

Beheerplan 2010

Van ProRail
Auteur Planning en Control ProRail

Kenmerk EDMS 1552343
Versie 3.0
Datum 1 december 2009
Bestand Beheerplan 2010

Status Definitief

Inhoudsopgave

1	Strategie en sturing	5
2	Prestaties ProRail 2010	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Overleg met betrokken vervoerders	11
2.3	Prestaties en maatregelen.....	13
2.4	Risicomanagement	26
3	Financiën 2010 - 2020	28
3.1	Inleiding	28
3.2	Meerjarenplanning inkomsten	33
3.3	Meerjarenplanning productie	35
3.4	Lonen, overige bedrijfslasten minus de geactiveerde productie	53
3.5	Financiële baten en lasten.....	54
3.6	Overzicht van de financiële risico's, wijzigingen in wet- en regelgeving en de randvoorwaarden	54
3.7	Niet - Concessieactiviteiten	56
1	Bijlage 1: Uitgangspunten en staat van de infrastructuur	57
1.1	Uitgangspunten Beheerplan: trein- & tonkilometers.....	57
1.2	Infrastructuur.....	58
2	Bijlage 2: Financiën	64
2.1	Investerings MIRT	64
2.2	Effecten van de investeringen op de exploitatie	65
3	Bijlage 3: Integraal verslag van het overleg met vervoerders	66
4	Bijlage 4: Prestaties per spoorlijn	68
5	Bijlage 5 : KPI's in ontwikkeling	76
6	Bijlage 6: Keyrail	77
6.1	Inleiding	78
6.2	Prestaties Keyrail.....	79
6.3	Consultatie.....	80
6.4	Speerpunten 2010	80
6.5	Kernprestaties Keyrail	80
6.6	Zorg voor veiligheid en milieu	82

1 Strategie en sturing

ProRail is een publieke dienstverlener in spoormobiliteit die non-stop, 24x7, zorgt voor beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor voor haar klanten. Daarmee levert ProRail een belangrijke bijdrage aan het non-stop in beweging en bereikbaar houden van Nederland.

Voor de komende jaren is de strategie van ProRail gericht op vier hoofddoelstellingen:

- Ruimte voor groei op het spoor;
- Tevreden klanten en omgeving;
- Excellente en veilige operatie;
- Verbetering van de efficiency.

Deze hoofddoelstellingen worden hierna toegelicht.

Met deze strategie vult ProRail haar rol in zoals die ook is vastgelegd in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie spoorwetgeving: een klantgerichte, zakelijke en efficiënte publieke dienstverlener die zich richt op haar kerntaken en oog heeft voor haar unieke maatschappelijke positie. Daarnaast geeft ProRail met deze strategie invulling aan verschillende aanbevelingen uit de onderzoeken en audits die in de afgelopen periode bij ProRail zijn uitgevoerd (door Holland Consulting Group, Nederlandse Mededingingsautoriteit, McKinsey en Algemene Rekenkamer).

Ruimte voor groei op het spoor

De ambities van de overheid en de spoorsector voor het spoor zijn groot. Een groeiambitie van 5% per jaar in deze kabinetsperiode en het realiseren van hoogfrequent spoorvervoer op de drukste corridors in de brede Randstad op de middenlange termijn.

Om vervoerders in staat te stellen om de 5% groeiambitie op de korte termijn waar te maken, maakt ProRail het mogelijk dat er meer treinen kunnen rijden, met hoge punctualiteit en waar mogelijk kortere reistijden. Hiervoor heeft ProRail de zogenoemde 'Triple A' aanpak ontwikkeld waarmee op een innovatieve manier wordt omgegaan met de planning, uitvoering, verdeling en vergroting van capaciteit. Voor 2010 zal deze aanpak zich vertalen in ruimte voor extra treinen (zoals de IC Schiphol-Nijmegen), reistijdverbeteringen – variërend van twee tot tien minuten – naar de landsdelen en een verdere verbetering van de robuustheid van de dienstregeling. Daarnaast werkt ProRail binnen het actieplan "groei op het spoor"¹ aan verschillende projecten die andere onderdelen van de reisketen voor reizigers verbeteren, zoals 'verfraaien wachtruimtes' en 'I-teams'².

Voor het realiseren van hoogfrequent spoorvervoer op de drukste corridors in de brede Randstad wordt door overheid en spoorsector samengewerkt binnen het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). ProRail staat binnen dit programma aan de lat voor de capaciteitsanalyse. Kort gezegd is de opgave hierbij om ruimte te creëren voor 50% meer treinen op de drukste corridors in de brede Randstad, binnen de financiële randvoorwaarden. Medio 2010 staat politieke besluitvorming over de invulling van het pakket aan maatregelen gepland.

Tevreden klanten en omgeving

ProRail is als organisatie op een kantelpunt aangekomen. De kanteling van een organisatie die vooral intern gericht is en haar prestaties op orde brengt, naar een publieke dienstverlener die in open contact staat met haar klanten en omgeving. Een organisatie die zich comfortabel voelt in haar maatschappelijke rol en van buiten naar binnen werkt.

In de afgelopen jaren heeft ProRail geïnvesteerd in een betere relatie met zowel vervoerders, als overheden, als omgeving. Voor vervoerders en voor overheden zijn eenduidige aanspreekpunten en beter gestructureerd overleg ingericht (de "frontoffice"). Hierdoor is intensiever en gericht klantcontact ontstaan. Ook is er beter inzicht ontstaan in de behoeften en wensen van onze verschillende klanten. Tegelijkertijd is de "backoffice" ingericht om het proces van offerte tot oplevering soepel en snel te laten verlopen. Dit alles maakt het mogelijk om enerzijds meer maatwerk te leveren

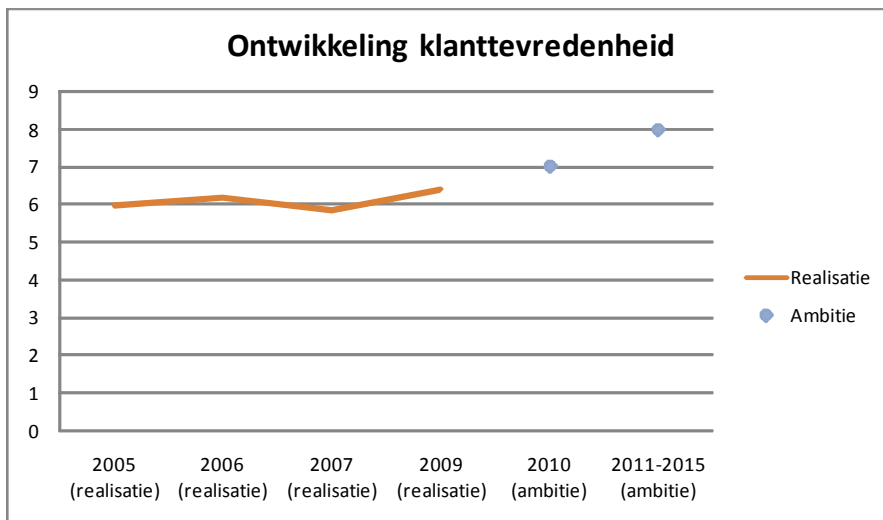
¹ Actieplan "groei op het spoor", ministerie van Verkeer en Waterstaat, november 2007.

² Actieplan "groei op het spoor": informatievoorziening op en rond stations op orde brengen.

aan de verschillende regionale overheden en vervoerders en anderzijds goed in te spelen op de verschillen in wensen tussen reizigers- en goederenvervoerders, die voortkomen uit een andere marktdynamiek.

Dit doet ProRail bijvoorbeeld door te inventariseren welke mogelijkheden er zijn om het onderhoud op specifieke lijnen anders in te richten. En door alternatieve prestaties op het gebied van schoonmaak te contacteren. Specifieke aandacht voor de regionale vervoerders en overheden blijkt bij het ingerichte frontoffice uit de sturing op betrouwbaarheid van levering. Hiervoor is het zogenaamde "Triple O" aanpak ingericht. Deze aanpak optimaliseert achtereenvolgens offerte, opdracht en orderproces. Dit is in lijn met onze ambitie steeds meer differentiatie in de sturing op spoorlijnen toe te passen.

In het tweede kwartaal van 2009 is een klanttevredenheidsonderzoek onder reizigersvervoerders en bestuurders van regionale overheden gehouden. Dit onderzoek laat een verbetering zien ten opzichte van de vorige meting. Het vertrouwen van klanten en omgeving in de dienstverlening van ProRail groeit. Het vertrouwen is broos en moet nog verder groeien. Daar zal ProRail in 2010 en in de jaren daarna hard aan blijven werken. Met als doel de ambitie 'een 8 van klanten en omgeving' te bereiken.



Figuur 1: Ontwikkeling en ambitie klanttevredenheid ProRail

Als onderdeel van klanttevredenheid stuurt ProRail op leverbetrouwbaarheid. Als onderdeel van deze sturing op leverbetrouwbaarheid gaan we ook de voortgang van de werken in de regio monitoren. Daarvoor wordt in 2010 voor het eerst gewerkt met de interne kernprestatie-indicator (KPI) 'omgevingswerken'. Deze KPI meet de mate waarin het levertermijn van projecten in de regio wordt gehaald. De KPI wordt gedifferentieerd per regio opgezet om zo de onderlinge resultaten te kunnen benchmarken.

Excellente en veilige operatie

In de afgelopen jaren hebben we hard gewerkt aan de prestaties van het spoor. Dit harde werken werpt zijn vruchten af. Het spoor is op gebied van beschikbaarheid, benutting en veiligheid verbeterd. De tijd dat het spoor niet beschikbaar was voor vervoerders, is tussen 2006 en 2008 significant afgenomen³. Ook het gebruik van het spoor door reizigers- en het goederenvervoerders is gestegen van 122,6 miljoen in 2006 naar 132,6 miljoen treinkilometers in 2009 (verwachting). Hierbij hebben we de veiligheid van reizigers, personeel en omgeving op een goed niveau kunnen houden. In 2010 zetten we deze ingezette beweging verder door.

De komende jaren moet ProRail een groot volume aan projecten in korte tijd voor elkaar krijgen. Dat gaan we doen in een andere vorm dan in het verleden. Minder 'greenfield' projecten - zoals de Betuweroute - en meer een mix van een aantal grote bouwprojecten en een aantal programma's van veel kleine projecten. Deze staan tegelijkertijd dicht tegen de bestaande operatie aan. Deze projecten zal ProRail met een steeds hogere leveringsbetrouwbaarheid moeten leveren: volgens afgesproken scope, op tijd en binnen budget.

³ Van 99,3% beschikbaarheid in 2006 naar 99,63% in 2008.

De ambitie van ProRail is een bedrijfsvoering zonder ongevallen vanuit het doel: veilig reizen, werken en leven op en langs het spoor. Dit betekent dat de gehele bedrijfsvoering zich sterk bewust moet zijn van de risico's, en dat deze gericht moet zijn op continue verbetering. De veiligheid wordt bepaald door een combinatie van techniek, systemen en de mens. Daarbij richt ProRail zich steeds meer op systemen en de factor mens. Het blijkt namelijk mogelijk om ook zonder ingrijpende investeringen in techniek het veiligheidsniveau verder te verhogen. Onderdeel daarvan is een brede veiligheids campagne en continue aanscherping van het veiligheidsmanagementsysteem (VMS), steeds meer in samenwerking met de vervoerders en aannemers.

Verbetering van efficiency

De beoogde ambities en prestatieverbeteringen zal ProRail moeten realiseren binnen de financiële middelen die vervoerders en V&W daarvoor beschikbaar hebben. Dit is alleen mogelijk als we de efficiency verbeteren. De opgave is meer uit het spoor halen tegen minder operationele kosten en met minder investeringen. Onze ambitie daarbij is om de life cycle cost per treinkilometer uiteindelijk met 20% te kunnen verlagen.

Een voorbeeld van 'meer uit het spoor halen' is de aanpak rond de knelpunten uit de dienstregeling 2007, die aanleiding waren tot de investeringsprogramma's "2^e fase Herstelplan Spoor" en "Sneller rijden". De bijbehorende budgetten gingen uit van grote infrastructurele aanpassingen. Door slimme oplossingen in de dienstregeling zijn de doelstellingen voor sneller rijden gerealiseerd zonder grootschalig te bouwen. Daarnaast zijn 'Triple A' maatregelen toegepast op het Herstelplan Spoor. Zo is het knelpunt bij de Weesp Vechtbrug opgelost met kleine aanpassingen: brug sneller open en dicht, boten dicht bij de brug aanleggen. Daardoor was het bouwen van een scheepslift niet nodig.

Lagere kosten kunnen we bijvoorbeeld bereiken door het optimaliseren van de balans tussen onderhoud en vervangingen. In het programma Tijd-Ruimte-Slots (TRS) wordt een methode gebruikt die de werkzaamheden op een spoorlijn optimaliseert op de aspecten hinder en kosten.

Kerngedachten zijn:

- 1) de combinatie van bepaalde soorten werk maken een efficiëntere uitvoering mogelijk en leveren minder hinder op dan als het niet gecombineerd wordt uitgevoerd,
- 2) de uitvoering in langere buitendienststellingen is vaak efficiënter dan in kortere buitendienststellingen, en
- 3) de kosten van vervroegen of uitstellen van vervanging zijn vaak lager dan de besparing die een gecombineerde uitvoering oplevert.

Een actueel voorbeeld is de lijn Zwolle-Wierden, waarbij een combinatie van werk in 2010 behalve minder hinder ook een kostenbesparing moet opleveren. De feitelijke aanbesteding leverde bovendien een nog lagere prijs op. De huidige marktomstandigheden hebben daarbij waarschijnlijk een rol gespeeld. De geprognosticeerde besparing lijkt hiermee alleszins realistisch. Verder in de toekomst ligt de uitvoering van werkzaamheden op de lijn Roermond-Maastricht. Het werk is gebundeld in de jaren 2012, 2013 en 2014. Wij verwachten daarbij een kostenbesparing naast aanzienlijk minder hinder voor het goederenvervoer, dat op deze lijn erg intensief is. Op dezelfde manier optimaliseren we met TRS de uitvoering van werk op alle relevante spoorlijnen in Nederland.

Het aanbesteden van kleinschalig onderhoud met Prestatie Gericht Onderhoud (PGO-) contracten en een verbetering in de aansturing van onderhoudsaannemers leidt ook tot lagere kosten. ProRail heeft nieuwe aannemers de mogelijkheid geboden om zich te laten certificeren voor deelname aan aanbestedingen. Dit is twee aannemers gelukt, wat betekent dat er nu vijf onderhoudspartijen zijn die in concurrentie deel mogen nemen aan PGO-aanbestedingen.

Daarnaast heeft ProRail een nieuw contractmodel ontwikkeld met functionele vraagspecificaties voor Beschikbaarheid, Betrouwbaarheid, Veiligheid en Duurzaamheid. Met de functionele vraagspecificatie geeft ProRail de aannemers ruimte om zelf een passend en geoptimaliseerd onderhoudsplan te ontwikkelen, waarmee ze moeten aantonen hoe ze de gevraagde prestaties behalen.

