantie verbonden aan de besturing van de treindienst. Deze KPI is echter nauw verbonden aan de KPI's Beschikbaarheid en Punctualiteit, immers een niet beschikbaar spoor verstoort de levering van treinpaden.

Meetsysteem

- o Voor de KPI Treinpad is een meetsysteem ontwikkeld welke gegevens over het dagplan, de uitvoering en de punctualiteit hiervan uit verschillende bronsystemen ontsluit. De betrouwbaarheid van de onderliggende bronsystemen is geborgd.

KPI Beschikbaarheid

Operational Excellence					
Diensten & Proces					
KPI Beschikbaarheid	De beschikbaarheid van het spoor binnen openingstijden.				
	Realisatie	Prognose*	Grenswaarde	Ambitie	
	2007	2008	2009	2010	2011 e.v
	99,40%	99,47%	99,49%	99,50%	99,50%
geplande onttrekkingen (onderhoud)	0,30%	0,30%	0,30%	0,30%	0,30%
ong geplande onttrekkingen (storingen)	0,30%	0,23%	0,21%	0,20%	0,20%

Definitie:

- o *KPI Beschikbaarheid*: mate waarin het spoor werkelijk beschikbaar is voor treindiensten, gebaseerd op de openingstijden. Dit geeft weer in hoeverre ProRail in staat is om de exploitatie van de Spoorinfrastructuur op een effectieve wijze uit te voeren, dat wil zeggen tegen zo min mogelijk gepland en ongepland verlies van beschikbare capaciteit.
- o *KPI Beschikbaarheid; geplande onttrekkingen (onderhoud)*: mate waarin de infrastructuur, als gevolg van het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden, niet beschikbaar is voor de treindienst en hinder oplevert. Dit geeft weer in hoeverre ProRail in staat is om de benodigde onttrekking van de Spoorinfrastructuur voor geplande onderhoudsactiviteiten tot een minimum te beperken. Vooraf is bekend wanneer en hoelang de infrastructuur (gedeeltelijk) niet beschikbaar is
- o *KPI beschikbaarheid; ongeplande onttrekkingen (storingen)*: mate waarin de infrastructuur, als gevolg van storing, niet beschikbaar is voor de treindienst en hinder oplevert. Dit geeft weer in hoeverre ProRail in staat is om de exploitatie van de Spoorinfrastructuur op een effectieve wijze uit te voeren, dat wil zeggen tegen zo min mogelijk ongepland verlies van beschikbare capaciteit.

Reductie van de benodigde onderhoudstijd en de daling van de storingstijd resulteren in een nieuwe grenswaarde voor de KPI Beschikbaarheid ten opzichte van het Beheerplan 2008. Voor 2009 hanteert ProRail een grenswaarde van 99,49% en denkt in 2010 een evenwicht te vinden bij 99,5%.

De gedifferentieerde waarden van deze KPI per spoorlijn geeft ProRail, naast sturingsinformatie, ook inzicht in waar de grenzen van de huidige mogelijkheden van ons netwerk liggen. De klanten van ProRail willen meer maatwerk en ProRail wil hen dat bieden door middel van differentiatie van de KPI Beschikbaarheid. In 2009 gaan wij als volgt te werk:

KPI Verstoringen

Voor de KPI-verstoringen stelt ProRail voor 2009 een grenswaarde op, van 0,21%. Daarmee verbetert de waarde met ruim 20% ten opzichte van de waarde in het Beheerplan 2008 (0,27%). Deze wijziging is onder andere het gevolg van de volgende ontwikkelingen:

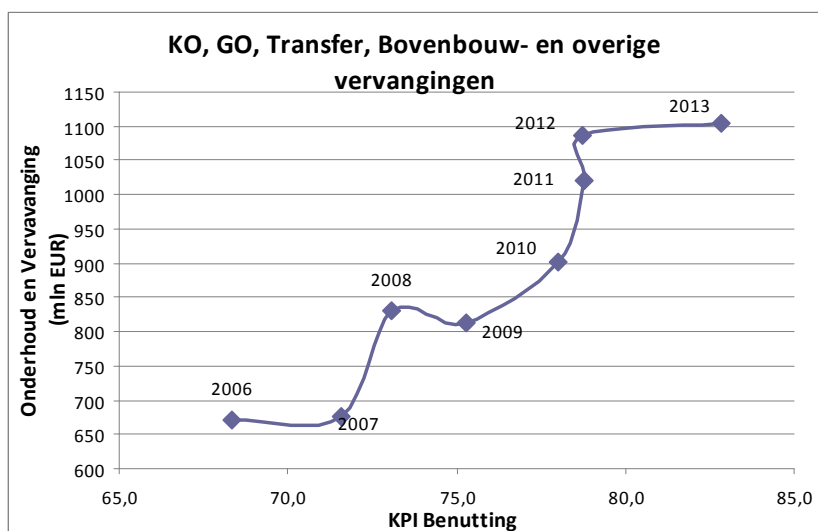
- In de FHT is een licht dalende trend waar te nemen. ProRail treft de volgende maatregelen om de storingstijd positief te beïnvloeden:
 - o Sturen om de aanrijdtijden van PCA te beïnvloeden;
 - o Sturen op de reparatietijden van de PCA en op baanvakken met hoge waarden;
 - o Kwaliteit van de registraties verbeteren;
 - o Het voorkomen van recidive storingen.

Sturen op spoorlijnniveau:

ProRail wil in 2009 t.a.v. beschikbaarheid meer maatwerk gaan bieden aan zijn klanten door middel van differentiatie van KPI Storingstijd. In 2009 zal ProRail per vervoerder respectievelijk samenhangend vervoersgebied de storingstijd inzichtelijk maken en vergelijken met de landelijke richtwaarde van 0,23% voor storingstijd. Bij afwijkingen ten opzichte van de landelijke richtwaarde gaat ProRail de oorzaak en mogelijke oplossing expliciet afstemmen met de vervoerders. Op basis van die analyse en de wensen van vervoerders wordt bekeken met welke maatregelen ProRail de prestatie kan verbeteren en wat daarvan de kostenconsequenties zijn. Daarnaast zullen historische reeksen en gesprekken met vervoerders moeten leiden tot een reële streefwaarde per vervoerder respectievelijk samenhangend vervoersgebied rekening houdend met de effecten van de te nemen acties. ProRail wil met deze aanpak haar sturing op prestaties verder professionaliseren en differentiëren.

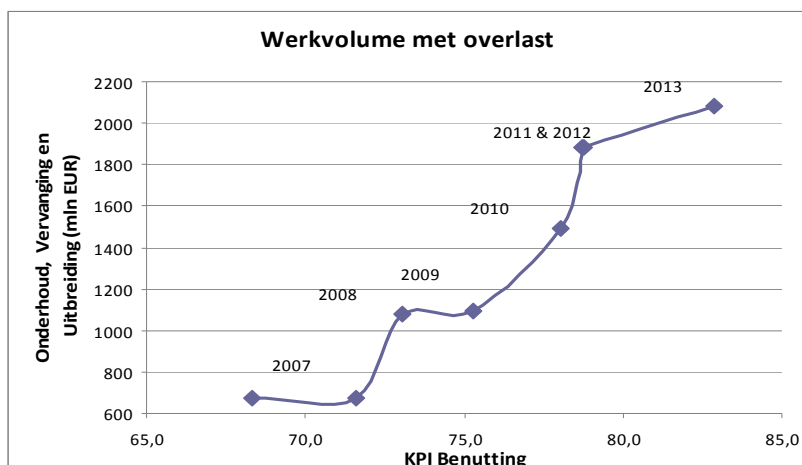
De KPI Onderhoud

Voor de KPI-onderhoud stelt ProRail 2009 gelijk aan de waarde van 2008 op 0,30%. De NPI Onderhoud is de geplande onbeschikbaarheid als gevolg van onderhouds-, vervangings- of uitbreidingswerkzaamheden. De NPI Onderhoud wordt beïnvloed door de uitvoering van werkzaamheden aan het spoor en de mate van benutting van het spoornetwerk. Een groter volume aan werkzaamheden aan het spoor zal betekenen dat het spoor meer buitendienst genomen zal moeten worden, waardoor de NPI Onderhoud toeneemt. Een toename van de benutting van het spoornetwerk verkleint de beschikbare ruimte voor onderhoud in treindienst, met als gevolg meer buitendienststellingen. In onderstaande figuur is het werkvolume voor onderhoud- en vervangingswerkzaamheden uitgezet tegen de KPI benutting voor de periode 2006 t/m 2013 weergegeven.



Figuur 2.2

Daarnaast kunnen uitbreidingswerkzaamheden ook buitendienststellingen vragen waardoor de NPI Onderhoud zou stijgen. In onderstaande grafiek zijn naast de onderhouds- en vervangingswerkzaamheden ook de top 15% van de uitbreidingswerkzaamheden die buitendienststellingen vragen meegenomen.



Figuur 2.3

Uit figuur 2.2 blijkt dat de hoeveelheid werk in de komende periode fors toeneemt. Tevens neemt de benutting van het spoor in de komende periode toe. ProRail's ambitie is het target van de NPI Onderhoud de komende periode ongewijzigd te laten op 0,3%. Door de stijgende behoefte aan onderhoudstijd de komende periode bij een dalend aanbod onderhoudstijd binnen de treindienst is het een uitdaging om de NPI beschikbaarheid op 0,3% te houden.

Uitbreidingswerkzaamheden zijn kleiner qua aantal in vergelijking tot onderhouds- en vervangingswerkzaamheden. De invloed op de treindienst van uitbreidings-werkzaamheden zal kleiner dan onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van gelijke geldelijke omvang. Verder differentieert ProRail in 2009 de onderhoudstijd van de infra naar vervoerders¹⁰. Hiervoor onderneemt ProRail acties op het gebied van cyclisch onderhoud (het onderhoudsrooster) en projectmatig onderhoud. ProRail hanteert hiervoor het volgende stappenplan:

Onderhoudsrooster

- 1) Onderzocht wordt in welke mate de huidige generieke uitgangspunten kunnen worden gedifferentieerd. Hiervoor worden de baanvakken onderverdeeld op basis van technische en vervoerskenmerken die bepalend zijn voor de onderhoudskarakteristiek op dat baanvak. Op basis hiervan formuleert ProRail daar waar mogelijk per vervoerder uitgangspunten voor het onderhoudsrooster.
- 2) In het verbeter programma Beheer en Verkeer 2010 wordt gezocht naar beter evenwicht tussen beheer en verkeer. ProRail treedt hierover in overleg met vervoerders. Dit moet resulteren in een lagere totale vraag voor beheer in de jaardienst, zonder dat hierbij aan flexibiliteit, noodzakelijk vanwege het toestandsafhankelijke onderhoud, wordt ingeboet in het lopende jaar. Een gedifferentieerde aanpak per vervoerder (dagwerk, nachtwerk verhouding), kan een reëel onderdeel zijn van de uitwerking.

Beide acties starten in het laatste kwartaal van 2008 en zijn input voor het ontwerp van het onderhoudsrooster (OHR) 2010, dat start in november 2008. Resultaat van beide acties is een beter evenwicht tussen beheer (de roostermomenten) en de verkeersstromen per vervoerder.

Projectmatig onderhoud

- 1) In het laatste kwartaal van 2008 is het totaal volume aan projecten voor 2009 bekend (Infraclaim). Op basis van dit volume worden richtwaarden vastgesteld voor 2009 voor de KPI onderhoud, zowel landelijk als per vervoerder t.b.v. interne sturing.
- 2) In de planning van het projectmatig onderhoud gaat ProRail differentiëren naar vervoerder. In het project Tijd ruimte slots (TRS) worden werkmethoden ontwikkeld om het (meerjarig) clusteren van (onderdelen van) projecten op tracé niveau beter mogelijk te maken. Het gaat hier primair om de timing van (onderdelen van) projecten over meerdere jaren. Er wordt een meer expliciete afweging gemaakt tussen niet beschikbaarheid per vervoerder (hinder) en kosten over meerdere jaren. Het resultaat hiervan is een beter productieplan op tracé niveau, inclusief een gedifferentieerde KPI onderhoud per vervoerder.

TRS heeft de volgende planning. In samenwerking met vervoerders zijn in 2008 4 pilot tracés uitgewerkt met een scope t/m 2013. Medio april 2009 zijn 8 nieuwe tracés met deze methodiek uitgewerkt. Hierna volgen per jaar stapsgewijs minimaal 8 tracés. Dit project is ProRail breed georganiseerd, in nauwe samenwerking met vervoerders.

Meetsysteem

- o Met behulp van een statistische analyse wordt als eerste stap een prognose gemaakt van zowel de geplande als de ongeplande niet-beschikbaarheid. Deze prognose wordt gecorrigeerd voor de diverse operationele onzuiverheden om te komen tot een zuivere prognose. Deze prognose leidt tot de vaststelling van een ambitie. In Beheerplan 2008 is dit proces uitgebreid beschreven

¹⁰ Baanvakken / tracés zijn momenteel niet eenduidig op te delen naar vervoerder. Hiervoor wordt een vertaaltabel opgesteld.

De realisatiegegevens ten behoeve van de KPI Beschikbaarheid worden ontsloten uit de systemen Monitoring en Apollo. In 2008 is het systeem dusdanig aangepast dat er dagelijks een nieuwe stand van zaken zichtbaar kan worden gemaakt.

KPI Toegankelijkheid Transfer

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

Definitie:

- *KPI Toegankelijkheid transfer*: mate waarin de toegankelijkheidsmaatregelen, zoals beschreven in het implementatieplan Toegankelijkheid, conform planning zijn uitgevoerd.

Een treinreis zonder obstakels is voor iedereen van belang. ProRail speelt daarin als inframanager een grote rol door het toegankelijk maken van stations en van de voorzieningen op de stations zoals liften en gesproken vertrekstaten. Een groot aantal stations wordt toegerust om iedereen die nu zelfstandig deel kan nemen aan het openbare leven, zelfstandig te laten reizen. Naast het aanpassen van de voorzieningen en de stations is hiervoor de inzet nodig van de vervoerders. Zij zorgen voor assistentieverlening op een groot aantal stations.