Nieuw besturingsmodel

In 2009 heeft ProRail een nieuw besturingsmodel ingevoerd. Daarin is de Raad van Bestuur vervangen door een operationele directie bestaande uit vijf directeuren: Directeur Vervoerders en Dienstregeling, Directeur Operatie, Directeur Projecten, Directeur Financiën en de President-

Directeur. In de kern: kortere lijnen en directer grip op de operatie vanuit de directie. ProRail kan met dit besturingsmodel nog beter inspelen op de hoge eisen van de klanten en de samenleving: meer ruimte voor groei op het spoor, meer maatwerk, hogere klanttevredenheid en minder verstoringen.

De nieuwe structuur gaat uit van de twee kerntaken van ProRail: de '24/7 standaardoperatie' en 'maatwerk projecten'. Deze twee kerntaken vragen om een geheel eigen wijze van sturing. Dit heeft te maken met het verschil in type klant (vervoerder of overheid), type bedrijfsproces (proces of project) en in verkoop versus productie.

Ordering primair naar '24/7 operatie' en 'maatwerk projecten'

Samenhangende clusters



*Incl. vervoersautoriteiten in hun rol van vervoerder

Figuur 2: Nieuwe inrichting ProRail

In lijn met de aanbevelingen uit het onderzoek van McKinsey is "Asset management" binnen dit model een zelfstandig organisatieonderdeel (binnen Operatie) evenals "Projectmanagement" (Projecten).

2 Prestaties ProRail 2010

Dashboard

De twee kerntaken van ProRail zijn 'de '24/7 standaardoperatie' en 'maatwerk projecten'. Om vanuit deze twee kerntaken te kunnen sturen, heeft ProRail vier focusgebieden geformuleerd: klant, operational excellence, omzet & kosten en medewerker. Deze focusgebieden zijn opgenomen in het dashboard waarmee ProRail stuurt. Het dashboard groeit mee met onze ontwikkeling en klantvraag. Dit betekent dat het dashboard steeds meer gericht is op outputsturing en de focusgebieden meer met elkaar in balans gebracht worden.

Samen met onze vervoerders werkt ProRail continu aan het verbeteren van het dashboard. Dit betekent dat we niet stilzitten maar dat we hierover continu in gesprek zijn met onze klanten. Hierdoor worden onze KPI's scherper en sluiten ze beter aan bij waar onze klanten om vragen. Dit doen we op een beheerste manier, om nieuwe KPI's zorgvuldig te kunnen implementeren.

Binnen het focusgebied 'operational excellence' blijven we onszelf continu verbeteren. Zo stelt de stevige basis van beschikbaarheid en veiligheid ons in staat om voor 2010 een nieuwe kernprestatie-indicator (KPI) met grenswaarde in te voeren: de KPI Treinpad. De invoering van deze KPI op het dashboard is een belangrijke stap. Deze KPI concretiseert namelijk de focus op één van onze kernproducten: het leveren van treinpaden.

Als onderdeel van 'operational excellence' is ook de realisatie van infraprojecten essentieel voor onze rol als betrouwbare en efficiënte spoorpartner. Dit betekent concreet dat we sturen op het nakomen van afspraken (contractopvolging) en op het uitvoeren van beloofde werkzaamheden. We hanteren daarbij financiële bandbreedtes waarbinnen de realisatie moet plaatsvinden. Hierbij kunnen we steeds meer inzicht geven in zowel de prijs- als de kwantiteitseffecten. ProRail onderzoekt of het zinvol is om hiernaast een separate niet financiële KPI te gaan ontwikkelen.

In het focusgebied 'omzet en kosten' gaat het om sturing op kosten per treinkilometer. Deze sturing heeft tot doel om een daling van de 'Life Cycle Costs' te realiseren. Uit de herijking⁴ van onze meerjaren reeksen ten opzichte van het Beheerplan 2009 volgt een daling van de kostenprognose. Deze daling van de kostenprognose heeft een positief effect op de ontwikkeling van de 'Life Cycle Costs'.

In het focusgebied 'medewerkers' wil ProRail zich positioneren als goede werkgever en een significante stijging bewerkstelligen in relevante werkgeverlijsten. Dit betekent dat we goede mensen moeten behouden voor ons bedrijf. Dat doen we door ze te blijven boeien, en door ze te betrekken bij de bedrijfsvoering. Andersom hebben we ook nieuwe medewerkers nodig die ProRail helpen uitgroeien naar een bedrijf dat past binnen de beschreven strategie en structuur. Hiervoor zorgen wij dat we vergaarde kennis insourcen, zodat we onze opdracht optimaal kunnen uitvoeren. Voorbeelden van insourcing zijn: ongevallenbestrijding van Nedtrain, Tribase en calamiteitenorganisatie.

2.1 Inleiding

In onze strategie komt naar voren dat onze klanten en omgeving leidend voor ons zijn. We willen hun verwachtingen waarmaken en inspringen op kansen die er liggen om onze prestaties continu te verbeteren. In de afgelopen jaren hebben wij dit steeds beter gedaan. We hebben stappen gezet op het gebied van groei en efficiency. In de komende jaren ontwikkelen we ons verder op deze gebieden. Dat doen we door met het Programma Hoogfrequent Spoor ruimte te maken voor groei op de drukke corridors van de brede Randstad, en door met maatwerk onze dienstverlening in de regio te verbeteren. Ook verbeteren we de efficiency door duidelijker te sturen op de financiële middelen en investeringen die aan ons beschikbaar zijn gesteld.

Deze activiteiten werpen hun vruchten af. De vervoerders waarderen de nieuwe aanpak van capaciteitsverdeling aan de onderhandelingstafel. Een ander voorbeeld van beter presteren in samenwerking met onze klanten is de gezamenlijke aanpak met de NS in de eerste kwartalen van

⁴ Voor de toelichting op de herijking van de meerjaren reeksen zie par. 3.1, e.v.

2009 om snel en adequaat de punctualiteit te verbeteren. In het tweede kwartaal 2009 is het klanttevredenheidsonderzoek onder reizigersvervoerders en lokale en regionale publieke partners gehouden. Hieruit blijkt dat de klanttevredenheid voldoende is, maar nog niet op het ambitieniveau dat ProRail voor 2010 en verder heeft geformuleerd. Dit inspireert ons om nog beter ons best te doen en zo de klanttevredenheid verder te verbeteren..

Daarnaast stijgt de publiekswaardering voor ProRail. Uit rapportages van de afdeling publiekscontacten van ProRail blijkt dat in 2008 de publiekshouding positiever is geworden. Het aantal vragen en opmerkingen is toegenomen, terwijl het aantal klachten afnam. We werden vaker gevonden voor vragen dan voor klachten. De verwachting is dat deze trend zich voortzet. Uit de onafhankelijke wekelijkse media-analyses van Trendlight (Instituut voor onderzoek naar mediareputatie) blijkt dat het algemene beeld in de landelijke en regionale media verbetert van negatief in 2007 naar neutraal eind 2008. In de huis-aan-huis-media is zelfs een licht positieve trend waar te nemen.

Ondertussen blijft er ruimte voor verbetering in de manier waarop wij ons werk doen. We willen deze verbetering goed inbedden in onze nieuwe organisatie. Daarom interviewen we de komende tijd onze belangrijkste klanten. Volgend jaar kunnen we dan gericht actie ondernemen op de aspecten van onze bedrijfsvoering die in de ogen van onze klanten het belangrijkste zijn. Extra investeringen in het spoor⁵ lonen en zijn zichtbaar in de steeds beter wordende beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoor. Als we nu werken aan het robuuster maken van zowel infra als ICT, dan kunnen we straks onze ambitie van steeds betere prestaties waarmaken. Zo zijn de grenswaarden van de meeste kernprestatie-indicatoren (KPI⁶) naar boven bijgesteld⁷. In overleg met onze klanten of met het ministerie zijn enkele KPI's⁸ nieuw of zeer recent in gebruik genomen. ProRail stelt zichzelf ambitieuze doelen en laat dit zien door hoge grenswaarden te stellen. In aansluiting op het kabinetsstandpunt⁹ willen wij graag meedenken over de opzet en werking van een verbeterd handhavingsinstrumentarium.

Dit jaar is de KPI Treinpad (opgesplitst in geleverde treinpaden en alternatief geleverde treinpaden) nieuw op ons dashboard. De grondgedachte van de KPI Treinpad is dat de output van ProRail het leveren van 'treinpaden' is. Het daadwerkelijk realiseren van treinpaden is echter een gezamenlijke taak van de spoorsector. Deze samenwerking heeft ertoe geleid dat de KPI Treinpad verder is ontwikkeld. In dit Beheerplan staat de KPI nu met grenswaarde op het ProRail dashboard. De KPI Treinpad is de vervanger van de KPI's Bijsturing conform afspraken en Onregelmatigheden in de rijweginstelling. Daarnaast worden dit jaar in nauw overleg met de betreffende vervoerders nieuwe KPI's ontwikkeld. Uit gesprekken met vervoerders blijkt dat zij geen behoefte hebben aan een aantal door ProRail genoemde prestaties en bijbehorende prestatie-indicatoren. Het gaat ondermeer om KPI's voor de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur en veiligheid.

In dit hoofdstuk beschrijven we het overleg met vervoerders (2.2), de totstandkoming van de prestaties 2010 van ProRail (2.3) en de KPI's 2010 met grenswaarde en de ontwikkelingen hierin (2.3.1). Vervolgens wordt aandacht besteed aan prestaties en maatregelen op het gebied van veiligheid en milieu (2.3.2). Ten slotte wordt gekeken welke risico's samenhangen met de KPI's (2.4).

Uit onderzoek van het magazine InCompany (InCompany 500, mei 2009, p.21) blijkt dat onze reputatie verbetert. InCompany meet jaarlijks de aantrekkingskracht op de zakelijke markt, arbeids- en investeringsmarkt en de reputatie onder 5.000 beslissers. Daaruit ontstaat een top 500. In deze top 500 is ProRail gestegen van plaats 237 in 2008 naar plaats 125 in 2009. Daarmee is ProRail de snelste stijger in dit onderzoek. Daarnaast mag ProRail zich 'Gouden Werkgever 2009' noemen. In het jaarlijkse Beste Werkgeveronderzoek van Effectory en Volkskrant banen kwam ProRail als achtste uit de bus.

⁵ Herstelplan 1^{ste} fase.

⁶ Met KPI's (kernprestatie-indicatoren) bedoelen wij NPI's (nadere prestatie-indicatoren) zoals beschreven in de Beheerconcessie artikel 6 lid 2; de reden hiervoor is dat wij de term NPI's intern gebruiken om de KPI's intern door te vertalen.

⁷ Dit betreffen de KPI's sociale veiligheid overdag; reisinformatie bij ontregelingen; geplande beschikbaarheid en capaciteitsverdeling.

⁸ Dit betreffen de KPI's treinpad en toegankelijkheid.

⁹ Kabinetsstandpunt naar aanleiding van het eindrapport van de evaluatie van de spoorwegwetgeving; "Spoor in beweging"; pagina 36; par. Interventie- en handhavingsinstrumentarium.

2.2 Overleg met betrokken vervoerders

Proces

In lijn met artikel 4 lid 1 uit de Beheerconcessie heeft ProRail overleg gevoerd met betrokken vervoerders¹⁰ over de prestaties voor 2010. In deze overleggen luistert ProRail naar de wensen van vervoerders. Deze wensen zijn de basis van onze diensten.

In 2009 zijn belangrijke verbeteringen doorgevoerd in de wijze waarop dit overleg plaatsvindt. Er wordt vaker overleg gevoerd, de kwaliteit van dit overleg is verbeterd en het besluitvormingsproces is beter ingericht. Recent zijn door ProRail hiervoor zogenoemde "tafels van overleg" ingericht. Ook werden de directeuren-overleggen - die plaatsvonden in juni en juli van 2009 - gebruikt voor afstemming en besluitvorming over de bestaande prestatie-indicatoren, en de ontwikkeling van nieuwe prestatie-indicatoren van ProRail. In 2010 voeren we verdere procesverbeteringen door, gericht op een gelijkwaardig, transparant en zakelijk overleg over alle relevante prestaties waarover ProRail afspraken maakt met gerechtigden.

In een aantal toegangsovereenkomsten 2009 hebben we met gerechtigden afspraken gemaakt over de ontwikkeling van de volgende vijf KPI's:

- geleverde treinpaden door ProRail voor alle reizigersvervoerders,
- geleverde alternatieven aan alle reizigersvervoerders,
- train delay minutes,
- doorstroom in transferruimte, en
- onderhoud emplacementen.

Deze afspraken zijn in 2009 ingevuld in nauw overleg met de betrokken vervoerders. Dit heeft geresulteerd in grenswaarden voor de prestatie-indicatoren 'geleverde treinpaden door ProRail voor alle reizigersvervoerders' en 'geleverde alternatieven aan alle reizigersvervoerders'. Deze grenswaarden zijn opgenomen in dit Beheerplan 2010. Voor de prestatie-indicatoren 'train delay minutes', 'doorstroom in transferruimte' en 'onderhoud emplacementen' is met vervoerders afgesproken het overleg in 2010 voort te zetten. In het Beheerplan 2011 zal het vervolg van dat proces zijn weerslag vinden.

Resultaat

ProRail heeft over de prestaties die geformuleerd zijn in dit Beheerplan, overleg gevoerd met betrokken vervoerders. Gedurende deze overleggen hebben de betrokken vervoerders hun zienswijze gegeven (zie Bijlage 3 Integraal verslag van het overleg met vervoerders). Uit deze overleggen kwamen zes belangrijke onderwerpen naar voren. Hieronder gaan we in op de zienswijzen van de vervoerders over deze zes onderwerpen. Bij elk van de punten is de wijze waarop ProRail hiermee in dit Beheerplan is omgegaan cursief weergegeven:

1. Vervoerders hebben aangegeven geen behoefte te hebben aan het maken van afspraken over de KPI Beschikbaarheid omdat deze met de komst van de KPI Treinpad overbodig is geworden. De KPI beschikbaarheid van de infrastructuur is immers één van de onderliggende aspecten bij de KPI Treinpad. Daarnaast hebben zij aangegeven geen behoefte te hebben aan het maken van afspraken over veiligheidsmaatregelen omdat dit geen prestaties zijn die aan vervoerders worden geleverd.

ProRail kan zich vinden in de zienswijze van de vervoerders op dit punt. De genoemde KPI Beschikbaarheid is echter op verzoek van V&W vooralsnog wel opgenomen in het Beheerplan 2010. ProRail zal hierover nader overleg voeren met V&W. Het voorleggen van de maatregelen op het gebied van veiligheid aan vervoerders en het opnemen ervan in het Beheerplan is een verplichting voor ProRail die voortvloeit uit de Beheerconcessie.

¹⁰ ProRail voert de conform de spoorwegwet overleg met betrokken partijen die "gerechtigd zijn om capaciteit aan te vragen". In de praktijk zijn dit momenteel alleen vervoerders. Daarom wordt hier de term vervoerders gebruikt.

2. Een aantal vervoerders (met name regionale vervoerders) heeft aangegeven behoefte te hebben aan een KPI over het nakomen van afspraken ten aanzien van "projecten" die ProRail voor hen uitvoert. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om klantvragen over emplacementdiensten en klantvragen van regionale overheden waar de vervoerder ook betrokken partij is.

ProRail onderkent het belang van het nakomen van afspraken en kan zich daarom vinden in de wens voor een KPI voor 'projecten'. Deze willen we in nauw en zorgvuldig overleg met vervoerders ontwikkelen. Daarom is deze nog niet in dit Beheerplan 2010 geoperationaliseerd. Vooruitlopend hierop wil ProRail bij het afsluiten van de Toegangsovereenkomsten 2010, meer "zakelijke" afspraken maken met vervoerders over het nakomen van afspraken.

3. Vervoerders willen op basis van de door ProRail in het Beheerplan geformuleerde grenswaarden de komende maanden nog nader in gesprek, in het kader van het sluiten van de toegangsovereenkomsten 2010.

ProRail sluit zich volledig aan bij deze wens van vervoerders. Geheel in lijn met de systematiek zoals beschreven in de Beheerconcessie, zal in de periode tussen aanbidding van het Beheerplan en instemming van de minister met het Beheerplan, het overleg met elke vervoerder worden voortgezet, in het kader van het sluiten van de toegangsovereenkomsten. Parallel daaraan vindt beoordeling van en overleg over het Beheerplan plaats door de minister van Verkeer&Waterstaat. Beide processen kunnen aanleiding zijn voor aanpassing van prestaties. Maar alleen als deze verenigbaar zijn, maakbaar zijn en passen binnen de financiële randvoorwaarden van gebruiksvergoeding plus subsidiebeschikking.

4. Vervoerders willen voor een aantal prestaties (treinpad, informatie bij verstoringen en projecten) graag prestatieregelingen overeenkomen in de Toegangsovereenkomst 2010.

ProRail kan zich vinden in deze wens van vervoerders. ProRail is voorstander van prestatieregelingen die een prikkel geven om prestaties te verbeteren in de relatie tussen de betreffende vervoerder en ProRail. In lijn hiermee biedt ProRail diverse prestatieregelingen aan in haar Netverklaring (zie bijlage 26 bij Netverklaring 2010). Dit aanbod sluit niet uit dat aanvullende of gewijzigde prestatieregelingen worden overeengekomen als onderdeel van het afsluiten van toegangsovereenkomsten.

5. NS Reizigers heeft voor een tweetal KPI's (sociale veiligheid overdag en 's avonds) die ProRail ook in het Beheerplan heeft staan, een ander, lager instelniveau gekozen dan ProRail.

De grenswaarden die NS opneemt in haar vervoerplan zijn niet per definitie dezelfde als de grenswaarden die ProRail opneemt in haar Beheerplan. De grenswaarden in het Beheerplan van ProRail kunnen afwijken van de grenswaarden in het Vervoerplan van NS. Dit kan komen doordat de grenswaarden van ProRail een combinatie zijn van de afspraken met NS en de afspraken met andere vervoerders.

6. Goederenvervoerders vragen specifieke aandacht voor (ontwikkeling van) KPI's en prestaties die voor hun bedrijfsvoering van belang zijn.

ProRail kan zich in deze zienswijze vinden. Als onderdeel van de Toegangsovereenkomst 2010 zullen we met goederenvervoerders zoveel als mogelijk afspraken maken over prestaties van ProRail die voor hun bedrijfsvoering van belang zijn. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan de KPI Aankomstpunctualiteit en de KPI Grensaansluiting (internationaal verkeer).

In de Toegangsovereenkomsten met de vervoerders komt ProRail de diensten en de bijbehorende prestaties overeen. Hiertoe leggen we bij de consultatie van het Beheerplan de nadruk op hoofdstuk 2. In de context van de groei-doelstelling hebben de vervoerders aangegeven in 2010 de door hen gewenste prestatie te kunnen leveren, gegeven het voorgestelde prestatieniveau in het Beheerplan 2010. NS heeft aangegeven de voortgang van de lange termijnprogramma's voor infra-uitbreidingen kritisch te zullen volgen.

2.3 Prestaties en maatregelen

In dit hoofdstuk besteden we om te beginnen aandacht aan de prestatie-indicatoren waarover ProRail met haar klanten en het ministerie van V&W afspraken heeft gemaakt, dus KPI's¹¹ met een grenswaarde. ProRail vraagt de minister van Verkeer en Waterstaat om in te stemmen met deze prestatie-indicatoren (conform de Beheerconcessie Hoofdspoorweginfrastructuur). Het gaat om de in subparagraaf 2.3.1 opgenomen prestatie-indicatoren (artikel 6, lid 2 van de Beheerconcessie). Daarnaast vraagt ProRail de minister van Verkeer en Waterstaat ook in te stemmen met de veiligheids- en milieumaatregelen die zijn opgenomen in in subparagraaf 2.3.2 (artikel 5, lid 1, sub c van de Beheerconcessie). Ook dit is conform de Beheerconcessie Hoofdspoorweginfrastructuur.

In Artikel 6 van de Beheerconcessie wordt ingegaan op de prestaties op het gebied van 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:

- de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- de reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen;
- de kwaliteit van de bijsturing;
- de kwaliteit van de capaciteitsverdeling;
- de kwaliteit van de informatievoorziening.

Voor deze prestatie-indicatoren zijn door ProRail nadere prestatie-indicatoren ingevuld voor 2010 (conform artikel 6, lid 2, sub a). Een overzicht van de nadere prestatie-indicatoren voor elk van de prestatie-indicatoren is weergegeven in de onderstaande tabel. In deze tabel is ook de verbinding gemaakt met de dienstenpakketten zoals die in onze Netverklaring aan onze klanten worden aangeboden.

Prestatie-indicatoren <i>Conform artikel 6 lid 1 van de Beheerconcessie</i>	Kernprestatie-indicatoren <i>Conform artikel 6 lid 2 van de Beheerconcessie</i>	Dienstengroep <i>Conform Netverklaring 2010</i>
De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur	KPI Beschikbaarheid - Geplande niet-beschikbaarheid (onderhoud) - Ongeplande niet-beschikbaarheid (storingen)	
	KPI Capaciteitsverdeling Treinpad	Rijden treinen / Gebruik emplacementen
De kwaliteit van de capaciteitsverdeling	KPI geleverde treinpaden: Geleverde treinpaden door ProRail voor alle reizigersvervoerders.	
De kwaliteit van de bijsturing	KPI alternatief geleverde treinpaden: Geleverde alternatieven aan alle reizigersvervoerders	
De kwaliteit van de informatievoorziening	KPI Reizigerstevredenheid: Reisinformatie in verstoorde situaties	Reisinformatie / Informatie
De reinheid, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen	KPI Reizigerstevredenheid Reinheid	Transfer reizigers
	KPI Reizigerstevredenheid Sociale Veiligheid	
	KPI Toegankelijkheid	

Tabel 2.1: koppeling prestaties Beheerconcessie met de prestatie-indicatoren van ProRail

¹¹ Met KPI's (kernprestatie-indicatoren) bedoelen wij NPI's (nadere prestatie-indicatoren) zoals beschreven in de Beheerconcessie artikel 6 lid 2; de reden hiervoor is dat wij de term NPI's intern gebruiken om de KPI's intern door te vertalen.

2.3.1 Prestaties

In deze paragraaf presenteren we achtereenvolgens de KPI's uit tabel 2.1. Over elke KPI geven we de volgende informatie: een tabel met grens- en streefwaarden, een toelichting op de KPI zelf en uitleg van het meetsysteem.

KPI Beschikbaarheid

De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur is een randvoorwaarde voor de primaire producten die wij aan onze klanten leveren: treinpaden, emplacementsdiensten, transferdiensten en informatiediensten. Voor de KPI beschikbaarheid worden geen individuele prestatieafspraken in de Toegangsovereenkomst gemaakt. Dit is in lijn met de zienswijze van de vervoerders (zie paragraaf 2.2)

KPI Beschikbaarheid	De beschikbaarheid van het spoor binnen openingstijden.				
	Grenswaarde			Streefwaarde	
	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.
	99,43%	99,49%	99,53%	99,53%	99,53%
Geplande onttrekkingen (onderhoud)	0,30%	0,30%	0,26%	0,26%	0,26%
Ongeplande onttrekkingen (storingen)	0,27%	0,21%	0,21%	0,21%	0,21%

Toelichting op de KPI Beschikbaarheid

De KPI Beschikbaarheid houdt in: het percentage van de tijd dat het spoor beschikbaar is voor de treindienst, als resultaat van de ongeplande en de geplande onttrekkingen (verstoringen en onderhoud).

Toelichting op de grenswaarde 2010 en streefwaarde 2011, 2012, e.v. voor geplande onttrekkingen (onderhoud)

Hoeveelheid werk ten behoeve van nieuwe rail/transferfunctionaliteit voor vervoerders

De grenswaarde voor 2010 ligt hoger dan de grenswaarde in 2009. De streefwaarde voor 2011 en 2012 e.v. wordt vooralsnog gelijk gesteld aan de grenswaarde voor 2010. Dit is vanwege de verwachte toename in aantallen treinen en het volume aan projecten en werkzaamheden. De ambitie gaat, naast handhaving van het hoge niveau van beschikbaarheid met een groeiend aantal treinen, vooral zitten in een gedifferentieerde aanpak van spoorlijnen.

De komende jaren realiseren we via een groot aantal projecten en programma's nieuwe functionaliteiten ten behoeve van de vervoerders en andere opdrachtgevers. Tot en met 2015 is er sprake van een substantiële toename van de hoeveelheid uit te voeren werk. Concreet gaat het bijvoorbeeld om:

- Projecten 2^e fase Herstelplan met een omvang van ongeveer EUR 500 miljoen;
- Het OV-pakket SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) met een omvang van ongeveer EUR 1.350 miljoen;
- De realisatie van een substantieel deel van het programma Toegankelijkheid met een omvang van ongeveer EUR 200 miljoen.

Deze projecten en programma's kunnen we voor een deel realiseren zonder het treinverkeer te hinderen. Voor een ander deel hebben we wel onderhoudstijd nodig. Bijvoorbeeld voor het programma Toegankelijkheid: het realiseren van toegankelijke perrons vereist nou eenmaal onderhoudstijd.

Hoeveelheid werk ten behoeve van instandhouding bestaande rail/transferfunctionaliteit

Als gevolg van een verwachte toename van de te leveren treinpaden aan vervoerders, zal de inspanning ten behoeve van instandhouding stijgen. Zonder verdere efficiëntie is er een stijging nodig van de benodigde onderhoudstijd.

Efficiency

Wij zoeken naar verdere optimalisatie van de benodigde onderhoudstijd versus de productiekosten die wij zowel bij ProRail als bij vervoerders moeten maken. Wij focussen ons op de volgende ontwikkelingen:

- Verder benutten van het beschikbare nachtgat voor reguliere instandhouding;
- Betere benutting van de onderhoudstijd voor cyclisch onderhoud;
- Werk clusteren en een optimale vorm van uitvoering bepalen om tot productieoptimalisatie te komen bij minimale hinder;
- Maximaal toepassen van innovaties zoals de mobiele werkplaats voor reguliere instandhouding en digitale opname van de kwaliteit van de infrastructuur bij minimale hinder voor het treinverkeer;
- Planningsoptimalisatie door verschillende projecten qua uitvoeringsmoment maximaal op elkaar af te stemmen;
- In het langetermijnplan nog beter anticiperen op verwachte onderhoudsvragen voor de korte termijn die leiden tot een hogere uitvoeringsbetrouwbaarheid van de onderhoudstijd.

Planning en realisatie 2009/2010

De geplande onderhoudstijd voor 2009 is 0,30%. Voor 2009 zijn ruim 800 grote projecten logistiek logistiek gecombineerd tot 299 buitendienststellingen met hinder. (Met groot project bedoelen we: TVP¹² > 9 uur). Het 1^e kwartaal van 2009 werd onderhoudstijd conform planning gerealiseerd. Voor het 2^e kwartaal is circa 50% van de werkzaamheden voor de definitieve uitvoering in beeld. Deze doorkijk laat een soortgelijke ontwikkeling zien als het 1^e kwartaal. De verwachting is dan ook een neutrale of licht onderschrijdende score op de geplande onderhoudstijd.

Voor de planning van 2010 zijn meer dan 1.300 projecten in beeld. Deze combineren naar verwachting tot maximaal 350 buitendienststellingen.

Toekomst

De hoeveelheid werk voor instandhouding stijgt licht met EUR 50 tot EUR 80 miljoen. Zonder verdere maatregelen leidt deze toename tot een beperkte stijging van de benodigde onderhoudstijd. Precieze effecten zijn moeilijk aan te geven omdat scopewijzigingen van projecten en concrete uitvoeringsvarianten nog onduidelijk zijn.

De stijgende hoeveelheid werk leidt, in combinatie met efficiencymaatregelen in de planfase, naar een neutrale tot licht positieve ontwikkeling van de KPI Beschikbaarheid/Geplande onttrekkingen in de periode 2010 en 2011.

Toelichting op de grenswaarde 2010 en streefwaarde 2011, 2012, e.v. ongeplande onttrekkingen (storingen)

Voor de KPI Beschikbaarheid/Ongeplande onttrekkingen stelt ProRail voor 2010 een grenswaarde op van 0,21%. Deze waarde is daarmee gelijk aan de ambitie van 2009 (0,21%). In deze normstelling worden zowel kleine als grote verstoringen meegewogen. Bij grote storingen moet worden gedacht aan de gevolgen van storm, maar ook grote calamiteiten die impact hebben op het gehele netwerk. Gelet op de impact van deze grote verstoringen op de treindienst en daarmee op de KPI dient ProRail gedegen rekening te houden met dit risico; deze kunnen nooit helemaal worden uitgesloten. Zeker gezien de succesvolle proeven met nog verdere intensivering van de treindienst op specifieke corridors zullen verstoringen zwaarder gaan tellen. Dat in de afgelopen periode dit risico slechts beperkt is opgetreden is vooralsnog geen reden om met zekerheid over te gaan tot bijstelling van de norm. Om dit te kunnen blijven realiseren voeren wij de volgende maatregelen uit:

- Focus op het voorkomen van recidiverende storingen;
- Verder professionaliseren van de wachtdienstorganisatie (sturing op het verkorten van reparatietijden);
- Sturen op aanrijtijden;
- Rekening houden met robuustheid dienstregeling (impact van storingen op dienstregeling).

De gedifferentieerde waarden van deze KPI per spoorlijn geeft ProRail, naast sturingsinformatie, ook inzicht in de grenzen van het huidige netwerk. De klanten van ProRail willen meer maatwerk en ProRail wil hen dat bieden door middel van differentiatie van de KPI Beschikbaarheid. Voorbeelden van gedifferentieerde maatregelen zijn:

- De grote emplacementen (Utrecht, Amsterdam, Rotterdam) zijn uitermate belangrijk voor een aantal belangrijke corridors. We onderzoeken op dit moment hoe we de betrouwbaarheid van de

¹² TVP: Trein Vrije Periode

systemen op deze emplacementen verder kunnen verbeteren om ongewenste uitval te voorkomen.