ProRail werkt hard aan het toegankelijk maken van stations. Elk jaar worden meer stations toegankelijk gemaakt en zijn meer lijnen zelfstandig af te leggen. Maatregelen die in het kader van toegankelijkheid worden genomen zijn het aanpassen van toiletten en bewegwijzering in braille, soms zijn ingrijpendere maatregelen nodig zoals het bouwen van liften. Een omvangrijker project is het aanpassen van de perronhoogte aan treinen met een lage instap, zodat er een gelijkvloerse overgang van trein naar perron ontstaat. Dat betekent een enorme vooruitgang voor mensen die in een rolstoel zitten, alleen met hulpmiddelen kunnen lopen of die slecht ter been zijn.

Het programma Toegankelijkheid bestaat uit meerdere maatregelenpakketten:

- aanpassen perrons; het op normhoogte brengen van de perrons (zowel in de contractsector, de NSP's als de overige stations), in totaal 220 conform deelvariant;
- kleine maatregelen, zoals verbeteren verlichting, dubbele buisleuning, invalidentoiletten, stationsinformatie in braille;
- aanbrenge van liften; in totaal beschikken in 2020 145 stations over liften.

Evaluatie

De doorlooptijd van deze maatregelen verschilt sterk. Als voor stations alleen naar volledig zelfstandige toegankelijkheid gekeken wordt, ontstaat een vertekend beeld. Toegankelijkheid voor bijvoorbeeld mensen met een auditieve functiebeperking is veel sneller te bereiken dan voor mensen met een motorische functiebeperking. Pas als een station voor alle doelgroepen toegankelijk is, is het volledig zelfstandig toegankelijk. In deze KPI wordt geen rekening gehouden met zwaarte van de maatregel en de situatie op de individuele stations. Dit maakt dat de doelstelling van het programma Toegankelijkheid niet goed meetbaar is met deze KPI.

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

- De voortgang kan in lijn met de doelstelling van het programma toegankelijkheid gestuurd met behulp van de nieuwe KPI
- De KPI een gedifferentieerd inzicht geeft in realisatie per betrokken doelgroep.

- De KPI geeft inzicht in de wijze waarop met de wens vanuit de Tweede Kamer (versnelde afronding van het programma door middel van een andere aanpak en fasering) is rekening gehouden
- Geeft inhoud aan de relatie outputsturing door te sturen op output in plaats van op maatregelen

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

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

Middels de KPI Toegankelijkheid transfer maakt ProRail inzichtelijk wat de prestaties zijn op onderdeel b) toegankelijkheid van de transfervoorzieningen van artikel 6 van de Beheerconcessie.

KPI Realisatie Infra-projecten

Operational Excellence	
Diensten & Proces	
KPI Realisatie Infra-projecten	Voor 2009 is een ontwerp voor KPI Realisatie Infra-Projecten ingediend bij de Raad van Bestuur. Hier is een voorstel gedaan om per werkstroom toleranties te hanteren voor vertraging of versnelling. In 2009 betreft dit een interne KPI. Het ministerie zal op de hoogte worden gehouden over de voortgang op deze KPI.

De ontwikkeling van een KPI Realisatie Infra-projecten ligt in lijn met de bevindingen van MCKinsey.

Voor het managen van de realisatie van projecten hanteert ProRail zgn. toleranties per werkstroom. Deze toleranties zijn gebaseerd risico inschattingen op het gebied van de beïnvloedbaarheid van voortgang bij de realisatie van projecten, zoals bijvoorbeeld gunning van vergunningen en beschikbaarheid van externe capaciteit voor de uitvoering. Voor 2009 zijn dit voorlopige waarden en bepaald op 10% voor functiehandhaving en 20% voor de overige werkstromen. Rapportages gedurende 2009 zullen uitwijzen welke normen voor 2010 reëel zijn.

Veiligheid

Veiligheid op en om het spoor is een belangrijk speerpunt van ProRail. De afgelopen jaren heeft ProRail veel extra inspanningen verricht om verbeteringen door te voeren op het gebied van arbeidsveiligheid en systeemveiligheid. Arbeidsveiligheid betreft de veiligheid van diegene die in of in de nabijheid van het railverkeersysteem werken voor het uitvoeren van het beheer ongeacht de werkgever. En systeemveiligheid betreft de veiligheid van diegene die aanwezig zijn in het railverkeer, zoals spoorwegpersoneel, (over)weggebruikers en overige passanten in de nabijheid van het spoor.

In het kader hiervan zijn de KPI's m.b.t. veiligheid geëvalueerd. In 2008 zijn de verbeterde KPI's geïntroduceerd ter vervanging van de samengestelde KPI veiligheidsindex. De toen gedefinieerde inhoud van deze KPI's is tijdens evaluatie en als resultante van de internationale

benchmark vatbaar voor verbetering gebleken. In de doorontwikkeling van het dashboard heeft ProRail de benodigde verbeteringen doorgevoerd om tot een inhoudelijk stabiele en stuurbare KPI's voor veiligheid te komen'.

De veiligheidsindicatoren op het dashboard zijn:

- Systeemveiligheid – *botsing trein-trein*;
- Systeemveiligheid – *ontsporingen*.
- Arbeidsveiligheid – *Aantal arbeidsveiligheidsincidenten (aanrijding en electrocutie)*

KPI Veiligheid: Aantal botsingen trein-trein met aanzienlijke gevolgen

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

De KPI aantal botsingen trein-trein met aanzienlijke gevolgen is aangepast aan de Europese definitie en norm. Dit nadat uit de in 2008 gehouden benchmark is gebleken dat ProRail op een significant andere wijze de veiligheid in beeld bracht. Conformereren aan deze Europese standaard houdt in dat deze waarden jaarlijkse vergeleken kunnen worden met onze Europese collega's.

De Europese normen houden in dat er sprake is van een botsing trein-trein als er aanzienlijke gevolgen zijn, te weten:

- Schade aan infrastructuur of materieel boven de EUR 150.000; en/of
- Doden te betreuren zijn; en/of
- Zwaargewonden vallen (> 24 uur doorgebracht in ziekenhuis).

Ten behoeve van de continuïteit van het dashboard en de transparantie van de ontwikkelingen vermeldt ProRail gedurende 2009 ter informatie de waarden 2009 van de vervangen KPI's. Deze waarden zijn conform het Beheerplan 2008. In Q4 van 2009 zal ProRail de gerealiseerde prestaties op de vervangen KPI's vermelden.

Realisatie			Interne norm Ambitie	Interne norm Ambitie	Interne Norm Ambitie
2006	2007	2008*	2009	2010	2011 e.v.
25	12	15	18	15	15

* Prognose Q2

Intern blijft ProRail zich richten op **alle** veiligheidsincidenten. De ambitie met betrekking tot het onderdeel botsingen trein-trein wordt zeker realistisch geacht. Indien net als in 2008 ook in 2009 zich een positieve ontwikkeling laat zien volgt er bijstelling van de interne norm voor 2010. De verwachting is dat het STS-programma (m.n. machinistenprogramma en invoering ATBvv) zullen bijdragen aan afname van het aantal botsingen trein-trein.

KPI Veiligheid: Aantal ontsporingen met aanzienlijke gevolgen

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

De KPI aantal ontsporingen met aanzienlijke gevolgen is aangepast aan de Europese definitie en norm. Dit nadat uit de in 2008 gehouden benchmark is gebleken dat ProRail op een significant andere wijze de veiligheid in beeld bracht. Conformereren aan deze Europese standaard houdt in dat deze waarden jaarlijkse vergeleken kunnen worden met de Europese collega's.

De Europese normen houden in dat er sprake is van een ontsporing als er aanzienlijke gevolgen zijn, te weten:

- Schade aan infrastructuur of materieel boven de EUR 150.000 miljoen; en/of
- Doden te betreuren zijn; en/of
- Zwaargewonden vallen (> 24 uur doorgebracht in ziekenhuis).

Het aantal ontsporingen was vanaf 2004 dalend. Op grond van de realisatie 2008 lijkt deze trend echter te worden doorbroken (de daling stagneert).

ProRail heeft nauwelijks invloed op het reduceren van het aantal ontsporingen. Analyses hebben laten zien dat het overgrote deel van ontsporingen is gerelateerd aan vervoersprocessen (wisselbediening niet centraal bediende gebieden, rangeerprocessen, aanrijdingen met stootjukken).

Ten behoeve van de continuïteit van het dashboard en de transparantie van de ontwikkelingen vermeldt ProRail gedurende 2009 ter informatie de waarden 2009 van de vervangen KPI's. Deze waarden zijn conform het Beheerplan 2008. In Q4 van 2009 zal ProRail de gerealiseerde prestaties op de vervangen KPI's vermelden.

<i>Realisatie</i>			<i>Interne norm Ambitie 2009</i>	<i>Interne norm Ambitie 2010</i>	<i>Interne Norm Ambitie 2011 e.v.</i>
<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008*</i>			
75	69	78	55	50	50

*Q2 prognose

Intern blijft ProRail zich richten op **alle** veiligheidsincidenten. In het geval van ontsporingen heeft slechts een heel klein percentage van de gevallen een relatie met onvolkomenheden aan de infrastructuur. Deze hebben geen effect op de nieuwe wijze van meting door het uitblijven van daadwerkelijk schade, dodelijke voorvallen of gewonden.

De interne ambitie wordt als zeer uitdagend geacht. ProRail stelt echter haar ambitie en normen niet bij en zal in 2009 op zoek gaan naar mogelijkheden (o.a. haar invloed aanwenden richting vervoerders) voor verdere daling van de ontsporingen. Tevens zal in 2009 worden nagegaan of aanscherping van definitie/norm noodzakelijk is door onderscheid aan te brengen in ontsporingen veroorzaakt door reizigerstreinen of door rangeerbewegingen (dit voor de normstelling van 2010 en verder). Vanuit veiligheidsrisico zijn de ontsporingen veroorzaakt door rangeerbewegingen van een andere orde (er is geen risico voor reizigers).

Naast bovenstaande doelen en ambities t.a.v. de KPI's voor veiligheid worden ook interne normen (ambities) gehanteerd voor aantallen STS-passages, gebreken aan wissels, spoorstaafbreuken, verzakkingen van de baan, open gereden wissels, obstakels op het spoor, gevaarlijke situaties op overwegen en onbevoegde personen langs het spoor.

Arbeidsveiligheid

KPI Veiligheid: Aantal arbeidsveiligheidsincidenten (aanrijding en electrocutie)

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

Meetsysteem:

- o De Veiligheid KPI's conform de huidige definitie worden uit Promisse gegenereerd. Om tot de KPI getallen te komen, conform de Europese definitie, is op dit moment een handmatige actie nodig. Alle veiligheidsincidenten moeten doorlopen worden, om te kunnen beoordelen of het incident voldoet aan de Europese norm. De gevonden absolute waarden moeten dan gedeeld worden door de treinkilometers zoals opgenomen in het beheerplan 2009.

KPI Herstelcapaciteit

ProRail levert haar diensten tegen een optimale kwaliteit. Toch kan het voorkomen dat er situaties ontstaan waarin rijwegen versperd raken. Ongeacht de reden stelt ProRail alles in het werk om in deze situatie de reizigers zo min mogelijk last te laten ondervinden. Dit noemt ProRail haar herstelcapaciteit ('Recovery Power') en die prestatie komt tot uitdrukking in twee KPI's.

KPI Herstelcapaciteit: Informatievoorziening CTA melding bij verstoring

Operational Excellence				
Herstelcapaciteit				
KPI Herstelcapaciteit: Tijdige CTA-melding bij een ontregeling	(Aantal CTA's dat uiterlijk op gepland vertrek melding geeft van de ontregeling / totaal aantal gemeten CTA's bij ontregelingen) * 100%.			
	Realisatie	Prognose	Grenswaarde	Ambitie
	2007	2008	2009	2010
	2011 e.v			
	n.v.t.	71%	72%	73%
				74%

Definitie:

- o *KPI Herstelcapaciteit: Tijdige CTA-melding bij een ontregeling:* Mate waarin de CTA uiterlijk op gepland vertrek melding van de ontregeling geeft

De norm voor de juiste informatievoorziening blijft voor ProRail ongewijzigd hoog. In situaties waarin toch een verstoring op het spoor optreedt wil ProRail de reizigers optimaal informeren. De "KPI Herstelcapaciteit: Informatievoorziening CTA melding bij verstoring" voorziet in welke mate ProRail in deze doelstelling slaagt.

Meetsysteem

- o De gegevens die benodigd zijn voor deze KPI worden ontleend aan de registratie van NS Reizigers (NSR). Deze meting vindt in 2009 plaats op een deel van de stations. Hierbij wordt gemeten hoe vaak en tijdig een vertraging correct op de CTA staat. Vanaf 2010 zal dit uitgebreid zijn naar het gehele netwerk.

Middels de KPI Herstelcapaciteit: Informatievoorziening CTA melding bij verstoring maakt ProRail inzichtelijk wat de prestaties zijn op onderdeel e) de kwaliteit van de informatievoorziening van artikel 6 van de Beheerconcessie.

De KPI Herstelcapaciteit: Informatievoorziening CTA melding bij verstoring vervangt de huidige prestatie-indicator KPI Informatievoorziening op CTA/CHA conform afspraken. De nieuwe KPI

geeft ProRail meer mogelijkheden om te sturen op de kleine marge waarin de oude KPI niet voorziet (van 98% tot 100%). Ten behoeve van de continuïteit van het dashboard en de transparantie van de ontwikkelingen vermeldt ProRail gedurende 2009 ter informatie de waarden 2009 van de vervangen KPI's. Deze waarden zijn conform het Beheerplan 2008. In Q4 van 2009 zal ProRail de gerealiseerde prestaties op de vervangen KPI's vermelden.

KPI Informatievoorziening op CTA/CHA conform afspraken

Realisatie		Prognose	Grenswaarde	Ambitie	
2005	2006	2007	2008	2009	2010 e.v.
97%	97%	97%	98%	98%	98%

ProRail verzorgt de informatie op de borden op de perrons en in de stations op basis van afspraken met de vervoerders. De structurele stijging van de grenswaarde zal pas haalbaar zijn na implementatie van het programma InfoPlus, dat voorziet in een structurele verbetering van de hele reisinformatieketen. De invoering van Infoplus vindt plaats medio 2008. De waarde die voor 2007 met NS is afgesproken stemt overeen met de grenswaarde voor 2008 en verder.