- In enkele tracés zijn hoge snelheidswissels opgenomen. We verbeteren de betrouwbaarheid van deze hoge snelheidswissels om uitval te voorkomen.
- Op enkele tracés bestrijden we gladde spoorstaven in de herfst door de begroeiing in de omgeving aan te passen. Hierdoor voorkomen we extra storingen en treinuitval.
- De komende periode besteden we extra aandacht aan de ligging van het spoor van enkele tracés rond Leiden. De directe aanleiding hiertoe is de betreffende bodemgesteldheid.

Dit betekent voor ProRail meer sturing op spoorlijnniveau. Daar waar de beschikbaarheid goed is, moeten we dit niveau vasthouden. Daarnaast zullen we vooral aandacht besteden aan het verbeteren van de prestatie op lijnen die duidelijk achterblijven.

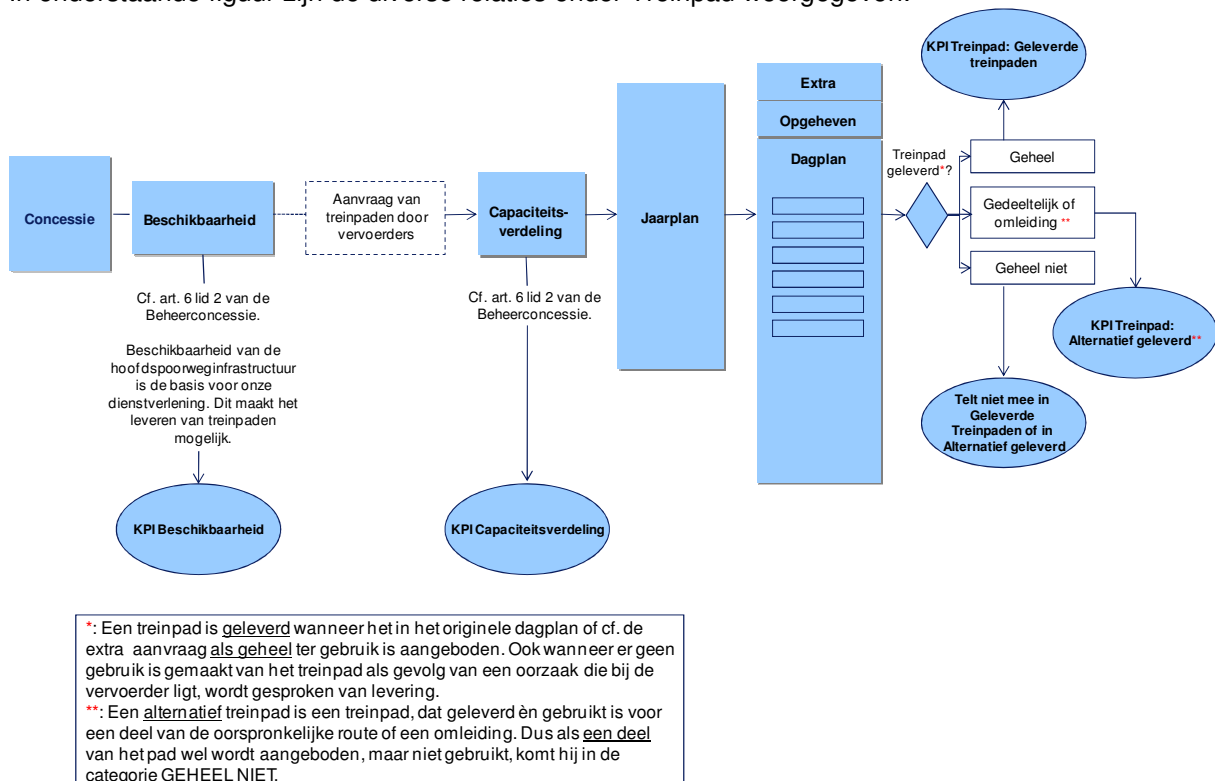
Meetsysteem

In 2008 is veel energie gestoken in het blijvend robuust maken van het meetsysteem rond de KPI Beschikbaarheid. Dit meetsysteem is ongewijzigd ten opzichte van het Beheerplan 2009. Zoals in Beheerplan 2009 al is opgenomen, worden de realisatiegegevens voor deze KPI ontsloten uit ondermeer de systemen Monitoring en Apollo. De koppeling tussen deze systemen is zoveel mogelijk geautomatiseerd. Op die manier kunnen we de betrouwbaarheid van deze KPI waarborgen. Verdere waarborging vindt plaats door continue controle op de aansluiting van de brondata op het KPI cijfer.

Treinpad

Zoals vermeld in paragraaf 2.2 vindt er voortdurend overleg plaats over verbetering van prestatie-indicatoren. In 2009 is gestart met een pilot voor nieuwe KPI's die vervoerders direct inzicht geeft in de primaire output van ProRail: het leveren van treinpaden. In dit Beheerplan 2010 is de KPI Treinpad als grenswaarde in het Beheerplan opgenomen. De KPI Treinpad vervangt de KPI's Bijsturing conform afspraken en Onregelmatigheden in de rijweginstelling.

In onderstaande figuur zijn de diverse relaties onder Treinpad weergegeven:



Figuur 2: Relaties Treinpad

In overleg met de vervoerders zijn – als onderdeel van de KPI Treinpad - KPI's gedefinieerd voor het verdelen van treinpaden, het leveren van treinpaden en het leveren van een alternatief als het oorspronkelijke treinpad niet is gerealiseerd.

De eerste KPI is de “KPI Capaciteitsverdeling Treinpad”. Deze KPI was ook al in het Beheerplan 2009 opgenomen.

De tweede KPI is de “KPI Geleverde treinpaden door ProRail voor alle reizigersvervoerders”. Een treinpad is gerealiseerd als deze is geleverd en door de vervoerder is gebruikt conform (dag)plan. Daarmee is de KPI “Gerealiseerde treinpaden versus gepland”, een *gezamenlijke* prestatie van ProRail en vervoerders. ‘Plan’ wordt hier bedoeld in ruimtelijke zin, dus een trein heeft gereden van A naar B zoals in het (dag)plan stond en er waren geen omleidingen of (gedeeltelijke) opheffingen. Een “gerealiseerd treinpad” is ook gerealiseerd, als dit op een later tijdstip dan gepland heeft plaatsgevonden. Vandaar dat ProRail samen met de vervoerders ook de treinpad*kwaliteit* (punctualiteit) van gerealiseerde treinpaden monitort. Dit is een gezamenlijke KPI met de vervoerders. Op dit moment is nog geen onderscheid mogelijk in veroorzakers van vertragingen.

Als een treinpad niet is gerealiseerd, wordt in het dashboard met de vervoerders aangegeven wie daarvan de veroorzaker is: een specifieke reizigersvervoerder, de overige vervoerders of ProRail. In dit Beheerplan is opgenomen wat ProRail kan beïnvloeden, namelijk het *leveren* van treinpaden. Als een treinpad wel geleverd is, maar niet gebruikt als gevolg van een oorzaak bij een vervoerder, heeft ProRail wel gepresteerd. Vandaar dat de niet-gerealiseerde treinpaden waarvan *vervoerders* de veroorzaker zijn, meegeteld worden in de score van de ProRail KPI geleverde treinpaden.

De derde KPI is de “KPI Geleverde alternatieven aan alle reizigersvervoerders”. Als een treinpad niet gerealiseerd is, kan ProRail ook een alternatief geleverd hebben. Een alternatief is een treinpad, voor een deel van de oorspronkelijke route of een omleiding, dat is geleverd en gebruikt. Voor deze KPI is ProRail dus deels afhankelijk van de bereidwilligheid van de vervoerders het alternatief aangeboden treinpad daadwerkelijk te gebruiken.

Hieronder worden deze KPI's verder toegelicht.

KPI Capaciteitsverdeling Treinpad

KPI Capaciteitsverdeling Treinpad	De mate waarin ProRail in staat is door vervoerders aangevraagde treinpaden te honoreren.				
	Grenswaarde			Streefwaarde	
	2008	2009	2010	2011	2012 e.v
	n.v.t.	99,5%	99,6%	99,6%	99,6%

Toelichting op de KPI

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. De KPI wordt één keer per jaar gemeten, gericht op de dienstregeling voor de jaardienst die medio december van dat jaar ingaat. De resultaten van de dienstregeling 2010 worden in het 3^e kwartaal 2009 bekend. In lijn met de marktsegmenten van vervoerders wordt deze KPI gedifferentieerd naar groepen vervoerders: HRN¹³ Reizigers, niet-HRN Reizigers en Goederen. Vanuit het oogpunt van non-discriminair verdelen hanteert ProRail per categorie dezelfde grenswaarde.

Toelichting op de grenswaarde 2010 en streefwaarde 2011, 2012, e.v.

ProRail streeft naar het zoveel mogelijk honoreren van de aanvragen van vervoerders, waarbij wij de grenswaarde dit jaar hebben verhoogd naar 99,6%. Zoals in Beheerplan 2009 werd aangegeven zijn er enkele ontwikkelingen van invloed op deze KPI. De volgende ontwikkelingen beïnvloeden deze KPI:

- de ontwikkeling van het aantal aanvragen,
- de aard van de aanvragen (meer nacht en voor goederen meer ad hoc),
- de regelgeving ten aanzien van veiligheid, en
- de acceptatie van nachtwerk (de dag/nachtverhouding is gedaald van 60% naar 43%).

De inhoudelijke onderbouwing is opgenomen in Beheerplan 2009.

Ten opzichte van 2007 steeg in 2008 het aantal aangevraagde treinen met 4% naar 41.200 treinen per week. Hiervan is 99,8% gehonoreerd. Dat is meer is dan in 2007: toen werd 99,7% gehonoreerd.

¹³ HRN: HoofdRailNet

Per vervoerdersgroep zijn de scores voor 2007 en 2008 als volgt:

	Realisatie	Realisatie
	2007	2008
Totaal	99,7%	99,8%
HRN Reizigers	99,7%	99,8%
niet-HRN Reizigers	99,1%	99,7%
Goederen	100,0%	100,0%

Zoals in bovenstaande tabel is te zien, heeft ProRail haar ambitie om voor elk van deze groepen minimaal 99,5% te honoreren in 2008 voor alle groepen gehaald. Met name voor de niet-HRN Reizigers is dit een grote verbetering ten opzichte van 2007.

Het KPI resultaat voor 2009 (gebaseerd op de aanvragen voor de dienstregeling 2010) wordt in het derde kwartaal van 2009 bekend. De inschatting is dat de stijging van het aantal aanvragen ten opzichte van 2008 beperkter zal zijn. Dit is vooral het gevolg van de huidige economische situatie.

Meetsysteem

Ieder jaar gebruiken we voor elke nieuwe capaciteitsverdeling een nieuwe (plan)versie in het planningssysteem. In het planningssysteem worden alle aanvragen verzameld en gepland. Zijn er aanvragen die conflicteren, dan wordt gezocht naar oplossingen. Uit de output van dit systeem wordt de totale verdeelde waarde van de capaciteit bepaald.

KPI Geleverde treinpaden door ProRail voor alle reizigersvervoerders

KPI geleverde treinpaden Geleverde treinpaden door ProRail voor alle reizigersvervoerders	De gerealiseerde treinpaden voor alle vervoerders + de niet-gerealiseerde treinpaden waarvan de vervoerders de veroorzaker zijn.				
	Grenswaarde			Streefwaarde	
	2008	2009	2010	2011	2012 e.v
	n.v.t.	n.v.t.	97%	97%	97%

Toelichting op de KPI

Een van ProRail's kerntaken is het leveren van treinpaden. Met deze KPI meten we de geleverde treinpaden door ProRail aan alle reizigersvervoerders. Dit laat de prestatie van ProRail zien. Deze KPI is een samenstelling van twee KPI's uit het huidige KPI Treinpad dashboard.

De KPI is als volgt opgebouwd:

[de gerealiseerde treinpaden voor alle vervoerders] + [de niet-gerealiseerde treinpaden waarvan de vervoerders de veroorzaker zijn].

Toelichting op de grenswaarde 2010 en streefwaarde 2011, 2012 e.v.

In 2010 neemt het aantal te leveren treinpaden toe tot circa 3,1 miljoen. Als de toename van het aantal treinpaden effect blijkt te hebben op het kunnen behalen van de waarde van 97%, wordt dit vermeld en geanalyseerd. Aangezien deze KPI nieuw is en nog kort in gebruik, kan ProRail momenteel nog geen (betekenisvolle) ambitie vaststellen voor 2011 en verder. Vandaar dat ProRail er voor heeft gekozen de grenswaarde 2010 ook voor 2011 en verder op te nemen. We streven ernaar om tot een ambitieuzere inzet te komen in het Beheerplan 2011.

ProRail zal de komende periode ook verder onderzoek doen naar het (rekenkundige) verband tussen deze KPI en de KPI Beschikbaarheid. Het logische verband tussen deze KPI's ligt in de ongeplande (infra)verstoringen die tijdens de uitvoering van de treindienst optreden. Enerzijds beïnvloedt een ongeplande (infra)verstoring mogelijk de KPI Geleverde treinpaden omdat deze tot gevolg kan hebben dat een treinpad niet geleverd wordt. Anderzijds beïnvloedt een ongeplande (infra)verstoring de beschikbaarheid, omdat in dat geval onttrekking van infracapaciteit plaatsvindt. In welke mate ongeplande (infra)verstoringen tegelijkertijd de KPI Geleverde treinpaden en de KPI Beschikbaarheid beïnvloeden, moeten we op basis van de nog te verkrijgen inzichten analyseren en modelleren.

Meetsysteem

De gegevens die nodig zijn voor deze KPI Geleverde treinpaden worden ontsloten uit de Vervoersgegevensbank, ISVL¹⁴ en Monitoring. Het registeren en monitoren van deze KPI is volledig geautomatiseerd. Dagelijks vindt er controle plaats op de verwerkingsstappen die leiden tot deze KPI. Ten behoeve van rapportagedoeleinden worden alle gegevens overgenomen in een centrale database, van waaruit vervolgens gerapporteerd wordt aan zowel Reizigersvervoerders als ProRail.

KPI Alternatief geleverde treinpaden aan alle reizigersvervoerders

KPI alternatief geleverde treinpaden Geleverde alternatieven aan alle reizigersvervoerders	De alternatief geleverde en gebruikte treinpaden voor alle vervoerders / De niet-gerealiseerde treinpaden				
	Grenswaarde			Streefwaarde	
	2008	2009	2010	2011	2012 e.v
	n.v.t.	n.v.t.	40%	40%	40%

Toelichting op de KPI Alternatief geleverde treinpaden

De KPI is als volgt opgebouwd:

[de alternatief geleverde en gebruikte treinpaden voor alle vervoerders] / [de niet-gerealiseerde treinpaden].

De prestatie van ProRail is hier het leveren van bruikbare alternatieven voor niet gerealiseerde treinpaden. Zoals reeds vermeld is ProRail voor tot deze KPI deels afhankelijk van de bereidwilligheid van de vervoerders om het alternatief aangeboden treinpad daadwerkelijk te gebruiken.

Toelichting op de grenswaarde 2010 en streefwaarde 2011, 2012 e.v.

De robuustheid van de systematiek van meten en de gebruikte instrumenten moeten zich nog bewijzen. Aangezien deze KPI nieuw en nog maar kort in gebruik is, kan ProRail momenteel nog geen (betekenisvolle) ambitie vaststellen voor 2011 en verder. Vandaar dat ProRail er voor heeft gekozen de grenswaarde 2010 ook voor 2011 en verder op te nemen. De grenswaarde valt binnen een bandbreedte van plus of min 5%. We streven ernaar om tot een ambitieuzere inzet te komen in het Beheerplan 2011.

Meetsysteem

De gegevens die nodig zijn voor deze KPI Alternatief geleverde treinpaden, worden ontsloten uit de Vervoersgegevensbank, ISVL en Monitoring. Het registeren en monitoren van deze KPI is volledig geautomatiseerd. Dagelijks vindt er controle plaats op de verwerkingsstappen die leiden tot deze KPI. Ten behoeve van rapportagedoeleinden worden alle gegevens overgenomen in een centrale database, van waaruit vervolgens gerapporteerd wordt aan zowel Reizigersvervoerders als ProRail.

¹⁴ ISVL: InformatieSysteem VerkeersLeiding

Voor de continuïteit van het dashboard en de transparantie van de ontwikkelingen vermeldt ProRail de waarden van de vervangen KPI's¹⁵.

<i>Operational Excellence</i>	omschrijving / prestatieniveau				
Diensten & Proces					
KPI Bijsturing conform afspraken	De wijze waarop ProRail verstoringen in de bijsturing door verkeersleiding afhandelt.				
	Grenswaarde		Streefwaarde		
	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.
	97%	98%	98%	98%	98%
KPI Onregelmatigheden in de rijweginstelling	Het aantal onregelmatigheden dat bij het instellen van de rijwegen optreedt.				
	Grenswaarde		Streefwaarde		
	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.
	4.900	3.700	2.100-2.600	2.100-2.600	2.100-2.600

Toelichting op de streefwaarde 2010 e.v.

Bovenstaande KPI's meten de kwaliteit van bijsturing van ProRail. De KPI Onregelmatigheden blijft tot op heden stabiel. Op basis van deze informatie is ervoor gekozen de bandbreedte op 2.100 tot 2.600 te zetten. In afwachting van de realisatie over geheel 2009 geven we in het eerste kwartaal van 2010 een nauwkeurigere streefwaarde af. De waarde voor de KPI Bijsturing conform afspraken is in 2009 verhoogd naar 98% en blijft voor 2010 gelijk aan 2009.

KPI Reizigerstevredenheid

KPI Reizigerstevredenheid over:	Mate waarin ProRail erin slaagt om de reinheid en sociale veiligheid van transfers en reisinformatie bij ontregelingen op het gewenste peil te houden, gezien vanuit het perspectief van de reiziger.				
	Grenswaarde			Streefwaarde	
	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.
Reinheid transfer	Het percentage NS-treinreizigers dat de reinheid van de transfervoorziening waardeert met een cijfer 7 of hoger.				
	53%	55%	55%	55%	55%
Sociale veiligheid transfer	Het percentage NS-treinreizigers dat de sociale veiligheid op transfervoorzieningen waardeert met een cijfer 7 of hoger.				
	overdag	84%	86%	89%	89%
	's avonds	55%	58%	58%	58%
Reisinformatie bij ontregelingen	Het percentage NS-treinreizigers dat de informatievoorziening bij ontregelingen waardeert met een cijfer 7 of hoger.				
	51%	55%	56%	57%	58%

Toelichting op de KPI Reizigerstevredenheid

ProRail heeft aandacht voor de 'klant achter de klant': de reiziger. ProRail streeft in samenwerking met de vervoerders naar een reine, sociaal veilige en toegankelijke transfervoorziening voor de reizigers. De KPI Reizigerstevredenheid maakt inzichtelijk wat de tevredenheid van reizigers is over de producten en diensten die ProRail levert op het gebied van

b) reinheid en sociale veiligheid van de transfervoorzieningen en e) kwaliteit van de informatievoorziening van artikel 6 van de Beheerconcessie.

De vervoerders, en dan met name de NS, zijn leidend in de realisatie van deze KPI's. ProRail beweegt hier ambitieus in mee.

¹⁵ Alleen in Beheerplan 2010 worden de KPI's Bijsturing conform afspraken en ORI's (Onregelmatigheden in de Rijweginstelling) nog vermeld. Na dit jaar zal ProRail, naar aanleiding van een analyse, in samenspraak met het ministerie bepalen of er een derde vermeldingsjaar nodig is.

Toelichting op de grenswaarde 2010 en streefwaarde 2011, 2012 e.v.

1. De streefwaarde voor de KPI Reinheid (subjectief) is vorig jaar verhoogd van 53% naar 55%. Er is vooralsnog geen aanleiding voor bijstelling;
2. De streefwaarde voor de KPI Sociale veiligheid overdag is vorig jaar verhoogd van 84% naar 86%. Voor 2010 verhogen wij dit verder naar 89%;
3. De streefwaarde voor de KPI Sociale veiligheid 's avonds is vorig jaar verhoogd van 55% naar 58%. Er is vooralsnog geen aanleiding voor bijstelling;
4. De KPI Reisinformatie bij ontregelingen laat een stijgende streefwaarde zien. In het reisinformatiecontract met NS is afgesproken om intensief samen te werken bij de verdere verbetering van de reisinformatie. We zijn een target overeengekomen om elk jaar 1% te verbeteren ten opzichte van de realisatie van het vorige jaar.

ProRail biedt aan de huidige prestatieniveaus op elk station te realiseren, tenzij klanten afspraken op een hoger niveau willen maken (landelijk, lijnen). Of als ze andere niveaus wensen.

ProRail is op dit moment bezig met de verbouwing van een aantal grote stations (de NSP-projecten). Breda, Rotterdam en Arnhem zijn in verbouwing, en Utrecht volgt binnenkort. Ondanks deze werkzaamheden streeft ProRail ernaar om het huidige prestatieniveau te handhaven. Er worden acties met NS Poort voorbereid om mogelijke daling van de KPI's tijdens de verbouwingen onder controle te houden.

Meetsysteem

De KPI Reizigerstevredenheid wordt gemeten door middel van een continu onderzoek onder reizigers. Hierbij maakt ProRail gebruik van onderzoek van NS Reizigers. Dit onderzoek wordt al jaren uitgevoerd, waardoor er robuuste en meerjarige uitkomsten bekend zijn. Hiermee is het mogelijk ambitieuze, doch realistische doelen uit te zetten voor continue verbetering.

Voor de KPI Klanttevredenheid over informatie tijdens ontregelingen, verwerkt de NS de verzamelde metingen tot een kwartaal- en een jaargemiddelde op landelijk niveau.

Voor de KPI Reizigerstevredenheid, Reinheid en Sociale Veiligheid werkt ProRail aan uitbreiding van de meting naar een landelijke dekking. Dit moet leiden tot een betere normstelling en een goede basis voor verschilanalyse voor bijsturing bij afwijkende waarde. ProRail is nu in overleg met regionale vervoerders over aanpassing van de prestaties en maatregelen per station, regio of klant. De exacte planning voor gedifferentieerde waarden is nog niet bekend. In 2009 zijn ProRail en de regionale vervoerders met elkaar een verkenning aangegaan om te komen tot gedifferentieerde waarden voor de stations. Dit heeft nog niet tot andere afspraken geleid. De afstemming met regionale vervoerders is vertraagd, onder meer door de discussie over de hoogte van de door ProRail voorgestelde gebruiksvergoeding 2010. Ook hebben de regionale vervoerders de focus verlegd. Van differentiatie in prestatiewaarden naar transparantie van de kosten die gepaard gaan met de huidige prestatieniveaus. De huidige niveaus van de KPI's op het gebied van reizigerstevredenheid zijn het uitgangspunt voor de tarieven per haltering (het stoppen van een trein op halte of een station) in de Netverklaring 2010. Het Beheerplan is een weergave van de afspraken met vervoerders. ProRail volgt in dit opzicht de wensen van haar klanten. Op dit moment zijn er nog geen nieuwe afspraken met de klanten gemaakt over het gewenste prestatieniveau met bijbehorende kosten. Zodra daar nieuwe afspraken over zijn gemaakt, nemen wij de bijbehorende waarden over.

KPI Toegankelijkheid

KPI Toegankelijkheid	Mate waarin de toegankelijkheidsmaatregelen, zoals beschreven in het implementatieplan Toegankelijkheid, conform planning zijn uitgevoerd.					
	Einddoel	Realisatie	Grenswaarde		Streefwaarde	
	2020	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.
Maatregelen (uitgevoerd)	2.068	46%	56%	72%	95%	>95%

Toelichting op de KPI

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

- 218 stations worden voor alle reizigers volledig zelfstandig toegankelijk gemaakt in de periode 2009-2020;

- Voor de overige stations volgen ook maatregelen, maar deze leiden niet tot volledig zelfstandige toegankelijkheid voor alle reizigers;
- Op langere termijn (na 2020) is dat wel het geval, want bij technische aanpassingen worden de ontbrekende maatregelen alsnog genomen.

Vanuit de lagere overheden wordt steeds meer contact gezocht met het programma Toegankelijkheid teneinde de toegankelijkheid op stations te verbeteren. Mogelijk leidt dit in toenemende mate tot cofinanciering.

Toelichting op de grenswaarde 2010 en streefwaarde 2011, 2012 e.v.

In 2008 is de planning van het Implementatieplan Toegankelijkheid herzien. De reden hiervoor was de versnelling van het programma: van 2030 naar 2020. De planningsherziening is de reden dat in bovenstaande tabel het realisatiecijfer voor 2008 is opgenomen. De grenswaarde is in 2008 niet gehaald. In het Implementatieplan Toegankelijkheid is vastgelegd dat in 2010 de lijst met aan te passen stations wordt herzien. De herijking die in 2010 plaatsvindt, leidt wellicht tot aanpassingen van de KPI-waarde in het Beheerplan.

De nieuwe planning uit 2008 voorziet in een realisatie eind 2009 van 56%. De ambitie voor 2010 is dat 72% van het totaal aantal voorziene toegankelijkheidsmaatregelen is gerealiseerd. Conform de herziene doelstelling wordt het programma in 2020 afgerond. Onderstaand een tabel¹⁶ met cumulatieve planningscijfers voor de prestatie, de maatregelen en de bijbehorende kosten.

KPI Toegankelijkheid	planning t/m 2009	planning t/m 2010	planning t/m 2020
Prestatie:			
Maatregelen uitgevoerd	56%	72%	100%
Maatregelen:			
Totaal maatregelen	473	1.036	2.068
-Perronhoogte	38	56	218
-Liften	12	20	74
-Hellingbanen	0	0	0
-Kleine maatregelen	423	960	1.776
Kosten:			
Totaal kosten (in mln.)	€ 32,2	€ 72,8	€ 450

Meetsysteem

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

Naast de KPI's die in deze paragraaf 2.3.1 zijn gepresenteerd, is ProRail ook bezig met de ontwikkeling van nieuwe KPI's. Een overzicht staat in bijlage 5.

2.3.2 Maatregelen m.b.t. veiligheid en milieu

Het beschermen van mens en milieu tegen de risico's die samenhangen met de bedrijfsvoering, is een kernwaarde van ProRail. ProRail zorgt dat het treinverkeer binnen de normen voor geluid en veiligheid past en gaat duurzaam om met energie en grondstoffen. Dit is vastgelegd in de beleidsverklaring Veiligheid en Milieu van ProRail.

Dit betekent dat ProRail alle veiligheid- en milieurisico's moet kennen, en dat we effectieve beheersmaatregelen getroffen moeten hebben. Deze beheersing van risico's is verankerd in de processen onder de dagelijkse bedrijfsvoering. Het borgen van veiligheid op het spoor en het voldoen

¹⁶ In 2005 (bij de nulmeting) waren reeds 1.559 maatregelen aanwezig bestaande uit 68 liften en 1.491 kleine maatregelen, hetgeen neerkomt op 42% van het totaal aantal te nemen maatregelen (=3.627, namelijk de 1.559 van de nulmeting in 2005 en de 2.068 door het programma te realiseren maatregelen).

aan milieuwet- en regelgeving is het dagelijks werk van ProRail. ProRail doet het pas goed als er excellent wordt geopereerd.

Veiligheid en milieu zijn onderdeel van ons reguliere werk. De aspecten veiligheid en milieu krijgen de aandacht die ze verdienen door het Veiligheid Management Systeem (VMS) en het Milieu Management Systeem (MMS). Alle activiteiten die zijn gericht op het realiseren van de veiligheids- en milieudoelstellingen, sturen we op strategisch en tactisch niveau conform het Veiligheid Management Systeem en Milieu Management Systeem. Sturing op veiligheid verloopt via plan-do-check-act cycli op strategisch, tactisch en operationeel niveau. In het VMS staat hoe deze cycli doorlopen moeten worden op strategisch en tactisch niveau: jaarplannen, monitoring, incidentenonderzoek, audits, directiebeoordeling. Ook wordt via de VMS risicoanalyse aangewezen welke bedrijfsprocessen veiligheidskritisch zijn. De operationele sturing op deze bedrijfsprocessen is niet beschreven in het VMS, maar is verankerd in de integrale bedrijfsvoering door het lijnmanagement. Verbeteracties staan in het interne Jaarplan Veiligheid & Milieu.

In deze paragraaf staan de maatregelen voor veiligheid en milieu. We gaan daarbij dieper in op een aantal onderwerpen die we in 2010 extra aandacht geven..

Veiligheid

ProRail streeft naar “nul” ongevallen door te werken aan continue verbetering van veiligheidskritische bedrijfsprocessen. Het doel is om te reizen, te leven en te werken zonder ongevallen. Om invulling te geven aan het verder ontwikkelen van het “veiligheidsdenken” binnen ProRail, worden de KPI's voor veiligheid vanaf het Beheerplan 2010 onderscheiden in een drietal domeinen:

1. Veilig reizen;
2. Veilig leven;
3. Veilig werken.

Ten opzichte van het Beheerplan 2009 is deze indeling nieuw. ProRail heeft in haar VMS risicoanalyse geïnventariseerd welke ongewenste gebeurtenissen, waar ProRail invloed op heeft, tot letsel van risicodragers kunnen leiden. Risicodragers zijn mensen die op en rond het spoor risico's lopen, zoals reizigers en baanwerkers. In de Tweede Kadernota Railveiligheid stonden doelen voor minimalisatie van het aantal gewonde of overleden risicodragers. In plaats van alleen te sturen op deze minimalisatie, stuurt ProRail nu ook op het verminderen van het aantal ongevallen dat tot gewonden en doden kan leiden. Daarbij zijn de bedrijfsdoelstellingen zo gekozen, dat de prestatie van ProRail tegelijk bijdraagt aan het behalen van de doelstellingen uit de Tweede Kadernota. Vervoerders dragen ook bij aan deze prestatie.

Binnen de drie veiligheidsdomeinen – Veilig reizen, Veilig leven, Veilig werken - heeft ProRail KPI's geformuleerd. Deze KPI's zijn voor een groot gedeelte dezelfde als de KPI's die in het Beheerplan 2009 waren opgenomen. In deze paragraaf worden het VMS en de drie veiligheidsdomeinen van ProRail nader toegelicht.