KPI Herstelcapaciteit: Alternatief aangeboden Treinpaden

Operational Excellence					
Herstelcapaciteit					
KPI Herstelcapaciteit: Alternatief aangeboden treinpaden					
	Realisatie	Prognose	Grenswaarde	Ambitie	
	2007	2008	2009	2010	2011 e.v.
	n.v.t.	n.v.t.	t.b.d.	t.b.d.	t.b.d.

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

Meetsysteem

Voor de KPI Herstelcapaciteit is een meetsysteem ontwikkeld welke gegevens over het dagplan, de uitvoering en de punctualiteit hiervan uit verschillende bronsystemen ontsluit. De betrouwbaarheid van de onderliggende bronsystemen is geborgd. Dit systeem is nauw verbonden met het meetsysteem van de KPI Treinpad.

2.2.3 Omzet & Kosten

De doelstelling van ProRail is het leveren van optimale prestaties tegen zo laag mogelijke kosten. Om dit meetbaar te maken hanteert ProRail twee financiële KPI's, te weten:

- Kosten per treinkilometer
- Kosten per tonkilometer

Doel van beide KPI's is inzicht geven in de mate van efficiency. Deze KPI's zijn toegevoegd als informatie-item en behoeven geen instemming van de minister.

KPI Kosten per treinkilometer

Omzet & Kosten					
Financiën					
KPI Kosten per treinkilometer					
	Realisatie	Ambitie			
	2007	2008	2009	2010	2011 e.v.
	€ 9,22	€ 9,37	€ 9,33	€ 9,50	€ 10,21

De totale kosten van ProRail worden in deze KPI gedeeld door de gereden treinkilometers. Deze KPI wordt veel gebruikt in internationale benchmarkstudies.

De eenheid treinkilometer is gekozen omdat het merendeel van de instandhoudingskosten samenhangen met het gebruik.

Meetsysteem

- o De netto exploitatielasten zijn de gezamenlijke kosten van uitbesteed werk, personeelskosten, afschrijvingskosten, interestlasten en mutanten infra en intensiteit. De treinkilometers worden gemeten met het verkeersleidingsysteem. Voor het berekenen van de KPI worden de treinkilometers voor personenvervoer, goederenvervoer en overig vervoer op het door ProRail beheerde spoorwagennet bij elkaar opgeteld.

In de reeks kosten per treinkilometer is een stijging zichtbaar die wordt veroorzaakt door een stijging van de afschrijvingskosten en daarmee ook van de netto exploitatielasten. Daarnaast nemen de afschrijvingskosten licht toe door ingebruikname van nieuwe infrastructuur. Gecorrigeerd voor afschrijvingen is wel sprake van een dalende trend.

De Betuweroute en de HSL-Zuid vallen buiten de KPI kosten per treinkilometer

KPI Kosten per tonkilometer

Omzet & Kosten				
Financiën				
KPI Kosten per tonkilometer	Realisatie		Ambitie	
	2007	2008	2009	2010
	n.v.t.	n.v.t.	€0,03	€0,03
				2011 e.v. €0,03

De totale kosten van ProRail worden in deze KPI gedeeld door de gereden tonkilometers. Deze KPI wordt veel gebruikt in internationale benchmarkstudies.

De eenheid tonkilometer is hier gekozen om een link te leggen tussen de soorten van belasting van het spoor, in de toekomst mogelijk toe te wijzen aan de verschillende tijden van materieelinzet/gebruik.

Meetsysteem

- o De netto exploitatielasten zijn de gezamenlijke kosten van uitbesteed werk, personeelskosten, afschrijvingskosten, interestlasten en mutanten infra en intensiteit. De tonkilometers worden met name ontleend aan Quo vadis. Voor het berekenen van de KPI worden de tonkilometers voor personenvervoer, goederenvervoer en overig vervoer op het door ProRail beheerde spoorwagennet bij elkaar opgeteld.

De Betuweroute en de HSL-Zuid vallen buiten de KPI kosten per tonkilometer

KPI Omzet per Business Area

Volgend jaar zal ProRail eveneens onderzoeken in hoeverre KPI's ten aanzien van opbrengsten relevant zijn.

2.2.4 Medewerker

Het prestatiegebied medewerker betreft de personele prestaties van ProRail en omvat het hieronder genoemde dashboard item.

Vanwege het interne karakter van deze KPI's worden slechts de beschrijvingen van de KPI's opgenomen.

<i>Medewerker</i>	<i>omschrijving / prestatieniveau</i>
Medewerker	
KPI Arbeidsmarktimage	Mate waarin ProRail erin slaagt te voorzien in haar wervingsbehoefte op basis van haar arbeidsmarktimage
KPI Medewerkerbetrokkenheid	De mate waarin medewerkers, vanuit hun verbondenheid met ProRail en hun eigen rol, zich uit eigen beweging extra inzetten om doelen te bereiken.

2.3 Prestaties en Kosten

In de subsidiebrief van 2008 is een eerste opzet gepresenteerd over welke kosten gemoeid gaan met welke prestaties. In onderstaand overzicht geeft ProRail haar eerste inzichten in de relatie tussen prestaties en kosten weer. Dit betreft een eerste analyse en zal in de aankomende jaren verder moeten worden gehard.

Zorgtaken in de Beheerconsessie	Kernprestaties in de Beheerconsessie (V&W)	Kernprestatie-indicatoren (2009)	Kostensoort											
			App	Beh	KO	GO	BBV	VV	Transfer	GP	MIRT	Kleine Infra	Derden	Fens
Waardering door klant		1.1) KPI Klanttevredenheid	++	0/+	0	0	0	0	0	+	0	0/+	++	0/+
		1.2) KPI Contractopvolging Klanten	++	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	++
		1.3) KPI Reizigerstevredenheid (Reinheid, Sociale Veiligheid, Informatievoorziening)	0/+	0	0	0	0	0	0	++	0	0/+	0/+	0
Leiden van het verkeer over de spoorweginfrastructuur	De kwaliteit van (bij)sturing	2.1) Bijsturing conform afspraken	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2.2) Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2.3) KPI Treinpad	++	0	++/-	+/-	+/-	+/-	0	-	-	-	-	-
		2.4) KPI Herstelcapaciteit: Alternatief aangeboden treinpaden	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	De kwaliteit van de informatievoorziening	2.5) KPI Reizigerstevredenheid: Reisinformatie in verstoorde situaties	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2.6) KPI Herstelcapaciteit: Informatievoorziening CTA melding bij verstoring	+	0	0/+	0	0	0	0	0	0	0	0	++
Betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur	De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur	3.1) KPI Punctualiteit	0	0	++	+	++	+	0	0	0/+	0/+	0	0
		3.2) KPI Beschikbaarheid	0/+	0	++/0	+/-	++/-	+/-	0	0	+/-	0/-	0/-	0/-
		- Geplande niet-beschikbaarheid (onderhoud)	0/+	0	0	-	-	-	0	0	-	-	-	-
		- Ongeplande niet-beschikbaarheid (storingen)	0/+	0	++	+	++	+	0	0	0/+	0	0	0/+
		3.3) KPI Realisatie Infra-projecten	+	0	0	+	+	+	+	++	++	++	++	+
	De reinheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid van de transervoorziening	4.1) KPI Reizigerstevredenheid Reinheid (1.3)	0	0	0	0	0	0	0	++	0	0	0	0
		4.2) KPI Reizigerstevredenheid Sociale Veiligheid (1.3)	0/+	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	++
		4.3) KPI Toegankelijkheid Transfer	0/+	0	0	0	0	0	+	++	0	0	0	
Eerlijke, niet discriminerende verdeling van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur	De kwaliteit van de capaciteitsverdeling	5.1) KPI Capaciteitsverdeling Treinpad	0/+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
... binnen wettelijke kaders van veiligheid en milieu		6.1) KPI Veiligheid: aantal botsingen trein-trein	0	0	+	+	+	+	0	+	0	0	0	
		6.2) KPI Veiligheid: Aantal ontsporingen	0	0	+	+	++	0	0	0	0	0	0	
		6.3) KPI Veiligheid: Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	0/+	0	-	-	-	-	0/-	-	-	-	-	
... en op een zo efficiënt mogelijke wijze		7.1) KPI Kosten per Treinkilometer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		7.2) KPI Kosten per Tonkilometer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Intern														
Medewerker		8.1) KPI Arbeidsmarktimage	0/+	0	0	0	0	0	0	0	0/+	0	0	
		8.2) KPI Medewerkersbetrokkenheid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Tabel 5.

De relaties zijn nog niet gekwantificeerd, echter gewaardeerd met de volgende relatiekenmerken:

- = negatieve relatie
- 0 = neutraal of geen directe relatie
- + = beperkte positieve relatie
- ++ = duidelijke positieve relatie

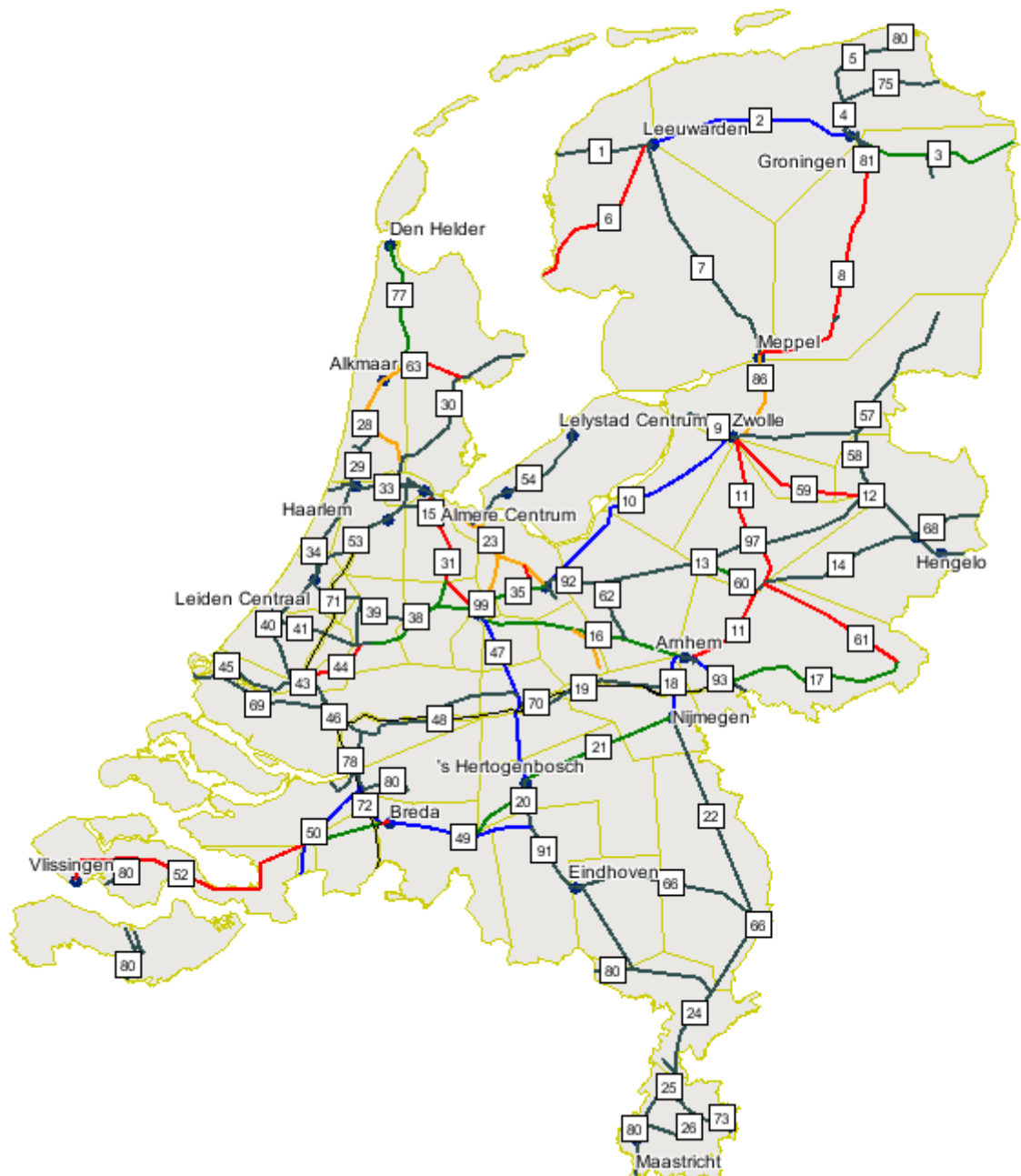
Toelichting van de relaties:

Kernprestatie-indicatoren (2009)	Belangrijkste relatie Kostensoort	Toelichting
1.1) KPI Klanttevredenheid	Funciewijziging	De uitvoering van tevredenheidssitemen vallen hoofdzakelijk onder de besteding van middelen in de categorie Functiehandhaving.
1.2) KPI Contractopvolging Klanten	Funciewijziging	De uitvoering van Contractitemen vallen hoofdzakelijk onder de besteding van middelen in de categorie Functiehandhaving.
1.3) KPI Reizigerstevredenheid (Reinheid, Sociale Veiligheid, Informatievoorziening)	Transfer /Fens	Uitvoering van projecten binnen de programma's toegankelijkheid en Fens zorgt voor een verbetering van de dienstverlening. De meting is echter subjectief waardoor een relatie niet te garanderen is.
2.1) Bijsturing conform afspraken	App	Inzet van het apparaat leidt tot een beter beheersing van de risico's van de KPI.
2.2) Aantal onregelmatigheden in de rijweginstelling	App	Inzet van het apparaat leidt tot een beter beheersing van de risico's van de KPI.
2.3) KPI Treinpad	App	Inzet van het apparaat leidt tot een beter beheersing van de risico's van de KPI.
2.4) KPI Herstelcapaciteit: Alternatief aangeboden treinpaden	App	Inzet van het apparaat leidt tot een beter beheersing van de risico's van de KPI.
2.5) KPI Reizigerstevredenheid: Reisinformatie in verstoorde situaties	Fens	Uitvoering van het project InfoPlus binnen het programma Fens zorgt voor een verbetering van de dienstverlening. De meting is echter subjectief waardoor een relatie niet te garanderen is.
2.6) KPI Herstelcapaciteit: Informatievoorziening CTA melding bij verstoring	Fens	Uitvoering van het project InfoPlus binnen het programma Fens zorgt voor een verbetering van de dienstverlening. De meting is objectief waardoor de relatie direct zichtbaar zou moeten zijn.
3.1) KPI Punctualiteit	KO/BBV	Inzet van middelen leidt tot een verhoging van de kwaliteit van de infra en daarmee wordt de basis voor een hogere punctualiteit gelegd.
3.2) KPI Beschikbaarheid	KO/BBV	Inzet van middelen leidt tot een verhoging van de kwaliteit van de infra en daarmee wordt de basis voor een hogere beschikbaarheid gelegd.
- Geplande niet-beschikbaarheid (onderhoud)	GO (neg)	Inzet van middelen leidt tot een verhoging van de kwaliteit van de infra en daarmee wordt de basis voor een hogere beschikbaarheid gelegd. Uitvoering van de activiteiten (GO) veroorzaakt echter TVP's
- Ongeplande niet-beschikbaarheid (storingen)	KO/BBV	Inzet van middelen leidt tot een verhoging van de kwaliteit van de infra en daarmee wordt de basis voor een hogere beschikbaarheid en een beperking van potentiële storingen gelegd.
3.3) KPI Realisatie Infra-projecten	GP/ Funciewijziging	Projecten vallen onder de kostensoort GP en Funciewijziging.
4.1) KPI Reizigerstevredenheid Reinheid (1.3)	Transfer	Besteding van middelen leidt tot een kwaliteitsverhoging op het gebied van Reinheid. De meting is echter subjectief waardoor een relatie niet te garanderen is.
4.2) KPI Reizigerstevredenheid Sociale Veiligheid (1.3)	Fens	Besteding van middelen leidt tot een kwaliteitsverhoging op het gebied van Sociale Veiligheid. De meting is echter subjectief waardoor een relatie niet te garanderen is.
4.3) KPI Toegankelijkheid Transfer	Transfer /GP	Uitvoering van de projecten m.b.t. transfer leiden tot een betere toegankelijkheid.
5.1) KPI Capaciteitsverdeling Treinpad	-	Er is onvoldoende een directe relatie tussen de capaciteitsverdeling en de kosten van ProRail.
6.1) KPI Veiligheid: aantal botsingen trein-trein	VV/GP	Programma's als Mistral en STS leveren een positieve bijdrage aan de KPI-score.
6.2) KPI Veiligheid: Aantal ontsporingen	-	Er is onvoldoende een directe relatie tussen ontsporingen en de kosten van ProRail. (zie BHP-Veiligheid)
6.3) KPI Veiligheid: Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	-	Met betrekking tot de KPI arbeidsveiligheid is elke activiteit die ProRail uitvoert er een met risico. De relatie is derhalve negatief.
7.1) KPI Kosten per Treinkilometer	-	De relatie tussen kosten per treinkilometer en de kosten ontwikkeling op de kostenplaatsen is negatief, in die zin dat elke euro die wordt uitgegeven leidt tot een hogere kosten per treinkilometer.
7.2) KPI Kosten per Tonkilometer	-	De relatie tussen kosten per tonkilometer en de kosten ontwikkeling op de kostenplaatsen is negatief, in die zin dat elke euro die wordt uitgegeven leidt tot een hogere kosten per tonkilometer.

3 Bijlage: Prestaties per spoorlijn

Beschikbaarheid – realisatie van de totale beschikbaarheid per spoorlijn in 1e helft 2008

- Beschikbaarheid**
- = meer dan 99,60
 - = tussen 99,60 en 99,50
 - = tussen 99,50 en 99,30
 - = tussen 99,30 en 99,00
 - = minder dan 99,00



Beschikbaarheid – realisatie van de geplande niet-beschikbaarheid per spoorlijn in 1e helft 2008

Onderhoud

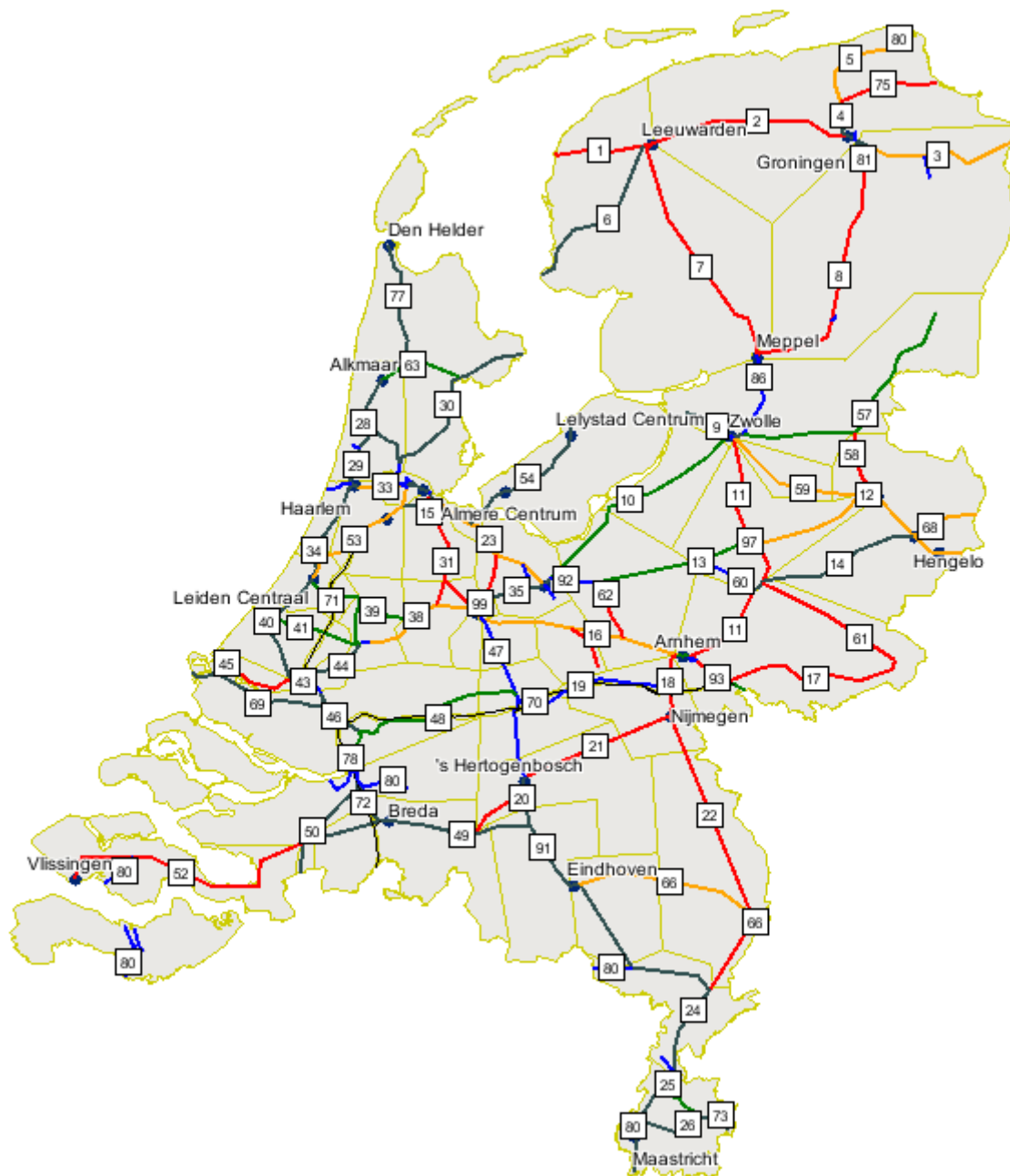
- = minder dan 0,10
- = tussen 0,10 en 0,20
- = tussen 0,20 en 0,40
- = tussen 0,40 en 0,70
- = meer dan 0,70



Beschikbaarheid – realisatie van de totale beschikbaarheid per spoorlijn in 2007

Beschikbaarheid

- = meer dan 99,60
- = tussen 99,60 en 99,50
- = tussen 99,50 en 99,30
- = tussen 99,30 en 99,00
- = minder dan 99,00



Beschikbaarheid – realisatie van geplande niet-beschikbaarheid per spoorlijn 2007

Onderhoud

- = minder dan 0,10
- = tussen 0,10 en 0,20
- = tussen 0,20 en 0,40
- = tussen 0,40 en 0,70
- = meer dan 0,70



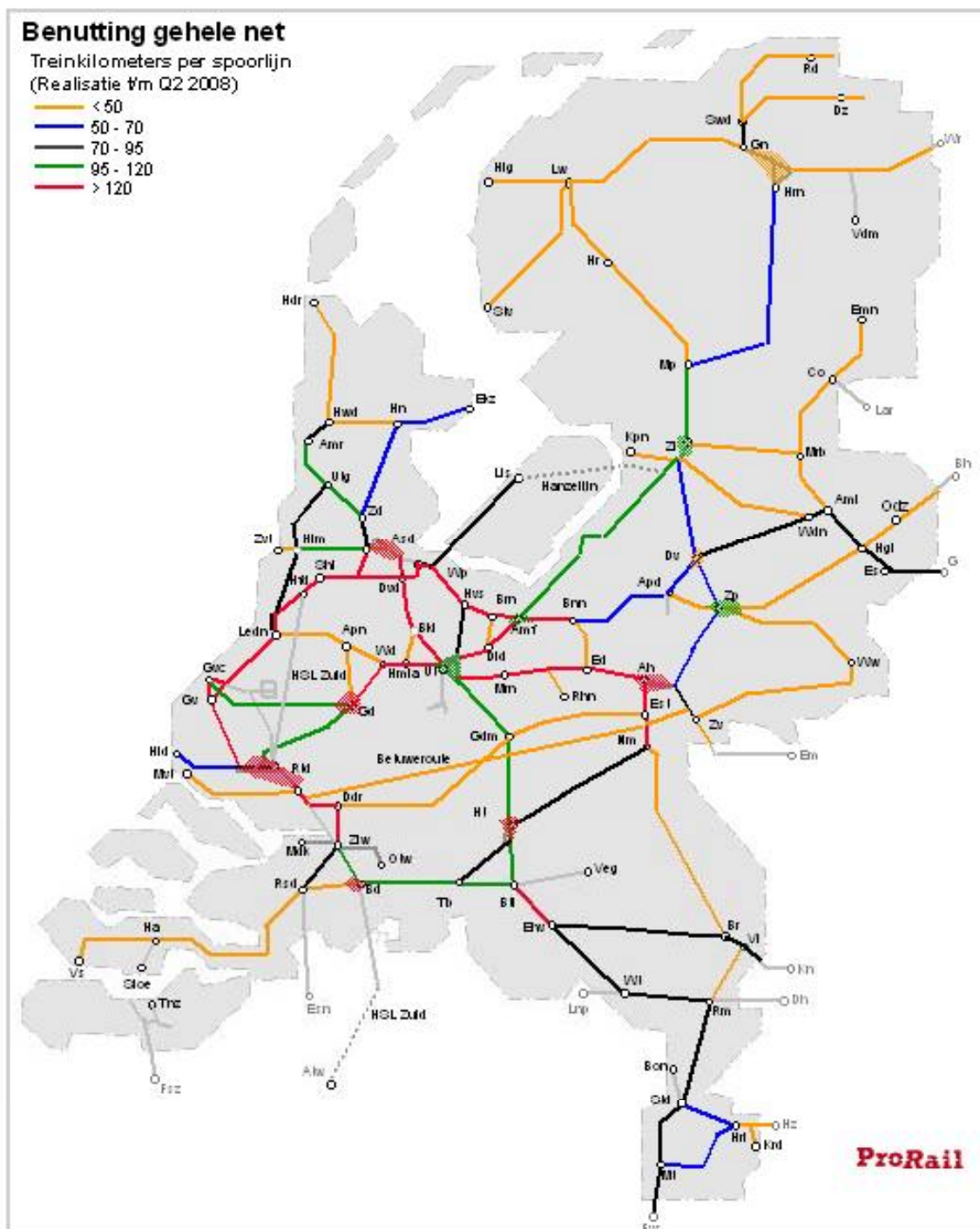
Beschikbaarheid – realisatie van ongeplande niet-beschikbaarheid per spoorlijn 2007

Storingen

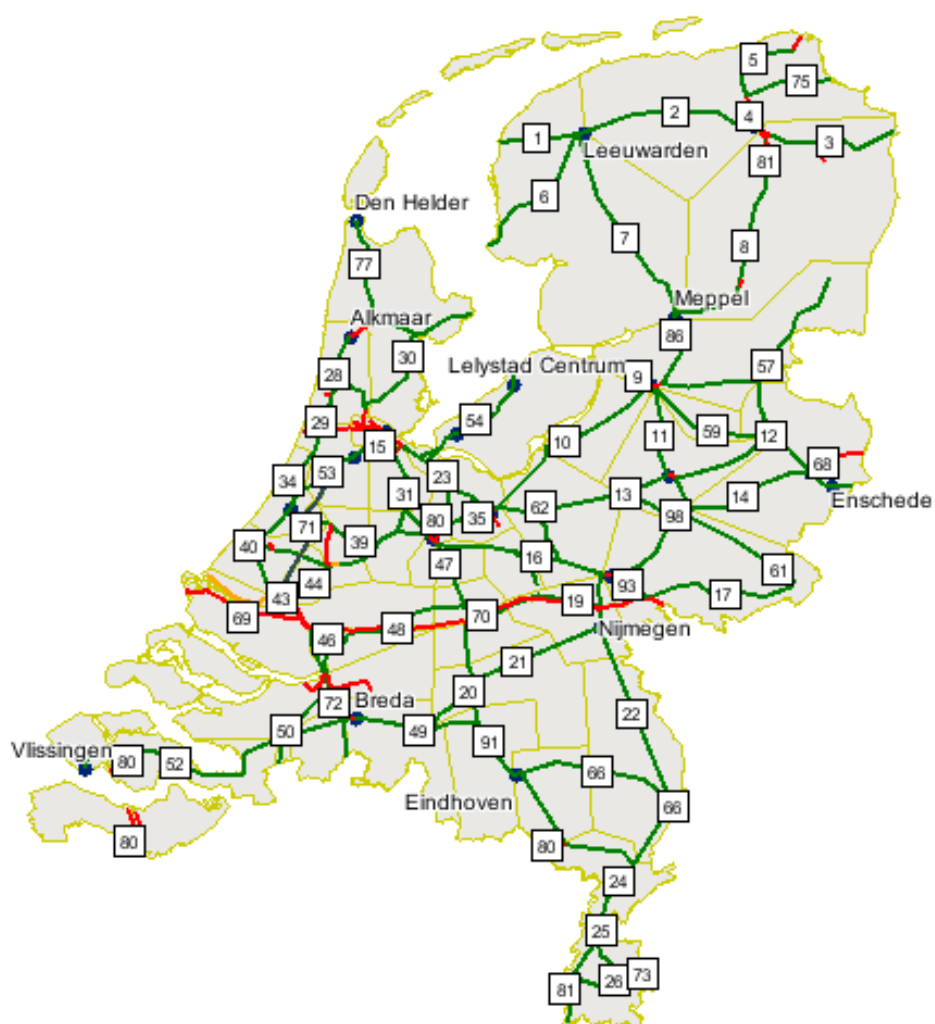
- = minder dan 0,13
- = tussen 0,13 en 0,16
- = tussen 0,16 en 0,22
- = tussen 0,22 en 0,32
- = meer dan 0,32