KPI's voor Veilig reizen

Het domein 'veilig reizen' bevat de systeemveiligheid KPI's¹⁷ (botsingen trein-trein en ontsporingen).

KPI Veiligheid: aantal botsingen Trein - Trein	Streefwaarde				
	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.
	3	3	3	2	2
KPI Veiligheid: aantal ontsporingen	Streefwaarde				
	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.
	5	5	3	2	2

Toelichting op de KPI's

Botsingen trein-trein

¹⁷ Conform de Europese definitie.

ProRail heeft in 2009 ruim 1.000 seinen met verhoogd risico bij STS¹⁸-passage voorzien van ATB-Vv¹⁹. Hiermee zal het aantal STS-passages en het risico van een treinbotsing als gevolg van een STS-passage verminderen.

Om de doelstelling van het aantal STS-passages te halen, wil ProRail nog eens 100 extra seinen plaatsen. De effectiviteit hiervan is met Inspectie Verkeer & Waterstaat (IVW) besproken. Op basis van de uitkomst hiervan heeft V&W besloten om deze 100 extra seinen te laten uitvoeren door ProRail. Daarnaast gaat ProRail strakker sturen op de aanpak van recidive STS-seinen. In 2010 blijft ProRail de stuurgroep STS voorzitten.

Ontsporingen

In 2008 en 2009 vonden enkele ontsporingen plaats als gevolg van falend materieel die grote schade aan de infra veroorzaakten. Om dit risico te reduceren zijn twee maatregelen ingevoerd. Ten eerste is er meer aandacht voor inspectie en onderhoud van het materieel door vervoerders. Ten tweede wordt een project gestart dat materieeldefecten detecteert en direct de machinist waarschuwt. Het resultaat van dit project leidt onmiddellijk tot het verkleinen van de ontsporingkansen van goederentreinen, waaronder treinen met gevaarlijke stoffen. Dit project wordt in twee fasen uitgevoerd. Begin 2011 is de uitrol van de bestaande hotbox-detectie functionaliteit gereed en operationeel. Medio 2013 is het innovatiedeelproject gereed en is een innovatieve hotbox-functionaliteit op alle meetposten gereed en operationeel.

Ontwikkeling

Naast de huidige KPI's wil ProRail binnen het domein Veilig reizen ook de botsingen op object- en transferongevallen in kaart brengen. Over botsingen op object is in 2009 uitgezocht om welke objecten het gaat, welke risico's er voor reiziger en treinpersoneel zijn en wat de achterliggende oorzaken zijn. Voor transferongevallen is de eerste stap om verder onderzoek te doen naar de hoeveelheid en de aard van de ongevallen. Hiervan wordt op dit moment namelijk nog geen registratie bijgehouden.

Meetsysteem

De KPI's voor Veilig reizen worden conform de huidige definitie uit Promise gegenereerd. Om tot de KPI-getallen, conform de Europese definitie te komen, 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's voor Veilig leven

Het domein 'Veilig leven' kent geen KPI's die ter instemming worden voorgelegd aan de minister van V&W. Binnen dit domein is een tweetal categorieën te onderscheiden die om aandacht vragen: overwegen en suïcide

- **Overwegen**

Het voortschrijdend vijfjaarsgemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen is gehalveerd van 48 (referentiejaar 1985) naar minder dan 24 in 2008. Het programmatisch ombouwen van AKI (Automatische KnipperlichtInstallatie) overwegbeveiliging naar AHOB (Automatische Halve OverwegBomen) overwegbeveiliging, heeft die halvering bewerkstelligd. Het aantal dodelijke slachtoffers is na deze halvering gestagneerd en neemt niet verder af. De meest voorkomende, achterliggende oorzaak van de resterende aanrijdingen met dodelijke afloop is inmiddels het bewust negeren van actieve overwegbeveiliging. Ofwel, mensen duiken onder de gesloten overwegbomen door omdat deze lang dicht liggen. Deze situatie komt met name voor bij overwegen die nabij stations en winkelcentra liggen.

ProRail weet welke overwegen risico-overwegen zijn. We beraden ons nog op welke wijze het risiconemend gedrag het beste kan worden voorkomen of ontmoedigd. De oplossing ligt in het verminderen van dichtligtijden, anders inrichten van de overwegbeveiliging (bijvoorbeeld met hangwerk) en voorlichting.

Dit is dus maatwerk. ProRail komt eind 2009 met een Voorstel Overwegenbeleid voor de periode 2010-2011. In het vierde kwartaal van 2009 stelt ProRail een beleid voor overwegen vast. In dit beleid

¹⁸ STS: Stoptonend Sein

¹⁹ ATB-Vv: Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie

nemen we verbeteracties mee. Dit beleid vormt de basis voor de maatregelen die in het Beheerplan 2011 worden opgenomen.

- **Suicide**

Het aantal gevallen van suicide op het spoor is al een aantal jaren ongeveer 185 doden per jaar (bron: NS ongevallenregistratiesysteem). Dit is zo'n 10 à 15% van het totaal aantal suicides in Nederland.

Afgelopen jaren is het aantal suicides op het spoor niet verminderd met uitzondering van 2008.

Vanuit het ministerie van VWS²⁰ is het streven naar 5% reductie per jaar van het totaal aantal suicides in Nederland. Deze reductie zou ook voor het aandeel spoor-suicide moeten worden behaald. ProRail wil bijdragen aan het verminderen van spoor-suicides.

Daartoe stelt ProRail in 2009 een actieplan op dat een mogelijk verdere reductie van suicide beoogt.

In het vierde kwartaal van 2009 stelt ProRail een beleid voor suicidepreventie vast. Dit beleid vormt de basis voor de maatregelen die in het Beheerplan 2011 worden opgenomen.

KPI's voor Veilig werken

Het domein 'Veilig werken' bevat de arbeidsveiligheid KPI's²¹ (aanrijding baanwerkers en elektrocutie).

KPI Veiligheid: aantal arbeidsveiligheidsincidenten	Streefwaarde				
	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.
	3	3	2	2	1

Toelichting op de KPI

Deze KPI meet het aantal veiligheidsincidenten met aanzienlijke gevolgen (volgens Europese norm). Het gaat dan om schade boven de EUR 150.000, of doden en zwaargewonden.

In 2008 heeft ProRail bijna-aanrijdingen van baanwerkers diepgaand onderzocht. Daaruit bleek dat twee zaken beter kunnen: de organisatie van het buitendienst stellen van het spoor om veilig te kunnen werken, en het risicobewustzijn. In 2009 zijn we daarom, samen met de branche, vijf projecten gestart die deze verbetering moeten bewerkstelligen.

Ontwikkeling

ProRail streeft voortdurend naar het terugbrengen van het aantal incidenten tot uiteindelijk nul. Deze ambitie is ook in de waarden verwerkt.

Om deze ambitie waar te maken werkt ProRail in 2010 onder andere aan het beperken van de complexiteit van buitendienststellingen, het verbeteren van tekeningen en markeringen, het verduidelijken van de voorwaarden voor werken in Persoonlijke Waarneming (PW) en het verhogen van het risicobewustzijn van personeel bij Branchegerichte Toelichting Railinfrastructuur (BTR),

Meetsysteem

De KPI's voor Veilig werken worden conform de huidige definitie uit Promisse gegeneerd. Om tot de KPI-getallen conform de Europese definitie te komen, 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.

Veiligheid Management Systeem

Het Veiligheid Management Systeem (VMS) voldoet aan de Europese Veiligheidsrichtlijn 2004/49/EG. Het VMS is op 24 april 2008 erkend door de minister van Verkeer & Waterstaat. Via deze erkenning heeft ProRail de veiligheidsvergunning verkregen voor de maximale geldigheidsduur van drie jaar, conform de Beheerconcessie. Door dit VMS geeft ProRail invulling aan artikel 7 van de aan haar verleende Beheerconcessie.

Conform ons VMS stellen we jaarlijks de bedrijfsdoelstellingen voor veiligheid vast. Het uitgangspunt bij het vaststellen van die doelstellingen is dat ten minste wordt voldaan aan de doelstellingen uit de tweede Kadernota Railveiligheid. ProRail heeft deze doelstellingen vertaald naar bedrijfsdoelstellingen voor het maximum aantal trein-trein botsingen, ontsporingen en arbeidsongevallen. Door te sturen op het voorkomen van deze ongewenste gebeurtenissen, voorkomen we letsel bij reizigers en mensen

²⁰ VWS: Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

²¹ Conform de Europese definitie.

die werken aan het spoor. De veiligheidstoets - binnen ProRail is dit een jaarlijkse risicoanalyse dienstregelen - is een integraal onderdeel van het bedrijfsproces capaciteitsverdeling en is expliciet in het VMS genoemd.

Milieu

Zoals gezegd krijgt milieu de extra aandacht die ze verdient door het Milieu Management Systeem (MMS). De sturing van alle activiteiten gericht op het realiseren van de milieudoelstellingen, gebeurt op strategisch en tactisch niveau conform dit MMS. In deze paragraaf lichten we het MMS verder toe. Net als drie milieuaspecten waar we in 2010, extra aandacht aan geven: natuur en landschap, geluid en energie.

Milieu-managementsysteem

In navolging van het VMS werkt ProRail aan verbetering van het MMS, door verdieping en concretisering. In 2010 zal de borging van de 'compliance' een belangrijk aandachtspunt zijn. In 2009 is daarvoor een Task Force Milieu gestart met als doel het inzichtelijk krijgen van de mate van 'compliance' (voldoen aan wet- en regelgeving). Ondersteunend hieraan is een Vergunningen Beheer Systeem opgezet.

Natuur en landschap

De ambities van ProRail met betrekking tot natuur en landschap zijn vertaald in concrete implementatieplannen voor bermbeheer en landschappelijke inpassing van railinfrastructuur. In 2010 zullen deze plannen uitgevoerd worden.

Geluid

Tot 2012 loopt voor emplacementen het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) om te kunnen voldoen aan de vereiste milieunormen. In 2010 worden de maatregelen conform dit plan uitgevoerd. In 2009 is een beschikkingsaanvraag gedaan voor de uitvoering van de vier pre-NoMo²²-projecten om geluidhinder te reduceren en de opzet van een aansluitend uit te voeren meerjarenprogramma Geluidssanering. Dit meerjarenprogramma wordt uitgevoerd van 2011 tot en met 2020.

Naar aanleiding van de uitvoering van de genoemde projecten in 2009 en 2010 worden de programmadoelstellingen voor 2011 en verder geoptimaliseerd.

Energie

In het kader van energiebesparing worden in 2009-2010 de maatregelen uit het energiebesparingsplan (EBP4) uitgevoerd. In 2010 vindt ook een oriëntatie plaats voor een nieuwe MeerJarenAfspraak (MJA). Op basis daarvan wordt in 2010 het ProRail energiebeleid voor 2010-2020 opgesteld.

Duurzaamheid

In navolging van de voornemens van de Rijksoverheid om in 2010 100% duurzaam in te kopen, heeft ProRail de ambitie om in 2010 zoveel mogelijk duurzaam in te kopen. Eind 2009 heeft ProRail inzichtelijk welke duurzaamheidcriteria zij hanteert in haar inkoopproces. Begin 2010 besluit ProRail welke duurzaamheidcriteria zij verder zal borgen in haar inkoopproces.

Daarnaast heeft ProRail vanaf 1 december 2009 de CO2-prestatieladder opgenomen in al haar aanbestedingen. De prestatieladder stimuleert bedrijven die deelnemen aan aanbestedingen hun eigen CO2-productie te kennen en te verminderen. Bedrijven kunnen een fictieve korting op hun inschrijving krijgen als zij bewust omgaan met CO2 en echt werk maken om de uitstoot te reduceren. Hoe hoger de score, hoe beter het gunningvoordeel dat het bedrijf bij de aanbesteding krijgt.

2.4 Risicomanagement

ProRail beheerst de risico's, die het realiseren van de doelstellingen van ProRail kunnen bedreigen, effectief en efficiënt. Hiertoe heeft ProRail een systeem van risicomanagement ingericht dat intern en extern²³ is geaudit.

²² NoMo: Nota Mobiliteit

²³ Audit Ernst & Young: Onderzoek naar de beheersing van de uitvoering van de concessie (controleprotocol 2008; par. 2.3).

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

Om het proces van risicomanagement te ondersteunen, heeft ProRail een risicoregister geïmplementeerd en heeft de directie van ProRail de acceptatiegraad van risico's vastgesteld. De directie heeft vanuit het totale risicoregister de toprisico's voor ProRail bepaald.

De risico's van ProRail worden voortdurend gemonitord via de kwartaalrapportages en integraal besproken met de directie. Waar nodig, zijn hierbij voor deze risico's aanvullende beheersmaatregelen getroffen. Deze maatregelen kunnen mogelijke gevolgen beperken of helemaal voorkomen. De afdeling audit draagt zorg voor een continue monitoring van de beheersing van risico's.

Ontwikkelingen

Begin 2009 is besloten om de periode 2009 en 2010 in te zetten op het robuuster maken van het risicomanagementproces. Daartoe zijn activiteiten gepland die alle elementen van het COSO-model adresseren, vanaf de interne omgeving tot aan het monitoren.

Risico's met betrekking tot de KPI's

De kernprestaties van ProRail worden met behulp van een dashboard gemanaged. Zoals aangegeven wordt in de kwartaalrapportages over de stand van zaken gerapporteerd. In een risk assessment stellen we vast hoe groot het risico is dat we de norm van een kernprestatie niet halen. De (aanvullende) beheersmaatregelen worden vervolgens in het risicoregister vastgelegd.

De volgende toprisico's van ProRail vormen een bedreiging voor het bereiken van de afgesproken kernprestaties:

- Het risico van onjuiste informatievoorziening over de KPI's. De KPI's van ProRail fungeren als maatstaf voor de prestaties van ProRail. De informatievoorziening over KPI's is dus van essentieel belang in onze sturing en verantwoording;
- Het risico van uitval van verkeersleidingsystemen en het ontbreken van uitwijkvoorzieningen voor belangrijke onderdelen van de infrastructuur;
- Het testen van nieuwe technologie met betrekking tot ERTMS²⁴ op drie corridors in 2010 kan belangrijke risico's met zich meebrengen voor de kernprestaties.

De bijbehorende beheersingsmaatregelen zijn conform de hierboven toegelichte methodiek vastgelegd in het risicoregister. Door middel van de jaarlijkse 'risk self assessments' en 'control self assessments' worden de risico's gemanaged.