Benutting – realisatie van benutting per spoorlijn t/m Q2 2008
 Realisatie cijfers reizigers- en goederenverkeer



Financiën – kosten per treinkilometer per spoorlijn 2007
Realisatie cijfers 2007



Toelichting kosten per treinkilometer per spoorlijn

Spoorlijn	Kosten €	Treinkm	€/ km	Trend	Spoorlijn	Kosten €	Treinkm	€/ km	Trend
001 Leeuwarden - Harlingen	3.566.132	622.042	5,73	▼	049 Lage Zwaluwe - Boxtel	16.613.981	4.708.042	3,53	▼
002 Leeuwarden - Groningen	9.821.506	1.575.709	6,23	▼	050 Lage Zwaluwe - Roosendaal grens	11.890.486	1.633.349	7,28	▼
003 Groningen - Nieuweschans grens	5.837.058	1.021.904	5,71	▼	051 Roosendaal - Breda	5.236.512	775.045	6,76	▼
004 Groningen - Sauwerd	6.502.687	461.447	14,09	▲	052 Roosendaal - Vlissingen	15.934.489	2.168.917	7,35	▼
005 Sauwerd - Roodeschool	3.719.553	493.036	7,54	▼	053 Amsterdam - Leiden	39.555.823	5.083.554	7,78	▲
006 Leeuwarden - Stavoren	3.598.551	773.528	4,65	▼	054 Flevolijn	17.615.604	3.196.797	5,51	▼
007 Meppel - Leeuwarden	9.119.287	1.657.354	5,5	▼	055 Amsterdam	77.183.681	2.377.773	32,46	▲
008 Meppel - Groningen	13.597.560	2.923.792	4,65	▼	056 Hemsporen	11.740.729	970.647	12,1	▲
009 Zwolle - Kampen	3.712.666	342.727	10,83	▼	057 Zwolle - Emmen	13.253.606	1.753.018	7,56	▼
010 Zwolle - Amersfoort	22.111.338	4.367.204	5,06	▲	058 Almelo - Marienberg	2.770.785	309.803	8,94	▼
011 Zwolle - Arnhem	12.306.725	2.484.497	4,95	▼	059 Zwolle - Wierden	6.364.557	1.008.596	6,31	▼
012 Deventer - Enschede grens	17.094.313	3.387.035	5,05	▼	060 Apeldoorn - Zutphen	2.835.336	371.318	7,64	▼
013 Barneveld - Deventer	8.864.742	2.051.030	4,32	▼	061 Zutphen - Winterswijk	5.780.619	778.142	7,43	▼
014 Zutphen - Hengelo	5.299.613	970.639	5,46	▼	062 Barneveld - Ede=Wageningen	3.959.557	506.238	7,82	▼
015 Zuidtak Amsterdam	13.129.278	1.520.096	8,64	▼	063 Heerhugowaard - Hoorn	2.433.060	377.346	6,45	▼
016 Utrecht - Arnhem	17.288.378	4.513.666	3,83	▲	064 Gouda - Alphen a/d Rijn	3.926.877	377.023	10,42	▼
017 Winterswijk - Zevenaar	9.217.693	1.192.441	7,73	▲	065 Breukelen - Harmelen	1.775.071	229.906	7,72	▼
018 Arnhem - Nijmegen	12.144.025	1.720.085	7,06	▼	066 Eindhoven - Venlo Grens	14.222.571	2.997.990	4,74	▼
019 Geldermalsen - Elst	6.632.703	806.267	8,23	▼	067 Zevenaar - Zevenaar Grens	2.212.152	118.834	18,62	▲
020 's-Hertogenbosch - Boxtel	5.607.463	701.789	7,99	▼	068 Hengelo - Oldenzaal Grens	5.466.122	484.140	11,29	▼
021 Tilburg - Nijmegen	13.366.035	3.558.557	3,76	▼	069 Havenspoorlijn	65.956.405	1.837.600	35,89	▼
022 Nijmegen - Roermond	17.735.074	2.357.668	7,52	▼	070 A15-tracé Betuweroute	31.292.846	43.648	716,94	▼
023 Amsterdam - Amersfoort	29.162.286	4.756.222	6,13	▲	071 HSL-Zuid Hoofddorp-R'dam	0	4.554		N/B
024 Eindhoven - Eijsden grens	35.633.821	5.864.836	6,08	▼	072 HSL-Zuid R'dam-Breda/grens	-355.447	8.966	-39,64	▼
025 Sittard - Heerlen	5.621.805	888.255	6,33	▼	073 Landgraaf - Haanrade Grens	1.866.952	77.448	24,11	▲
026 Maastricht - Kerkrade	8.710.226	1.325.773	6,57	▼	075 Sauwerd - Delfzijl	3.701.183	578.278	6,4	▼
027 Heerhugowaard - Alkmaar	7.250.145	377.857	19,19	▼	077 Den Helder - Heerhugowaard	6.541.811	976.945	6,7	▼
028 Alkmaar - Zaandam	16.315.282	2.401.332	6,79	▲	078 Lage Zwaluwe - Dordrecht	15.022.766	1.879.797	7,99	▼
029 Haarlem - Uitgeest	7.502.719	981.176	7,65	▼	079 Randstadrail	3.063.093	0		N/B
030 Zaandam - Enkhuizen	12.741.979	1.966.129	6,48	▼	080 Overig goederen	25.488.387	207.878	122,61	▼
031 Amsterdam - Utrecht	27.671.784	4.521.040	6,12	▲	081 Werkplaatsen	6.273.709	41.029	152,91	▲
032 Haarlem - Zandvoort	2.880.832	257.269	11,2	▼	082 Emplacementen	4.405.489	601.499	7,32	▼
033 Haarlem - Amsterdam Sloterdijk	12.346.385	1.192.637	10,35	▼	083 Museumlijnen	28.428	0		N/B
034 Haarlem - Leiden	10.188.775	2.050.995	4,97	▼	084 Sneltram Utrecht-Nieuwegein	6.494.098	0		N/B
035 Utrecht - Amersfoort	12.808.709	1.578.475	8,11	▲	085 Buiten gebruik	904.369	0		▼
036 Den Dolder - Baarn	2.230.059	263.082	8,48	▼	086 Zwolle - Meppel	9.064.795	1.695.787	5,35	▼
037 Hilversum - Utrecht	4.532.956	701.740	6,46	▲	087 Zwolle	14.252.070	424.877	33,54	▲
038 Utrecht - Gouda	24.556.755	4.798.202	5,12	▼	088 Groningen	8.691.454	458.128	18,97	▼
039 Woerden - Leiden	7.306.497	977.125	7,48	▼	089 Arnhem	22.577.083	452.797	49,86	▲
040 Leiden - Rotterdam	36.754.870	5.214.325	7,05	▲	090 Amersfoort	14.579.733	440.882	33,07	▼
041 Den Haag - Gouda	15.797.216	2.111.576	7,48	▲	091 Boxtel - Eindhoven	23.549.173	3.038.375	7,75	▼
042 Rhenen - Maarn	2.951.567	410.694	7,19	▼	092 Amersfoort - Barneveld	4.178.487	1.273.526	3,28	▼
043 Rotterdam	43.126.195	1.779.479	24,24	▲	093 Arnhem - Zevenaar	5.737.691	669.679	8,57	▲
044 Rotterdam - Gouda	11.815.142	1.759.314	6,72	▼	094 's-Hertogenbosch	12.210.578	599.837	20,36	▼
045 Rotterdam - Hoek van Holland	9.046.754	945.763	9,57	▲	095 Breda	5.955.820	161.462	36,89	▼
046 Dordrecht - Rotterdam	31.577.161	2.100.965	15,03	▼	096 Gouda	12.626.854	1.268.304	9,96	▼
047 Utrecht - 's-Hertogenbosch	17.927.135	4.327.470	4,14	▼	097 Deventer	5.157.434	217.311	23,73	▼
048 Geldermalsen - Dordrecht	7.844.964	1.395.922	5,62	▼	098 Zutphen	6.696.903	214.017	31,29	▲
					099 Utrecht	33.137.433	1.049.487	31,57	▼

Op dit moment geeft deze tabel weer welke consequenties onderhoud en investeringen in bepaalde spoorlijnen hebben op de kosten per treinkilometer.
De doelstelling van de KPI Kosten per treinkilometer is dat deze op termijn sturend wordt bij o.a. het nemen van investeringsbeslissingen.

4 Bijlage: Financieel hoofdstuk

4.1 Investerings (prijspeil 2009, in mln.)

- Uitvoeringsprogramma personenvervoer:

Versie d.d. 5 februari 2008 (definitief)																
Prijspeil 2007; bedragen in mln. Euro's (exclusief BTW)																
Project	Beschikt	Totaal prognose benodigd														
			t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Omschrijving																
Amsterdam - Utrecht - Maastricht/Heerlen																
Amsterdam-Utrecht	966	971	930	22	13	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vleuten-Geldermalsen	731	885	185	42	45	75	91	80	82	79	47	37	30	25	23	5
Utrecht - Arnhem - Zevenaar																
Sporen in Arnhem	34	198	25	12	37	52	38	18	17	-	-	-	-	-	-	-
Traject Oost fase 1 (koppgroep)	20	20	17	1	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stations en stationsaanpassingen																
Amsterdam Centraal, empl. wijziging sp. 10 t/m 15 westzijde	76	76	71	-	-	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam Centraal, fietsenstalling	5	27	1	4	0	1	8	8	6	1	-	-	-	-	-	-
Den Haag Centraal, aanpassen emplacement	11	10	10	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Den Haag Centraal terugbouwen spoor 11/12	-	19	-	0	1	4	8	4	2	-	-	-	-	-	-	-
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eiland perron)	33	32	30	1	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Arnhem (V&W deel referentiestation)	45	69	12	16	18	16	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Utrecht (basisterminal); planstudie	10	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Utrecht (basisterminal); realisatie	255	255	0	20	35	50	60	30	30	15	10	6	-	-	-	-
NSP Den Haag (V&W deel referentiestation)	-	87	-	5	15	10	30	20	7	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Rotterdam (V&W deel referentiestation)	33	207	33	14	25	45	47	30	10	4	-	-	-	-	-	-
NSP-Breda: bijdrage V&W	14	41	8	9	7	13	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Schiedam-Rijswijk incl. spoortunnel Delft (betreft alleen het V&W aandeel)	273	323	31	15	55	60	60	60	30	10	3	-	-	-	-	-
Extra NSP kwaliteit; perrons, kappen, akoestiek en klimaat	-	65	-	10	14	20	11	11	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal kleine stations	5	64	5	1	9	10	10	10	10	-	-	-	-	-	-	-
Overige lijndelen																
Hanzelijn	892	933	120	82	143	187	188	114	75	15	8	-	-	-	-	-
Overige projecten enz.																
AKI-plan + veiligheidsknelpunten; afgesloten onderdelen	48	48	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AKI-plan + veiligheidsknelpunten; lopende onderdelen	291	348	196	30	30	35	30	25	2	-	-	-	-	-	-	-
Geluidmaatregelen	38	53	33	9	5	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Programma Ontwikkeling BB21	187	194	176	14	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal kleine projecten	53	54	23	20	9	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regionet	50	152	12	25	35	35	23	11	11	-	-	-	-	-	-	-
Intensivering spoor in steden	-	300	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Programma ontsnippering	1	72	0	4	7	7	7	7	7	7	7	7	7	5	-	-
Afloop/slotbetalingen diverse projecten	56	56	33	5	5	5	5	3	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal realisatieprogramma	4.129	5.571	2.007	362	513	637	634	431	289	140	75	49	37	30	23	5
Planstudieprogramma:																
Amsterdam Zuidas: 4 spoorigheid Zuid/WTC-Utrechtboog incl. Keerspoeren		315	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
NSP-Zuidas (V&W deel referentiestation)		91	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Traject Oost peloton (bijlage M)		464	2	5	19	24	48	80	80	75	60	35	21	15	1	-
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL)		1.000	-	5	15	75	80	95	100	100	100	100	100	100	80	50
Vervolg Betrouwbaar Benutten		1.075	-	1	2	5	50	75	100	100	100	100	100	100	100	100
Totaal Planstudieprogramma		2.945	2	11	36	104	178	250	280	275	260	235	221	215	181	150
Afrekening voorschot 4e kwartaal 2007 (IP Projecten)				7												
Forfaitaire verschuiving i.v.m. overplanning					51-	32-	31	49								
Aanbestedingsresultaten; €200 mln. +/- gerealiseerd €134,2 mln.		66-				6-	40-	20-								
Algeheel totaal met verschuiving overplanning		8.450	2.009	381	497	703	802	710	569	415	335	284	258	245	204	155

- Uitvoeringsprogramma goederenvervoer:

Versie d.d. 5 februari 2008 (definitief)																
Prijspeil 2007; bedragen in mln. Euro's (exclusief BTW)																
Project	Beschikt	Totaal prognose benodigd														
			t/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Omschrijving																
D4-aslasten cluster II, 1e tranche	43	43	39	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PAGE risicoreductie	0	15	0	3	5	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Railontsluiting Noordwesthoek; fase 2	14	14	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sloe, optimalisatie Railontsluiting	56	56	27	20	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sloe, geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn (incl. voorbereidingskosten)	19	17	4	7	5	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prefab raildempers te Kapelle	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Plan van aanpak LL-pilot Cobelfret	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Geluidpilot LL-blokken autotrein	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Geluidpilot LL-blokken verzamelproject	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vorbereidingskosten IJzeren Rijn	19	18,9+pm	16	2,9+pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Subtotaal huidig Realisatieprogramma:	158	170	102	37	20	8	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Afrekening voorschot 4e kwartaal 2007 (IP Projecten)				1												
Subtotaal huidig Realisatieprogramma inclusief overloop 2007:	170	102	38	20	8	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
In planstudieprogramma:																
Na-NOV goederenvervoer Elst-Deventer-Oldenzaal	122	0	1	3	14	20	25	25	20	10	5	0	0	0	0	0
D4-aslasten cluster III	30	0	0	8	8	5	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0
VERA, Verbinding Roosendaal-Antwerpen	180	10	0	0	0	0	0	0	10	25	35	35	35	30	1	
Goederen Rotterdam-Noord Nederland	62	0	0	8	15	15	15	9	0	0	0	0	0	0	0	0
IJzeren Rijn	497	0	0	0	0	0	0	10	20	50	100	100	100	97	20	
Railservice centra Waalhaven en Maasvlakte (verkenning; vervolgfase)	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.
Optimalisering goederencorridor Rotterdam-Genua	125	0	1	3	13	42	44	20	3	0	0	0	0	0	0	0
Totaal nog toe te voegen aan Realisatieprogramma:	1.017	10	1	21	49	82	89	70	53	85	140	135	135	127	21	
Forfaitaire verschuiving				-4	-2	3	3									
Totaal Railwegen Goederenvervoer inclusief overloop 2007:	1.188	111	35	39	59	88	89	70	53	85	140	135	135	127	21	

4.3 Punctualiteit- en capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

Binnen de tweede fase van het Herstelplan Spoor zijn - in samenhang met de voorstellen voor de dienstregeling na 2006 - de knelpunten geselecteerd waarvan de oplossing het meest bijdraagt aan de doelen van de Nota Mobiliteit. Het programma capaciteitsknelpunten is vastgesteld in overleg met de spoorwegondernemingen. Voor het oplossen van deze knelpunten is in de periode 2006-2012 in de beheersubsidie van ProRail een budget van EUR 493 miljoen beschikbaar. De best scorende oplossingen voor de knelpunten worden gezocht met behulp van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) om te prioriteren teneinde binnen het budget te blijven. In de tabel op de volgende pagina zijn deze oplossingen weergegeven op basis van de actuele stand van zaken (ten tijde van opstellen van deze bijlage, juli 2008).

Knelpunt	MKBA (in EUR mio.)	Kostenprognose (in EUR mio.)	Jaar gereed (indicatie)
Gerealiseerd / in uitvoering / uitvoering in voorbereiding			
Schiphol DVM	ca. 20,0	7	2006
Schiphol tunnelveiligheid	n.v.t.	2	Impl. Loopt
Het Spoor Meester	ca. 2,0	7	2007
Breda derde perron (sporen lay out)	1,6	15	2008
Capaciteitsanalyse gereed			
Capaciteitsvergrotingsplan in uitvoering / in voorbereiding			
Kijfhoek zuidzijde (kleine aanpassingen)	4,3	3	2008
Amsterdam Centraal – Bijlmer (seinverdichting)	2,3	10	2009
Zwolle transfer	1,4	20	2010
Zwolle vierde perron	1,2	80	2012
Amsterdam Transformatorweg	2,7	38	2011
Amersfoort westzijde	1,1	60	2013
's-Hertogenbosch vrije kruising(en)	2,3 à 1,1	60 à 175	2013
Weesp Vechtbrug	4,8 à 1,8	50 à 100	2012
Almere Poort, inhaling	1,7	52	2012
Capaciteitsanalyse loopt nog, MKBA nog niet bekend			
Eindhoven transfer	n.t.b.	PM	PM
Traffic Management Systeem	n.t.b.	PM	PM
Perronspoorcapaciteit	n.t.b.	PM	???
Naar kleinschalige / innovatieve oplossingen wordt gezocht			
Driehoek 's-Hertogenbosch – Tilburg – Eindhoven	n.t.b.	PM	???
Amsterdam Centraal – Weesp	n.t.b.	PM	???
TOTAAL		404 à 569 + PM	
BUDGET		493	

Tabel: Capaciteitsknelpunten Tweede fase Herstelplan spoor

Realisatie

- Schipholtunnel betrouwbaarheid; DVM
- Schipholtunnel veiligheid; maatregelen tunnelveiligheid
- Betrouwbaarheid op hele net; DVM/spoor meester
- Breda derde perron; aanpassen sporenlay-out (fase 2)

Capaciteitsvergrotingsplannen

- Amsterdam Centraal - Bijlmer; seinverdichting
- Zwolle transfercapaciteit; verbreden perrontunnel en verbeteren stijpunten
- Amsterdam Transformatorweg; vrije kruising
- Amersfoort Westzijde; vrije kruising
- 's-Hertogenbosch noordzijde; vrije kruising en 4-sporige Diezebrug
- 's-Hertogenbosch zuidzijde

Capaciteitsanalyses

- Kijfhoek
- Zwolle perroncapaciteit
- Vechtbrug Weesp
- Almere poort - inhaling
- Eindhoven transfercapaciteit
- Betrouwbaarheid op hele net (2) Traffic Management System

Knelpunten niet verder bestuderen

- Amsterdam Centraal spoorcapaciteit
- Geldermalsen
- Den Haag HS noordzijde
- Schiedam - Rijswijk;
- Dordrecht - Lage Zwaluwe
- Tilburg
- Eindhoven zuidzijde
- Rotterdam Lombardijen
- Amsterdam Muiderpoort - Watergraafsmeer

5 Bijlage: Bijdrage Keyrail

5.1 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.

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 is daarom onderdeel van het beheerplan dat door ProRail wordt opgesteld.

5.2 Prestaties Keyrail

5.2.1 Inleiding

Keyrail streeft naar het bieden van een zo hoog mogelijke kwaliteit zodat een hoge klanttevredenheid ontstaat. Een hoge klanttevredenheid zal leiden tot hogere vervoervolumes op de Betuweroute. 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 de aansluiting op het netwerk van ProRail of DB Netz. 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 door
Planning treinpad	<i>Stabiele en voorspelbare planning met zo min mogelijk wijzigingen en annuleringen</i>	<i>Helder proces voor capaciteitsverdeling en responstijden Afspraken over wijzigen en annuleren</i>
Levering treinpad	<i>Trein vertrekt conform planning</i>	<i>Helder proces voor vertrek Actieve sturing op gedisciplineerd vertrekproces; inclusief consequenties bij non-performance</i>
Halen aansluiting	<i>Trein haalt conform planning aansluiting</i>	<i>Actieve sturing op halen aansluiting; inclusief consequenties bij non-performance</i>

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 2009¹¹ gelden een vijftal prestatieregelingen, gericht op:

- o het naleven van de overeengekomen responstijd op aanvragen;
- o het terugdringen van het aantal wijzigingen van ingelegde treinpaden;

¹¹ Opgemerkt wordt dat nog komende onderhandelingen tussen Keyrail en haar klanten kunnen leiden tot wijzigingen van de in dit beheerplan gepresenteerde prestatieregelingen.

- o een meer gedisciplineerd vertrekproces;
- o het vaker halen van de aansluiting;
- o het terugdringen van het aantal annuleringen en het stimuleren om een gereserveerd treinpad te annuleren.

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

Prestatieregeling “wijzigen”

Fase waarin wordt gewijzigd	Te betalen wijzigingskosten
In wijzigingsbladfase	Niet van toepassing
In dagplanfase tot 30 dagen voor vertrek	€ 20 per wijziging
In dagplanfase vanaf 30 dagen voor vertrek tot levering aan Verkeersleiding	€ 40 per wijziging
In verkeersleidingfase (n.b. alleen van toepassing bij wijziging van aankomst- of vertrekstation binnen de haven van Rotterdam)	€ 40 per wijziging

Prestatieregeling “halen aansluiting”

Aansluiting niet op tijd gehaald	Te betalen boete (aan wederpartij)
Verwijtbaar Keyrail	€ 50 per niet gehaalde grensovergang
Verwijtbaar spoorwegonderneming	€ 50 per niet gehaalde grensovergang

Annuleringregeling

Fase waarin wordt geannuleerd	Te betalen annuleringskosten
Wijzigingsbladfase – voor de rest van het dienstregelingjaar	0% van geplande ritprijs
Wijzigingsbladfase – gedurende 1 wijzigingsbladperiode	10% van geplande ritprijs
Dagplanfase > 30 dagen voor vertrek	25% van geplande ritprijs
Dagplanfase < 30 dagen voor vertrek	50% van geplande ritprijs
Verkeersleidingsfase (VL) > 4 uur voor vertrek	90% van geplande ritprijs
Verkeersleidingsfase (VL) < 4 uur voor vertrek	100% van geplande ritprijs

Het totale financiële effect van bovengenoemde regelingen wordt in 2009 begrensd op 10% van het totale factuurbedrag dat vervoerders in rekening gebracht krijgen. Deze begrenzing kan in de toekomst komen te vervallen.

Keyrail is met haar klanten overeengekomen dat de te leveren prestaties, zoals gedefinieerd in de prestatieregelingen zullen worden gemeten, gemonitord en geëvalueerd aan de hand van een monitoringscockpit. Om de monitoringsrapportage te kunnen opstellen wordt een monitoringscockpit ingericht. Hiertoe zal worden aangesloten bij bestaande systemen, met name: Informatie Systeem Verkeersleiding (ISVL); Treindienst Overzicht Punctualiteit (TOP); Registratie Bijzondere Voorvallen (RBV), ook wel ‘het monitoringssysteem’.

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

5.2.2 Consultatie

Keyrail heeft in 2007 en 2008 concrete afspraken gemaakt over de te leveren prestaties, tarieven en kwaliteit in de komende jaren. Deze afspraken zijn het gevolg van intensief overleg tussen Keyrail en vervoerders waarbij vanuit een gezamenlijk belang, gericht op verhoging van de

basiskwaliteit, een set van afspraken tot stand is gekomen. De navolgende onderwerpen zullen in 2009 en verder, in samenspraak met vervoerders, nader worden uitgewerkt en geïmplementeerd:

- Hoe om te gaan met secundaire vertragingen¹²;
- Nadere uitwerking eisen aan materieel;
- Een parkeerregeling voor het Rotterdamse havengebied.

5.3 Speerpunten 2009

2009 zal, net als 2008, voor Keyrail in het teken staan van het zo snel mogelijk op niveau krijgen van de beschikbaarheid. Belangrijke speerpunten hebben in 2009 ondermeer betrekking op:

- Beschikbaarheid A15-tracé verder op orde brengen.
- Implementatie ketenregie Havenspoorlijn, gericht op het vergroten van de operationele efficiëntie in de Rotterdamse haven (gezamenlijk met terminals, vervoerders, operators en Havenbedrijf).
- Ombouw Havenspoorlijn (25kV en ERMTS), met minimale risico's voor de doorgang van logistieke processen.

5.4 Kernprestaties 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.

5.4.1 Beschikbaarheid en betrouwbaarheid hoofdspoorweginfrastructuur

Deze indicator geeft aan in welke mate Keyrail 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	2009	2010	2011	2012	2013
Grenswaarde	85%	85%	90%	95%	95%
Definitie	percentage vrijgegeven rijwegen binnen het afgesproken tijdvenster (15 min.) waarbij is voldaan aan: tijdige herbevestiging door vervoerder tijdige levering wagenlijst door vervoerder tijdige gereedmelding door vervoerder				
Meetsystemen	TOP, RBV monitoring				

¹² Secundaire vertragingen zijn vertragingen die het gevolg zijn van een eerder ontstane vertraging (bijvoorbeeld veroorzaakt door een andere vervoerder).

5.4.2 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". Voor vervoerders geldt dat met name de aansluiting op aangrenzende netwerken cruciaal is voor hun procesuitvoering. De verwijtbaarheid van het niet halen van een aansluiting ligt zowel bij vervoerders als bij Keyrail. Deze verwijtbaarheid wordt geregistreerd in het systeem RBV monitoring en wordt na afstemming van de vervoerder geregistreerd.

KPI: Halen van de aansluiting	2009	2010	2011	2012	2013
Grenswaarde	80%	85%	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				

In 2008 hebben relatief weinig treinen op het A15-tracé gereden. Er zijn dus ook relatief weinig treinen direct van het Keyrail gebied het Duitse net ingeschoten. Gezien de groeiverwachtingen voor het A15-tracé zal het aantal treinen dat direct vanuit het Keyrail gebied de Duitse grens passeert groeien ten koste van het aantal treinen dat het ProRail-net inschiet. De gerealiseerde 78% in Q2 2008 laat zich derhalve niet vergelijken met de bodemwaarde van 80% voor 2009.

5.4.3 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.

KPI: gebruik toebedeelde capaciteit	2009	2010	2011	2012	2013
Grenswaarde	65%	70%	75%	80%	85%
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), handmatige registratie				

Keyrail verwacht dat met name de ombouw van de Havenspoorlijn effect zal hebben op de planning en zal leiden tot relatief veel wijzigingen en annuleringen in 2009. Vandaar dat gekozen is voor een realistische grenswaarde van 65%.