²⁴ ERTMS: European Rail Traffic Management System

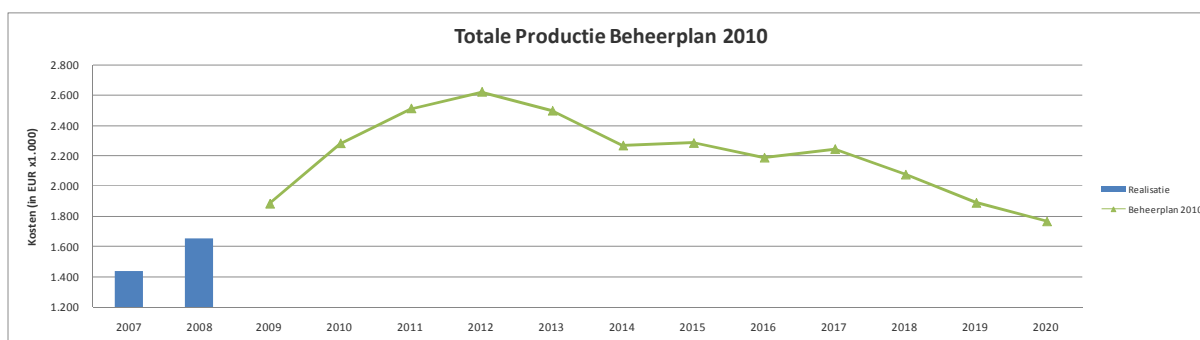
3 Financiën 2010- 2020

3.1 Inleiding

In de afgelopen jaren hebben we onze prestaties op het gebied van betrouwbaarheid, beschikbaarheid, benutting en veiligheid verbeterd en robuust gemaakt. Wij maken een aanzienlijke sprong in de prestaties over 2010 in vergelijking met 2006²⁵. De infrastructuur is bijvoorbeeld minder vaak defect, storingen dalen met 15% ten opzichte van 2005 en we hebben minder tijd nodig voor reparaties. Hierdoor is de tijd dat het spoor niet beschikbaar was in de periode 2006-2009 met bijna 50% afgenomen: van 99,3% beschikbaarheid in 2006 naar 99,61% in 2009 (prognose).

Productie 2010

In 2009 is de hoeveelheid uitgevoerd werk hoger dan in 2008. In 2010 zetten we deze trend door. Het productievolume in 2010²⁶ ligt 18% hoger dan in 2009. Daarnaast leidt de integrale aanpak van programma's - in samenwerking met vervoerders - tot meer tevredenheid bij onze klanten.



Figuur 3-1: totaal productie (exclusief apparaatskosten en financiële baten en lasten)

Voor 2010 tot 2020 zijn de productiereeksen herijkt ten opzichte van 2004. Dit is nodig om te kunnen beoordelen in hoeverre wij voor de functiehandavingsreeks invulling kunnen geven aan de NoMo²⁷-efficiencytarget, en in hoeverre we een stabiele productieplanning kunnen presenteren binnen de financiële kaders. Voor de functiewijziging was het zaak de productieplanning 2010 en verder te harden en de mogelijkheden tot versnelling te onderzoeken.

Functiehandhaving²⁸: verbeterde planning en invulling van efficiency

Om de verbetering van de prestaties van ProRail ook te vertalen naar onze financiële huishouding, is in 2009 een grote stap gezet. Onze financiële basis voor functiehandhaving, ons lange termijn vervangings- en onderhoudsplan van 2004, is vernieuwd. Onze ervaringen van de afgelopen jaren in het werk aan het spoor leiden tot een aanzienlijke verbetering in de kwaliteit van de langetermijnreeksen (en onderliggende uitgangspunten).

Naast kwalitatief goede langetermijnreeksen, passend bij onze ambitie, is ook gezocht naar mogelijkheden om op termijn invulling te geven aan de NoMo-efficiencytarget. In 2008 en 2009 werden de eerste voortekenen van deze efficiency zichtbaar. Om echter de meerjarige efficiencytarget in te vullen, hebben we deze voortekenen eerst willen harden om enige mate van zekerheid te hebben voor de lange termijn. In het herijkingsproces hebben wij voldoende zekerheid gekregen voor de eerste jaren om onszelf op de lange termijn te committeren aan de nieuwe reeksen.

Dit neemt niet weg dat genomen maatregelen zich de komende jaren nog moeten bewijzen, Van ProRail vraagt dit de nodige inspanning om de gewenste efficiency waar te maken.

²⁵ Bronnen: ProRail Beheerplannen 2005-2009.

²⁶ Totale productie is inclusief MIRT, FENS en omgevingswerken, en exclusief apparaatskosten en financiële baten en lasten.

²⁷ NoMo: Nota Mobiliteit, die de Nota Ruimte uitwerkt voor verkeers- en vervoerthema's.

²⁸ Functiehandhaving betreft de activiteiten voor Beheer en Instandhouding zoals KO, GO, Beheer, Transfer en Vervanging.

De langetermijnreeksen dalen met EUR 1.026 miljoen²⁹ in de periode 2009-2020 ten opzichte van het Beheerplan 2009. Dit is voor het grootste deel het gevolg van de geplande efficiencymaatregelen. Hiermee is invulling gegeven aan de meerjarige efficiencytarget van EUR 750 miljoen. Daarnaast dekken we een deel van het in het Beheerplan 2009 dreigende begrotingstekort.

Voorbeelden van maatregelen die deze efficiency mogelijk maken, zijn een betere aansturing van onderhoudsaannemers en het in concurrentie aanbesteden van kleinschalig onderhoud met Prestatie Gericht Onderhoud (PGO-) contracten.

Daarnaast gebruiken we met het programma Tijd-Ruimte-Slots een methode die de werkzaamheden op een spoorlijn optimaliseert op de aspecten hinder en kosten. Details over de invulling van de efficiency staan per functiestroom in dit hoofdstuk beschreven.

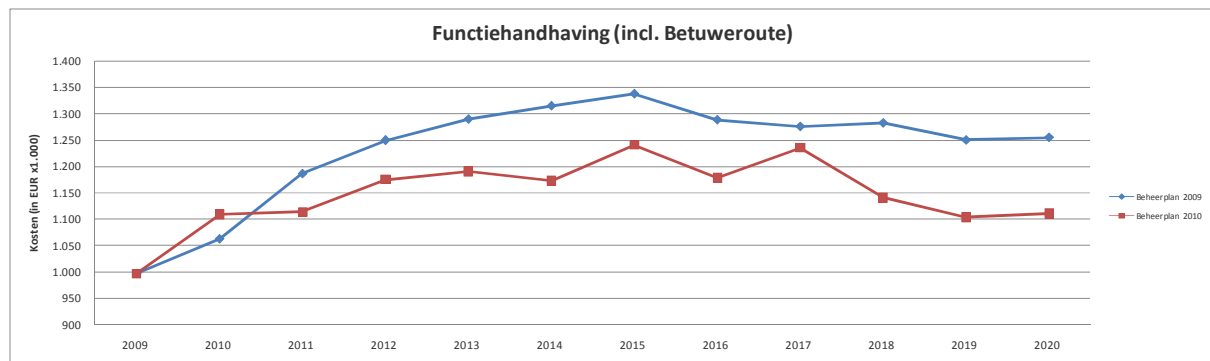
Er zitten nog elementen in de reeks die de komende periode verder moeten worden uitgewerkt. Bijvoorbeeld reeksen voor Mistral en ICT. Dit is in lijn met de bevindingen uit de audit³⁰ op de nieuwe reeksen. Wij zijn vanuit een maatschappelijk kostenooqpunt van mening, dat de implementatie van Mistral goedkoper moet. Wij zien daarvoor kansen, maar uit de aanbesteding eind 2009 zal blijken of onze veronderstelling juist is.

Daarnaast hebben wij conform de evaluatie over de voortgang “op de rails”³¹ ons ICT-beleid tegen het licht gehouden. Dit heeft ertoe geleid, dat ook op het gebied van ICT plannen voor ‘Life Cycle Management (LCM)’ worden uitgewerkt. Deze plannen leiden tot extra inzet van middelen op korte termijn. Verdere uitwerking en de kosten daarvan zullen in het Beheerplan 2011 hun weerslag krijgen.

In de vervoersprognose gaat ProRail uit van de uitrol van Programma Hoogfrequent Spoor. De intensive dienstregeling kan er toe leiden dat voor andere onderhoudsroosters gekozen moet worden, met meer nachtwerk. Hierdoor kunnen de kosten significant hoger worden. In de kostenreeksen in dit beheerplan is voorsnog geen rekening gehouden met extra kosten als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

Als laatste is er geen rekening gehouden met eventueel toekomstige indexatietekorten of -overschotten voor de periode 2010-2020.

De herijking van de lange termijn reeksen leidt tot het volgende beeld voor functiehandhaving (Beheer en Instandhouding) ten opzichte van het Beheerplan 2009.



Figuur 3-2: Functiehandhaving

In onze financiële planning zijn pieken en dalen waarneembaar. Dit is het gevolg van de modellering van het lange termijn plan op basis van de levensduur. Om het werkpakket uitvoerbaar te houden, optimaliseert ProRail de programmering van werkzaamheden. Dit gebeurt door middel van het opstellen van een productie- en een uitvoeringsplan voor de eerste twee exploitatiejaren. Hiermee is de productie voor 2010 en 2011 gehard. Voor de jaren na 2011 vindt op basis van deze optimalisatie mogelijk een kleine verschuiving van financiële middelen tussen de jaren plaats.

²⁹ Betreft met name PGO efficiency (-/- EUR 585 mln.), effect slijpprogramma (-/- EUR 70 mln.), levensduurverlenging en aanbestedingsstrategieën (bovenbouw)vervangingen (-/- EUR 240 mln.) en intensivering ICT-beleid (+ EUR 235 mln.). Overige kostenreducties bedragen in totaal EUR -/- 380 miljoen.

³⁰ Solving IMCG B.V., 2009; audit lange termijn reeksen Beheerplan 2010.

³¹ Evaluatie voortgang ‘op de rails’. Verkeer en Waterstaat (rapport opgesteld door McKinsey), 2008.

Zoals zichtbaar in figuur 3-2 gaan wij in 2010 meer werk doen dan in 2009. Dit wordt vooral veroorzaakt door de versnellingen die zijn afgesproken. Voorbeelden zijn het versnellen van specifieke projecten³² en vervanging van ICT en treinbeveiliging.

ProRail heeft in het formuleren van de langetermijnstrategie ook een financiële langetermijnambitie van reductie van de 'Life Cycle Costs'³³ (LCC) per treinkilometer geformuleerd. De herijking van de langetermijnreeksen die nu in het Beheerplan 2010 staan, leiden tot een reductie van de LCC.

Uit de herijking van de langetermijnreeksen volgt een drietal financieringsproblemen. Deze zijn in lijn met de geldende "spelregels" tussen het ministerie en ProRail. Het gaat om:

- de nog te financieren infra- en intensiteitsmutaties na 2010 (EUR 156 miljoen),
- de ongedekte versnelling van het programma Toegankelijkheid (EUR 200 miljoen), en
- een negatief prijseffect uit de gebruiksvergoeding naar aanleiding van de veranderde methodiek vanaf 2012 (EUR 114 miljoen).

Deze posten tellen op tot een bedrag van EUR 470 miljoen. Ze worden hieronder toegelicht.

Om de werkzaamheden van het programma Toegankelijkheid voor 2020 af te ronden is onvoldoende dekking binnen de in deze periode beschikbare middelen. Dit leidt tot een exploitatietekort van circa EUR 200 miljoen in de periode 2010 tot 2020 dat ProRail niet kan financieren.

De ontwikkeling van de gebruiksvergoeding is in lijn met het kabinetsstandpunt. Op basis van de afgesproken systematiek van de gebruiksvergoeding zal een tekort ontstaan in onze exploitatie door een onvolledige doorbelasting van de kosten en daarmee een daling van de inkomsten. In paragraaf 3.2.1 maken we dit zichtbaar. Omdat de afspraken gebruiksvergoeding tot 2014 lopen, en het Beheerplan een vooruitblik tot 2020 kent, zullen we de jaren 2015 tot 2020 extrapoleren op basis van de huidige tariefsafspraken. In 2010 en 2011 zal ProRail de verschillen (EUR 11 miljoen per jaar) zelf opvangen. In het Beheerplan 2012 moet er een passende oplossing binnen de afgesproken systematiek worden gepresenteerd voor het resterende meerjarig tekort.

Verder wordt verondersteld dat de toekomstige kosten voor infra- en intensiteitstijgingen, die voortkomen uit de stijging van de hoeveelheid infrastructuur en de belasting hiervan na 2010, zullen worden gedekt. Deze kosten zijn gepland in de huidige financiële reeksen. Wij verwachten dat deze middelen ook aanvullend op het huidige budget beschikbaar worden gesteld. Een overzicht van deze toekomstige mutaties is opgenomen in paragraaf 3.2.1.

Naast deze drie financieringsproblemen overstijgen de benodigde middelen de beschikbare middelen met EUR 167 miljoen.

Functiewijziging: sneller en meer productie

Het conform afspraak en volledig uitvoeren van deze functiewijzigingsprojecten heeft gevolgen voor de klanttevredenheid van alle klanten en de prestaties op het spoor. Ook kunnen de projecten leiden tot extra capaciteit, en dat draagt weer bij aan de groeiambities op het spoor. Wij zijn ons terdege bewust van het belang voor onze omgeving.

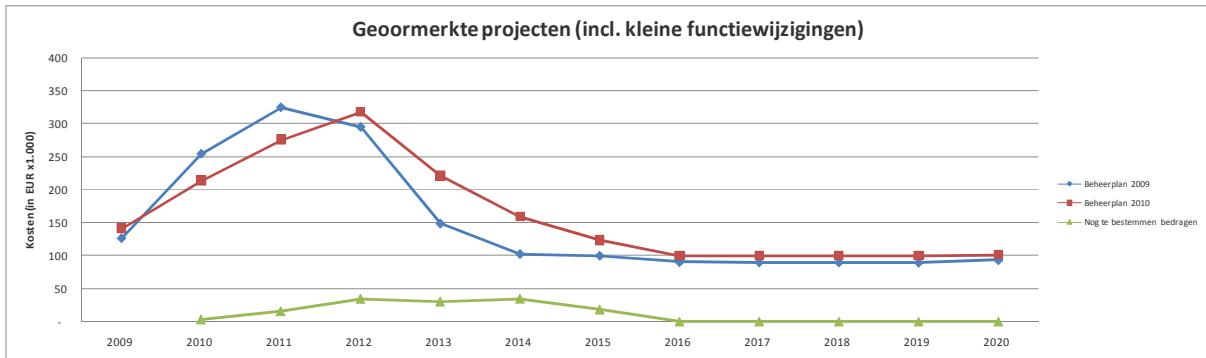
Als we kijken naar de prognose 2010 en verder, voor de geormerkte projecten, dan zien we een wisselend beeld ten opzichte van de prognose 2009.

- Positieve ontwikkelingen bij Sneller Rijden, waar zonder de beschikbare middelen uit te putten de doelstellingen worden gehaald. Circa EUR 40 miljoen is beschikbaar voor andere spoorse doelstellingen;
- Versnellingen in de uitvoering van de programma's Ruimte voor de Fiets (EUR 7 miljoen) en Toegankelijkheid (EUR 2 miljoen) in 2010;
- De productie voor kleine functiewijzigingen is structureel verhoogd naar EUR 60 miljoen;
- Voor 2^e fase Herstelplan spoor geldt:

³² Conform de gespecificeerde versnellingen in april 2009.

³³ 'Life Cycle Costs' betreffen de kosten ten behoeve van instandhouding van het spoor. Het betreft een combinatie van exploitatielasten (Beheer, Transfer, KO, GO en apparaatskosten van IM/ICT) en kosten voor vervangingsinvesteringen. Voor de KPI worden de treinkilometers voor personenvervoer, goederenvervoer en overig vervoer op het door ProRail beheerde gemengde spoorwegnet bij elkaar opgeteld.