5.4.4 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	2009	2010	2011	2012	2013
Grenswaarde	90%	90%	90%	95%	95%
Definitie	Percentage responstijden binnen de met vervoerders overeengekomen normen.				
Meetsystemen	Meting tijdigheid op basis van aanvragen per e-mail en bevestiging per e-mail				

5.5 Zorg voor veiligheid en milieu

Keyrail heeft een geïntegreerd veiligheids- en milieuzorgsysteem (V/MZS) ingericht dat certificeerbaar is naar zowel het 'Toetsingskader veiligheidszorgsysteem infrastructuurbeheerder' van IVW als naar de internationale ISO-14001 norm. De belangrijkste randvoorwaarde voor inrichting van het Keyrail V/MZS is dat de randvoorwaarden zoals gedefinieerd in het Integrale VeiligheidsDossier (IVD), vastgesteld bij oplevering van de Betuweroute, integraal geborgd zullen zijn en blijven.

Het vigerend veiligheids- en milieubeleid (Kadernota Railveiligheid, NVW, diverse beleidsontwikkelingen op gebied van milieu, regelgeving met betrekking tot terrorismebestrijding) leidt tot de volgende maatregelen in 2009:

Veiligheid en security

- Verder uitwerken en implementeren, in goed overleg met de vervoerders en verladers, van de Generieke Operationele Regeling (GOR) Alerteren naar een op goederenvervoer toegespitst maatregelenpakket (in de context van terrorismebestrijding) voor de aspecten crisisbeheersing, personeel, informatie en analyse, bewaking, effectreductie en ketenmanagement;
- Vaststellen van een Keyrail security beleid en ontwikkeling van een maatregelenpakket gericht op effectieve reductie van incidenten op gebied van vandalisme, diefstal, suïcide en storingen door onbevoegde toegang door derden;
- Het vernieuwen en met gebruikers en hulpverleningsdiensten oefenen van de bedrijfsnoodplannen van de Havenemplacementen opdat deze zijn toegespitst op de huidige bedrijfsvoering;
- Het invoeren van de met IVW overeengekomen aanvullende beveiligingsmaatregelen voor baanwerkers bij gebruik van de HandHeldTerminal op het A15-tracé.

Milieu

- In overleg met de Waterschappen zal het gebruik van chemische onkruidbestrijdingsmiddelen verder gereduceerd worden;
- In samenwerking met de procesaannemer van Keyrail zal onderzocht worden of de verwerking van afvalstromen (als gevolg van onderhoudswerkzaamheden) verder verbeterd kan worden;
- Integraal CapaciteitsManagement (ICM) zal verder ingevoerd worden voor toepassing op de totale bedrijfsvoering van de emplacements van de Betuweroute opdat de vergunde milieuruimte aantoonbaar optimaal benut en niet overschreden wordt;
- Nieuwe milieuvergunningen voor de Havenspooreplacements zullen aangevraagd worden met als doelstellingen (1) de milieucapaciteit en fysieke capaciteit overeen te laten komen en (2) de milieuvergunningvoorschriften te standaardiseren. Beide doelstellingen zijn gericht op maximale transparantie naar zowel vervoerders als bevoegd gezag.

6 Internationaal Treinverkeer mogelijk maken

In januari 2004 hebben enkele Europese Rail Infrastructuur Managers een gezamenlijke organisatie in het leven geroepen om vorm te geven aan de Europese rail infrastructuurmarkt. Vanuit een gezamenlijk kantoor in Wenen van waaruit de overkoepelende coördinatie plaatsvindt faciliteert RailNetEurope (RNE) het grensoverschrijdende transport over het spoor. RailNetEurope is de volgende bi- and multilaterale stap van de rail infra managers om te komen tot een gedeelde organisatie met een Europese focus. Gezamenlijk streven de leden van RailNetEurope naar de harmonisatie van de infra-condities en promoten op een zakelijke wijze de meerwaarde van het gebruik van het spoor voor alle betrokken partijen.

Open to the European Market

RailNetEurope telt 33 leden. Deze partners beheren circa 230.000 km aan Europees railinfranetwerk. De Railinfrastructuur Managers zoals vandaag de dag aangesloten bij RailNetEurope verzorgen de dienstverlening aan 120 klanten die dagelijks betrokken zijn bij of gebruik maken van het internationale treinverkeer in Europa. Zij zijn de belangrijkste klantfocusgroep voor RailNetEurope. Daarnaast zijn er circa 300 andere railinfra gerelateerde partijen met wie wordt samengewerkt. Meest recente ontwikkeling is de directe samenwerking met internationale havens om voldoende capaciteit veilig te stellen voor het internationale transport door Europa.

Operational Business

De belangrijkste doelstelling van RailNetEurope is het oplossen van de operationele problemen op het gebied van het internationale treinverkeer.

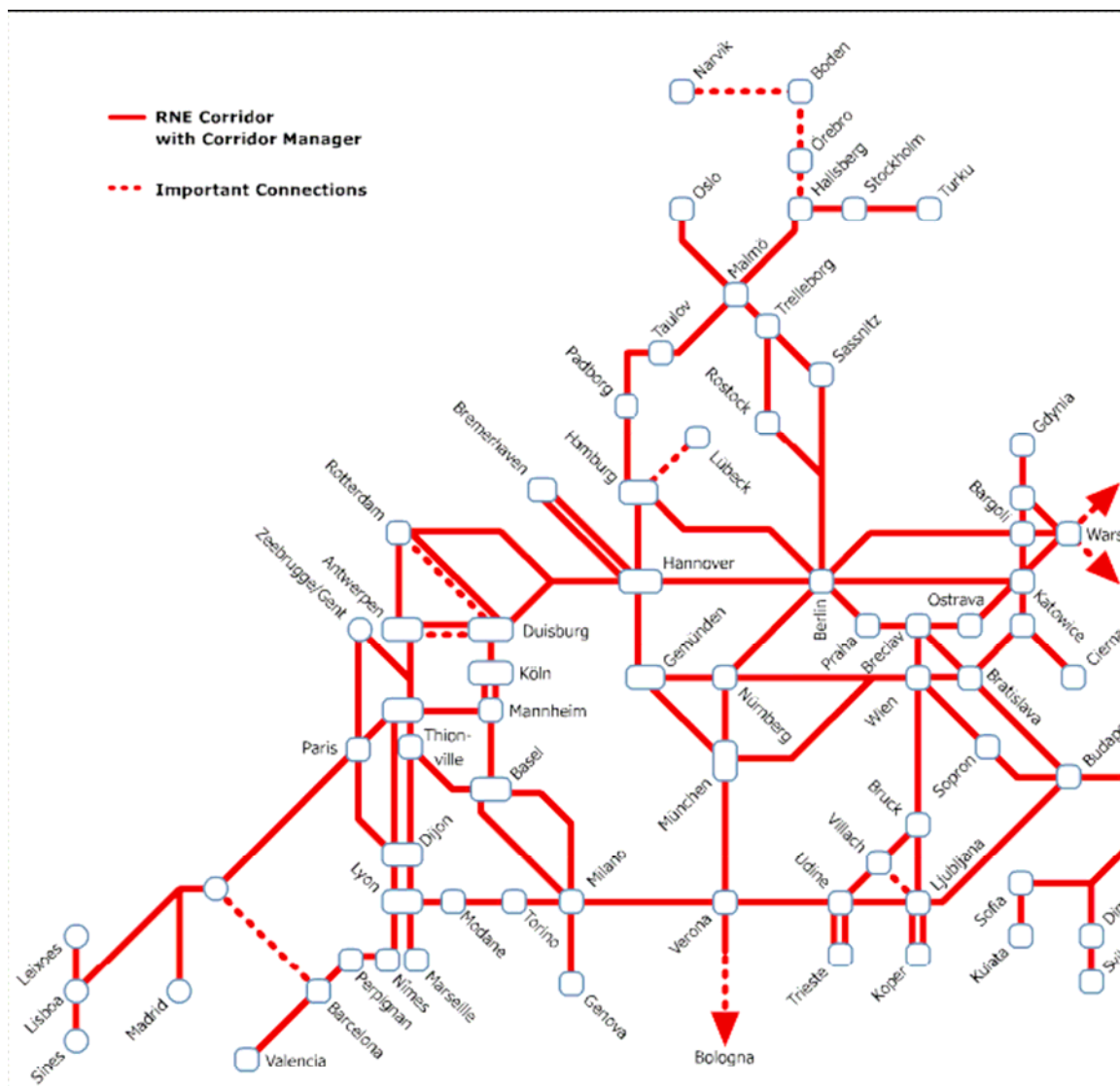
Om dit te bereiken ligt de focus van RailNetEurope op het gehele rail infrastructuur productie proces. Dit begint met het harmoniseren van de middel en lange termijn planningen, marketing en sales activiteiten en bedrijfsvoering van de leden. Als laatste moet vorm worden gegeven aan een RailNetEurope after-sales service en een monitoring- and rapportagesysteem.

Service

Om de dienstverlening vorm te geven is een digitale treinpaden catalogus beschikbaar. De treinpaden kennen een vaste set van karakteristieken waarop voor gebruik kan worden ingetekend. De treinpaden kunnen voor zowel passagiers als goederenvervoer worden ingezet. ProRail levert direct of indirect treinpaden op onderstaande trajecten:

- Rotterdam / Antwerp - Ruhr Area - Milan – Genova
- Rotterdam / Antwerp - Ruhr Area – Warszawa
- Rotterdam / Gent / Antwerp - Luxembourg - Marseille / Basel

In onderstaande tabel is het totaal van de beschikbare treinpaden weergegeven.



Tabel 7.1 Gedefinieerde Internationale treinpaden RailNetEurope

7 Bijlage: Consultatie

opmerking spoorwegonderneming	reactie ProRail
Algemene reactie	
<p>Het 'prospectus' bevat beduidend minder uitleg dan het 'voorstel prestaties ProRail' zoals dat in 2007 werd gepresenteerd en overhandigd. Tijdens de presentatie op 20 mei jl. door ProRail gaf NS reeds te kennen dat de door ProRail gekozen bondige formulering niet overal de duidelijkheid en begripbaarheid van hetgeen wordt voorgelegd ten goede komt (wat houden genoemde zaken in, hoe zijn ze uitgewerkt, etc.). Het document 'Voorstel prestaties ProRail' en het KPI-boekje 2007 is ook nu gebruikt om te toetsen wat bedoeld wordt. We gaan ervan uit dat de hierin gegeven uitleg over de gepresenteerde Prestatievoorstellen ongewijzigd is gebleven.</p>	<p>Het document aanbod ProRail prestaties 2009 heeft de vorm gekregen van een <i>factsheet</i> om invulling te geven aan opmerkingen van een aantal vervoerders die de vorige uitgave te omvangrijk vonden. Naar aanleiding van de opmerking van NS op 20 mei jl. hebben wij in de aanbiedingsbrief van de <i>factsheet</i> een toelichting opgenomen. De reactie van NS nemen wij mee in de evaluatie ten behoeve van de volgende uitgave voor 2010.</p>
<p>U heeft het over NPI's, Nadere Prestatie Indicatoren. Wij blijven uitgaan van Kernprestatie-Indicatoren (KPI's). Mocht ProRail een nadere reden hebben om het begrip NPI's standaard te hanteren, dan vernemen wij deze graag.</p>	<p>ProRail heeft nog wel NPI's staan in het ProRail KPI boekje 2008, maar zal alleen de term KPI's hanteren. In het Beheerplan 2009 zal ook alleen over KPI's worden gesproken. In het KPI boekje 2009 zal de term NPI niet meer voorkomen.</p>
<p>De rol van NedTrain als spoorwegonderneming en gebruiker van de infra en de belangen en prikkels tot verbetering van prestaties moeten nog beter worden belicht. Beschikbaarheid, bereikbaarheid en kwaliteit van de infrastructuur op specifieke locaties, evenals sociale veiligheid en arbeidsomstandigheden op emplacementen en opstelreinen zijn voor NedTrain van groot belang. Ook dit zien wij als onderwerpen die in de prestaties thuis horen.</p>	<p>De KPI's die in de <i>factsheet</i> zijn opgenomen, volgen uit het ProRail Dashboard. Specifieke prestaties, bijvoorbeeld voor emplacementen, kunnen door een vervoerder en ProRail samen ontwikkeld worden. Zo is in de Toegangsovereenkomst 2008 van NedTrain en ProRail een tweetal specifieke afspraken opgenomen ter ontwikkeling van:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. in het kader van 'Veilig Werken Aan Materieel' nagaan welke aanpassingen nodig zijn op bestaande emplacementen; 2. een prestatieregeling 'onderhoud en storingsafhandeling emplacementen'; een doorontwikkeling van de bestaande prestatieregeling 'emplacementen'. <p>ProRail wil graag met NedTrain naar aanleiding van de recente opmerkingen het gesprek voeren om de achterliggende wens te begrijpen en te bepalen in hoeverre ProRail hieraan tegemoet kan komen.</p>

opmerking spoorwegonderneming	reactie ProRail
<p>KPI Beschikbaarheid NS heeft eerdere jaren aangegeven deze KPI niet te accepteren omdat volgens NS deze KPI geen zuiver beeld biedt van de daadwerkelijke beschikbaarheid voor de treindienst. Dit standpunt blijft ongewijzigd.</p> <p>KPI Bijsturing volgens afspraken Zoals ook in TO '08 nemen wij deze KPI niet op in de TO '09.</p> <p>KPI Benutting Al eerder is door NS aangegeven dat NS geen toegevoegde waarde ziet in deze KPI en kan haaks staan op het treinproduct waar de klant (reizigers en goederen) voor kiest.</p> <p>KPI Beroepen NMa Dit is, ons inziens, geen KPI voor de TO '09.</p>	<p>In de <i>factsheet</i> is een overzicht van de KPI's gepresenteerd, en aangegeven dat in overleg een selectie van deze KPI's in de toegangsovereenkomst opgenomen kan worden. We respecteren de keuze van de vervoerder.</p> <p>De KPI Treinpad, die gezamenlijk door een aantal vervoerders en ProRail wordt ontwikkeld, kan als alternatief worden aangemerkt voor de KPI Beschikbaarheid.</p>
<p>KPI Onregelmatigheden Rijweginstelling</p>	
<p>De genoemde ambitie achten wij realistisch.</p>	
<p>KPI Toegankelijkheid</p>	
<p>NS verzoekt ProRail nader te duiden wat hiermee wordt bedoeld.</p>	<p>De KPI Toegankelijkheid is nieuw en nog in ontwikkeling. Deze KPI vervangt de KPI Toegankelijkheid transfervoorzieningen; deze laatste gaf het percentage gerealiseerde maatregelen aan.</p>
<p>KPI Reinheid</p>	
<p>KPI Sociale Veiligheid</p>	
<p>Hier (KPI Reinheid) constateren wij een verschil in ambitie. Door ProRail wordt aangegeven een ambitie van 53%. NS gaat uit van een percentage van 55% voor 2009 en 2010. Naar onze mening is het zaak in samenspraak tussen NS en ProRail tot een gelijk percentage te komen voor 2009 en 2010.</p> <p>NS gaat bij de KPI sociale veiligheid overdag uit van 84% in 2009 en 2010, dus 2 procent lager dan ProRail voorstelt.</p> <p>NS gaat bij de KPI sociale veiligheid 's avonds uit voor 2009 van 58%, voor 2010 is dit nog niet vastgesteld. Het is voor 2009 dus drie procent hoger dan ProRail aangeeft.</p>	<p>De in de factsheet vermelde prestatieniveau's van de KPI's Reinheid en Sociale Veiligheid voor het jaar 2009 zijn tot stand gekomen na overleg tussen NSR en ProRail en opgenomen in de Toegangsovereenkomst 2008.</p> <p>We delen de mening van NS om in samenspraak tussen NS en ProRail tot een gelijk percentage te komen.</p> <p>In zijn algemeenheid is het lastig tot onmogelijk om voor cijfers op basis van klanttevredenheidsonderzoeken te sturen op procentpunten. Voorstel van ProRail is om met NSR afspraken te maken over een in te zetten richting voor de komende jaren. Aan ProRail en NS Poort is dan de taak om door een juiste mix van maatregelen deze beweging waar te maken. Resultaat van de besprekingen zijn opgenomen in hoofdstuk 4</p>

<i>opmerking spoorwegonderneming</i>	<i>reactie ProRail</i>
KPI Informatievoorziening	
<p>Genoemde KPI is opgenomen in de 'Overeenkomst tussen ProRail B.V. en NS Reizigers B.V. inzake het leveren van Reisinformatie op stations 2008'. NS is van mening dat de KPI weinig ambitieus is en verzoekt ProRail met een ambitieuzer voorstel te komen.</p>	<p>De door NS vermelde overeenkomst is in het Directie Overleg Reisinformatie van NS en ProRail vastgesteld. Dat geldt ook voor de in deze overeenkomst opgenomen kwaliteitsindicatoren en daarbij behorende percentages. Het betreft hier kwaliteitsindicatoren voor 3 stuuritems (klanttevredenheid over informatie tijdens ontregelingen; tijdigheid van de informatiemiddelen tijdens ontregelingen; geen blanco CTA in alle situaties) en 2 informatie-items (tijdigheid ARGOS en CTA in alle situaties; aantal fouten in de BEPAC plannen). NS verzoekt ProRail met een ambitieuzer voorstel te komen voor de KPI Informatievoorziening conform afspraken (in de overeenkomst tijdigheid CTA in alle situaties genoemd). ProRail stelt voor om over de invulling hiervan in gesprek te gaan in het Directie Overleg Reisinformatie zodat dit kan worden opgenomen in de Toegangsovereenkomst 2009, daarbij tevens de condities en haalbaarheid van een hoger ambitie niveau in beschouwing nemend.</p>
KPI Klantwaardering	
<p>We gaan ervan uit dat de KPI klantwaardering als KPI zichtbaar blijft voor NS.</p>	<p>De KPI Klantwaardering is onderdeel van het ProRail Dashboard en wordt vermeld in het Beheerplan. Het definitieve Beheerplan is openbaar. Deze KPI is geen onderdeel van de toegangsovereenkomst.</p>
Maatregelen toegankelijkheid	
<p>In aanvulling op hetgeen in het prospectus is vermeld, het volgende: minstens zo belangrijk is, in zijn algemeenheid, de inspanningsverplichting die wij als ProRail en NS hebben afgesproken in het 'uitvoering Implementatieplan toegankelijkheid'. Voornaam punt daarbij is dat NS er vanuit gaat dat ProRail de uitvoering van de aanpassing van de perrons, op 760 mm hoogte, afstemt op de instroom van het lage-vloer-materieel (SLT) van NS.</p>	<p>ProRail en NS onderzoeken samen om de toegankelijkheidsdoelstellingen reeds met ingang van 2018 te realiseren. Waar de prioritering van de huidige maatregelen is gebaseerd op een samenloop van perronaanpassingen en vloer hoogte in het materieel zal ProRail in geval van een versnelling ook de productiesnelheid als een zwaarwegend element moeten toevoegen.</p>
Maatregelen veiligheid	
<p>Punt 1 en 2: NS gaat ervan uit dat ProRail, haar kerntaken inachtnemend, zich zal inspannen er voor te zorgen dat de beperking van de treindienst door onttrekking van infracapaciteit verder zal afnemen. Een toevoeging zou, ons inziens, nog kunnen zijn het STS-reductieprogramma van ProRail.</p>	<p>ProRail zal zich maximaal inspannen om de onttrekking van de infracapaciteit voor werkzaamheden zo beperkt mogelijk te houden. Zo hebben we als innovatie het implementeren van de videoschouwtrein die niet alleen leidt tot een veiligere manier van werken maar ook de onttrekking aan de infra beperkt. Het STS-reductieprogramma, als onderdeel van het Veiligheidsverbeterprogramma, is opgenomen in dit Beheerplan.</p>

8 Bijlage: Definities en afkortingen

AHOB	Automatische Halve Overwegbomen
AKI	Automatische Knipperlichtinstallatie
AO/IC	Administratieve Organisatie / Internal Control
ATB Vv	Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie
Baanvak	Verbinding tussen twee knooppuntstations. Vaak telt een baanvak twee parallelle sporen.
BBV	Bovenbouwvernieuwing
Beheerconcessie	Concessie voor het beheer van de hoofdspoorweg-infrastructuur
hoofdspoorweginfrastructuur	zoals te verlenen door de minister aan ProRail.
BEPAC	Bediening Paletten Centraalbediende Treinaanwijzers
BGS	Besluit Geluidhinder Spoorwegen
BNS	Beheer Non Stop: alliantie tussen ProRail ICT Services en Tribase Datasystems en Network Services
Corridor	Een opeenvolging van baanvakken, waarover één of meer treinseries rijden
CHA	Centraalbediende Hal Aanwijzers
CTA	Centraalbediende Trein Aanwijzers
DVR	DGM (Directoraat-Generaal Mobiliteit) Voortgangsrapportage
EBP	Elektronische Bedienpost
EBS	Elektronisch Betriebssysteem Simis
EF	Eigen financiering (ook wel bekend als "leenfaciliteit")
EPO	Energievoorziening, Perronverlengingen en Opstelreinen, één van de FENS-programma's
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
FENS	Fonds Eenmalige bijdrage NS
FHT	Functiehersteltijd
Gerechtigde	Gerechtigde als bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet
GO	Grootschalig Onderhoud
Grenswaarde	De waarde voor een door ProRail te realiseren niveau van een onderdeel van de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur of van het beheer daarvan.
GVI	Gelijkspanningverdeelinrichters
Hoofdproces	Een als zodanig in de Beheerovereenkomst aangeduid voorwerp van Beheer.
Spoorweginfrastructuur	Spoorwegen en daarbij behorende spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 1 sub c van de Spoorwegwet, voorzover deze spoorwegen ingevolge artikel 2 lid 1 en artikel 124 van de Spoorwegwet bij koninklijk besluit zijn aangewezen als hoofdspoorwegen.
ICM	Integraal Capaciteits Management
IFRS	International Financial Reporting Standards
IPG	Innovatieprogramma Geluid voor weg- en spoorverkeer
ISVL	Informatiesysteem Verkeersleiding
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
Kernprestatie	Prestatie-indicator, zoals bedoeld in artikel 6 van de Beheerconcessie en artikel 17 van de Spoorwegwet.
KBV	Koppeling Beveiliging ²¹ aan VPT
KEV	Koppeling EBS aan VPT
KPI	Kernprestatie-Indicator
Knooppunt(station)	Een halteringsplaats, waar meerdere treinstromen samenkomen en waar (vrijwel) alle passerende treinen halteren.
KO	Kleinschalig Onderhoud
Koninklijk Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen	Besluit van <i>dag maand jaar</i> houdende aanwijzing van hoofdspoorwegen
LCC	Life Cycle Costs
LCM	Life Cycle Management

Minister	De minister van Verkeer en Waterstaat
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
Mistral	Migratie Treinbeveiliging Integraal
MMS	Milieu Management Systeem
MoU	'Memorandum of Understanding' inzake het prestatiecontract tussen NS Reizigers en de taakorganisaties Railinfrabeheer, Railverkeersleiding en Railned van augustus 2001.
NCBG	Niet-Centraal Bediend Gebied
Netverklaring	De Netverklaring is een door de beheerder jaarlijks uitgegeven document dat alle informatie bevat die een spoorwegonderneming nodig heeft voor toegang tot de Nederlandse spoorweginfrastructuur: praktische informatie over hoe de Nederlandse spoorweginfrastructuur eruit ziet, toegangsvoorwaarden met een standaard toegangsovereenkomst en de weg van aanvraag van capaciteit tot het gebruik van capaciteit. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de verschillende dienstenpakketten die ProRail aanbiedt, en wordt het stelsel van gebruiksvergoedingen beschreven.
NMa	Nederlandse Mededingingsautoriteit
NSP	Nieuwe Sleutel Projecten
NVW	Normenkader Veilig Werken
OCCR	Operationeel Controle Centrum Rail
OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur
OF	Overheidsfinanciering (ook wel bekend als 'à fonds perdu' financiering) of financiering door derden. Dit zijn de middelen aparte projectbeschikkingen gefinancierde projecten (MIRT).
Onderhoudsdocument	Het kwalitatieve normenkader voor een Hoofdproces, bedoeld voor het opstellen van de vraagspecificatie van ProRail aan NS Stations én voor het controleren op de naleving van de contractafspraken tussen eerdergenoemde partijen
OVCP	OV-Chipkaart en Poortjes
PCA	Proces Contract Aannemer
PGO	Prestatiegericht Onderhoud
Prestatie-indicator	'Kernprestatie' zoals omschreven in artikel 6 van de Beheerconcessie, wordt in het Beheerplan uitgewerkt in één of meer nadere KPI's
PW	Persoonlijke Waarneming
RAMSHE	Reliability Availability Maintainability Safety Health Environment
RBV	Registratie van Bijzondere Voorvallen: monitoringsysteem waardoor de informatie over vertragingen en hun oorzaken op een kwalitatief hoger plan wordt getrokken.
RCF	Rolling Contact Fatigue
RGG	Railgebonden gebouwen
Richtwaarde	Waarde voor een door ProRail na te streven niveau van een onderdeel van de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur of van het beheer daarvan.
RINGS	Rail Infra Noise Gis Software is een landelijke GIS systeem voor railinfrastructuur. Met RINGS is ProRail voorbereid op de EU richtlijn omgevingsgeluid waarvan geluidkartering en het maken van actieplannen onderdeel uitmaken.
Spoorwegonderneming	Spoorwegonderneming als bedoeld in richtlijn 95/18/EG alsmede iedere andere onderneming die gebruik maakt of beoogt te maken van de spoorweg en daarvoor de beschikking heeft over tractie
Subsidieperiode	Periode waarvoor de minister subsidie verstrekt voor de uitvoering van de Beheerconcessie
TAO	Treinverkeer Aantastende Onregelmatigheid
TBB	Treinbeveiliging en –Beheersinginstallaties
Toegangsovereenkomst	Een overeenkomst tussen een spoorwegonderneming en ProRail met betrekking tot de toegang tot en het gebruik van de door ProRail beheerde spoorweginfrastructuur en de in dat kader door ProRail te leveren diensten. De toegangsovereenkomst moet o.a. regelingen omvatten over de kwaliteit van de infrastructuur en over

TOP	de gebruiksvergoedingen.
Tracé	Treindienst Overzicht Punctualiteit Afgetekende, uitgezette aslijn van een ontworpen weg, spoorweg of kanaal
Traject	Een gedeelte van een weg of spoorweg
TVP	Trein Vrije Periode
TVP Hindervrij	Treinvrije periode past volledig binnen een treinvrij venster in de dienstregeling en veroorzaakt geen hinder of een geringe hinder in de vorm van afwijkend spoorgebruik en/of een vertraging van hooguit enkele minuten voor zowel het reizigers- als het goederentreinverkeer.
TVP Hinderarm	De treinvrije periode past grotendeels binnen een treinvrij venster in de dienstregeling en veroorzaakt geringe hinder vanwege het feit dat er een beperkt aantal (late avond of vroege ochtend, niet zijnde ochtend-, avond- of weekendspits) reizigerstreinen opgeheven, verbust of omgeleid moet worden. Nachtnet kan worden omgeleid. Goederenvervoer kan worden afgewikkeld met <i>minder</i> dan 20 min eerder vertrekken en/of <i>minder</i> dan 30 minuten later aankomen.
TVP Hinderrijk	De treinvrije periode veroorzaakt grote hinder voor het vervoer vanwege het feit dat er een groot aantal reizigerstreinen opgeheven, verbust of omgeleid moet worden, wat zich in het algemeen beperkt tot maximaal het weekend. Nachtnet kan niet worden omgeleid. Goederenvervoer moet worden afgewikkeld met <i>meer</i> dan 20 minuten eerder vertrekken en/of <i>meer</i> dan 30 minuten later aankomen.
TVP Uitzonderlijk hinderrijk	De treinvrije periode veroorzaakt gedurende meerdere dagen uitzonderlijk grote hinder voor het vervoer. Hiervoor zal soms een tijdelijke aanpassing in de dienstregeling nodig zijn. Veel goederentreinen moeten worden omgeleid of opgeheven, en er is sprake van een
VIS	grootschalige busdienst.
VKL	Veiligheidsinformatiesysteem
VMS	Verkeersleiding
VPT	VeiligheidsManagementSysteem Vervoer Per Trein