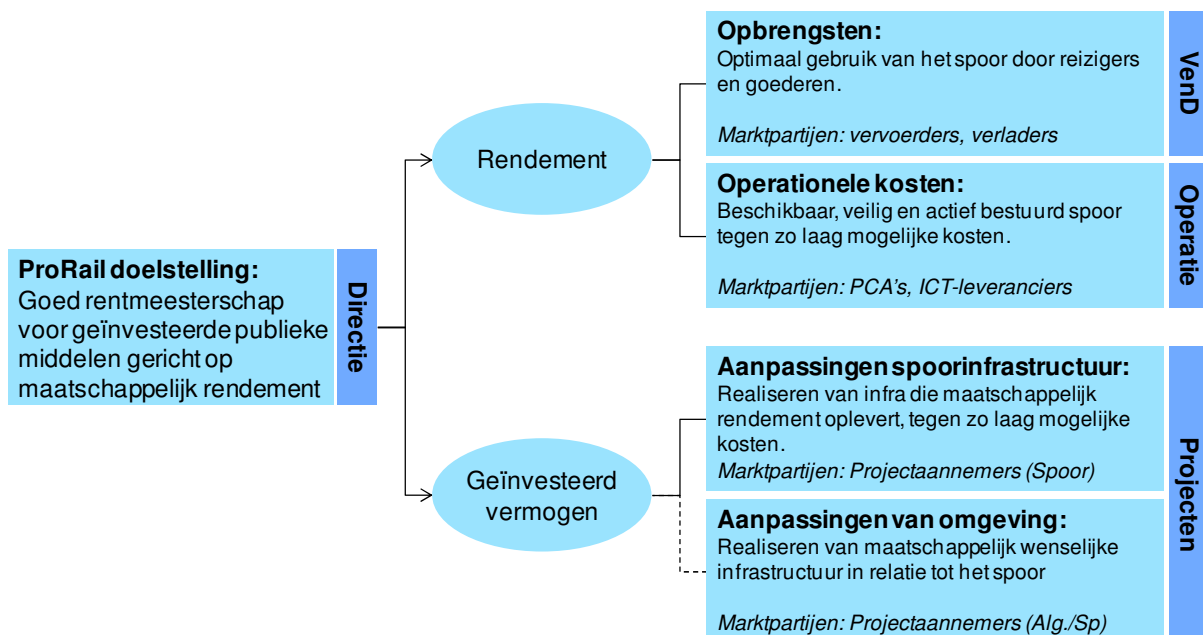
- dat in samenspraak met onze klanten en omgeving de huidige oplossingsrichtingen worden getoetst aan de doelstellingen voor punctualiteit, capaciteit (reistijden en rijtijden), betrouwbaarheid en beschikbaarheid. Daarbij blijkt dat een aanpassing of aanvulling van de scope in enkele gevallen zeer wenselijk is en bijdraagt aan de doelstellingen van het programma.
- dat nieuwe inzichten in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) leiden tot mogelijke alternatieven die beter aansluiten bij de programmadoelstellingen dan de eerder gekozen oplossingsrichtingen. Deze ontwikkelingen hebben geleid tot een aanpassing van het projectenprogramma binnen 2^e fase Herstelplan spoor. Deze aanpassingen vragen extra tijd, waardoor de aanpassingen in sommige gevallen na 2012 worden opgeleverd.



Figuur 3-3: Geormerkte projecten (incl. kleine functiewijzigingen)

Financiële sturing in het nieuwe organisatiemodel

Het nieuwe besturingsmodel van ProRail levert een wezenlijke bijdrage aan het waarmaken van onze doelstellingen. In figuur 3-4 illustreren we hoe we de sturing en beheersing van onze financiële doelstellingen hebben ingericht. Het nieuwe besturingsmodel van ProRail legt een veel directere link tussen de doelstellingen en de eenheden die er voor verantwoordelijk zijn. De nieuwe structuur kent minder overdrachtsmomenten, een geoptimaliseerde interne en externe communicatie en een betere oriëntatie op de klant. Dit ondersteunt onze doelstellingen van een efficiënte organisatie die haar productieafspraken waarmaakt.



Figuur 3-4: de doelstellingen vanuit het nieuwe organisatiemodel gezien

Zo sturen Vervoer en Dienstverlening (V&D) en Operatie op de planning en de uitvoering van beheer en instandhouding van het spoor en stuurt Projecten op de investeringsportefeuille en de uitvoering daarvan.

In paragraaf 3.2 en paragraaf 3.3 zetten we de meerjarenplanning inkomsten en de meerjarenplanning productie uiteen. Naast de productie behoren ook de apparaatskosten en de financiële baten en lasten tot de zogenoemde productie. Deze zijn beschreven in paragraaf 3.4 en 3.5.

3.2 Meerjarenplanning inkomsten

3.2.1 Gebruiksvergoeding

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

Gebruiksvergoeding													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Gebruiksvergoeding Gemengd Net (2009)	241	274	276	280	287	288	294	294	294	294	294	299	3.416
Compensatieregeling goederenvervoer	-8	-5	-2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-14
Netto Gebruiksvergoeding Gemengd Net (2009)	234	269	274	280	287	288	294	294	294	294	294	299	3.402
Mutaties Volume-effect	-5	-1	2	1	1	3	-1	1	4	7	10	7	29
Mutaties Prijs-effect (OHR)	-	-11	-11	-11	-11	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-14	-136
Mutaties Prijs-effect (overig)	-2	-15	-17	-14	-15	-14	-14	-14	-15	-15	-15	-15	-165
Netto Gebruiksvergoeding Gemengd Net (2010)	227	243	249	257	261	263	265	268	270	273	275	278	3.130
PROJ Stille Treinen	-	-4	-4	-4	-4	-4	-	-	-	-	-	-	-19
Netto Gebruiksvergoeding Gemengd Net (2010)	227	239	245	253	257	259	265	268	270	273	275	278	3.111
Gebruiksvergoeding Betuweroute (2009)	10	12	14	17	20	20	20	20	20	20	20	20	210
Mutaties Prijs/Volume-effect	-	-	-	-	9	9	9	9	9	9	9	9	73
Gebruiksvergoeding Betuweroute (2010)	10	12	14	17	29	29	29	29	29	29	29	27	283
Totaal Gebruiksvergoeding	237	251	259	271	286	288	294	297	299	302	304	305	3.394

Tabel 3-1a: Gebruiksvergoeding 2009-2020

Gebruiksvergoeding Gemengd Net

De reeks voor de gebruiksvergoeding Gemengd Net zoals deze hierboven is gepresenteerd is gebaseerd op de verwachte inkomsten uit gebruiksvergoeding uitgaande van de tarieven in de Netverklaring.

In het voorjaar van 2009 is een prognose van de meerjarige vervoersontwikkeling opgesteld. Deze prognose vormt de basis voor de gepresenteerde opbrengstontwikkeling. Voor de goederenmarkt zijn de prognoses naar beneden bijgesteld. Daar staat tegenover dat de prognose voor het reizigersvervoer naar boven is bijgesteld, omdat de verwachting is dat het reizigersvervoer de komende jaren blijft toenemen. Zo zullen er in 2010 meer treinen rijden tussen Amsterdam en Utrecht, Amsterdam en Haarlem, Amsterdam en Enkhuizen, Nijmegen en Arnhem, en Apeldoorn en Enschede. Bovendien is het nachtnet uitgebreid tussen Utrecht en Rotterdam. Per saldo leidt dit tot een positief volume-effect en een gunstige ontwikkeling van de gebruiksvergoeding (zie tabel 3-1a). De extra inkomsten uit gebruiksvergoeding als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zijn in deze cijfers nog niet meegenomen.

In het kader van de Netverklaring (NV) 2010 zijn gesprekken gevoerd met vervoerders. Inmiddels heeft dit geleid tot een aanvulling op de NV 2010. Deze aanvulling gaat uit van een aanzienlijk lagere stijging van de gebruiksvergoeding dan op basis van de NV 2010 is aangekondigd. Belangrijkste reden voor aanpassing van de tarieven was de herberekening van het percentage kosten kleinschalig onderhoud, dat rechtstreeks voortvloeit uit de exploitatie van de treindienst.

De ontwikkeling van de gebruiksvergoeding is in lijn met het kabinetsstandpunt. In 2009 is de in de oorspronkelijke Netverklaring 2010 gepubliceerde systematiek van de gebruiksvergoeding aangepast, hetgeen leidt tot een daling van de geprognosticeerde inkomsten. Daar de aangepaste gebruiksvergoedingsystematiek doorwerking heeft tot 2014 en het Beheerplan een vooruitblik tot 2020 kent, zullen we de jaren 2015 tot 2020 extrapoleren op basis van de aangepaste systematiek. In 2010 en 2011 zal ProRail de verschillen (EUR 11 miljoen per jaar) zelf opvangen. In het Beheerplan 2012 moet een passende oplossing binnen de aangepaste systematiek worden gepresenteerd voor het resterende meerjarig tekort (in totaal EUR 114 miljoen).

Het restant van het prijseffect (EUR 165 miljoen) wordt grotendeels verklaard door het feit dat in het Beheerplan 2009 een aantal mutaties was opgenomen dat niet in de gebruiksvergoedingstarieven is opgenomen. Waaronder inframutaties en indexatie historische reeks. In het huidige Beheerplan is dit gecorrigeerd.

Daarnaast zijn de werkelijke meerkosten van het onderhoudsrooster door aanbestedingsresultaten lager dan eerder was geraamd. Dit voordeel wordt geheel doorgegeven aan de vervoerders waardoor de opbrengst met EUR 6 miljoen per jaar is verlaagd.

Tarieven goederenvervoer

Er zijn vaste tariefafspraken met de goederenvervoerders tot en met 2011. Deze tarieven zijn lager dan de gebruiksafhankelijke kosten. De compensatie van dit verschil wordt gedekt door de subsidie van Verkeer & Waterstaat gelimiteerd tot EUR 23 miljoen. Het restant komt voor rekening van ProRail, het effect hiervan is verwerkt in de reeks.

Stille treinen

Tijdens de uitvoering van het Innovatieprogramma Geluid is onderzoek gedaan naar (bron)maatregelen om geluidsoverlast van spoorwegen te reduceren. Uit onderzoek is gebleken dat het stiller maken van lawaaierig materieel de meest kosteneffectieve (bron)maatregel is. Om deze meest kosteneffectieve maatregel toe te passen, heeft ProRail een financieel instrument ontwikkeld om vervoerders/wagoneigenaren te stimuleren om hun lawaaierig materieel om te bouwen. Hiermee wordt beoogd dat er meer "stille" kilometers in Nederland worden gereden. De kosten hiervan bedragen EUR 19 miljoen voor de periode 2010 t/m 2014.

Gebruiksvergoeding Betuweroute

Voor de opstartfase van de Betuweroute is er subsidie beschikbaar gesteld op basis van de "businesscase Keyrail" tot en met 2012. Deze businesscase veronderstelt een kostenneutrale dienstverlening op dit traject vanaf 2013. Omdat de afspraken rond de Betuweroute tot 2012 lopen en het Beheerplan een vooruitblik tot 2020 kent, hebben we de jaren 2013 tot 2020 geëxtrapoleerd op basis van de kostenbegroting 2012. De baten zijn kostendekkend gepresenteerd.

3.2.2 Subsidie ministerie van Verkeer & Waterstaat

De subsidie van V&W betreft de benodigde subsidie voor kosten van vervangingsinvesteringen en exploitatiekosten (capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten) van het landelijke spoorwagennet.

Subsidiebijdragen Verkeer & Waterstaat													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Subsidie Verkeer & Waterstaat	1.046	1.513	994	903	1.022	1.028	1.339	1.511	1.591	1.594	1.343	1.192	15.075
Vooruitontvangen subsidie V&W per 31-12-2008	146	93	6	9	-	-	-	-	-	-	-	-	255
Nog te beschikken 2009	115	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	115
Totaal 2009-2020	1.307	1.606	1.000	912	1.022	1.028	1.339	1.511	1.591	1.594	1.343	1.192	15.445

Tabel 3-1b: Bijdragen Rijksverheid 2009-2020

Deze bedragen wijken af van de door het ministerie van Verkeer en Waterstaat vermelde bedragen in de Rijksbegroting. Dit wordt vooral veroorzaakt door een verschil in kasritme (wanneer is welk geld nodig), BTW en het feit dat meer partijen putten uit deze middelen. Van de in 2010 genoemde middelen in de rijksbegroting (circa EUR 1,857 miljard) vraagt ProRail een subsidiebedrag aan van EUR 1,306 miljard voor werkzaamheden aan het spoor.

Vooruitontvangen subsidiebijdragen en nog te beschikken 2009

Het totaal aan vooruitontvangen subsidiebijdragen per 31 december 2008 bedraagt EUR 255 miljoen. Daarvan is EUR 201 miljoen voor geoordeelde gelden (zie tabel 3-1b). Deze bijdragen zijn door V&W reeds beschikt, maar de kosten worden in de jaren 2009-2012 gemaakt. Daarnaast heeft V&W nog EUR 115 miljoen te beschikken in 2009 over de subsidiebijdrage uit 2008.

Van de subsidieaanvraag 2009 is circa EUR 40 miljoen niet beschikt. Middels een aanvullende subsidieaanvraag zullen wij dit bedrag, voorzien van onderbouwing, alsnog aanvragen.

3.2.3 Inkomsten van private en publieke partijen

Inkomsten van private en publieke partijen													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Inkomsten van private en publieke partijen (2009)	32	30	30	29	29	29	29	29	29	29	29	29	355
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inkomsten van private en publieke partijen (2010)	32	30	30	29	29	29	29	29	29	29	29	29	355

Tabel 3-1c: Inkomsten van private en publieke partijen

Onder deze inkomsten zijn vooral inkomsten opgenomen van werkzaamheden die zijn uitgevoerd voor private en publieke partijen. Waaronder:

- instandhouding werken van lokale en regionale partijen;
- beheer SUNIJ³⁴-lijn;
- omroepcontract met NS Reizigers;

³⁴ SUNIJ: Sneltram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein [eind 2009: verwachte intrekking van de concessie]

- beheer sectorbrede ICT-systemen (o.a. Vervoer Per Trein (VPT));
- verhuur van telecommunicatielijnen.

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

3.3 Meerjarenplanning productie³⁵

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de productie van ProRail, verdeeld naar de hoofdcategorieën Functiehandhaving en Functiewijziging.

De kosten zijn in aparte overzichten weergegeven. In onderstaande tabel (tabel 3-2) is als referentie de totale verwachte productie voor 2009 en overige kosten van ProRail weergegeven.

TOTAAL Productie													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Functiehandhaving	998	1.109	1.114	1.175	1.190	1.173	1.240	1.178	1.235	1.141	1.104	1.111	13.770
Functiewijziging	885	1.172	1.397	1.446	1.306	1.094	1.043	1.009	1.009	934	784	654	12.732
Totaal Productie	1.882	2.282	2.511	2.621	2.497	2.267	2.283	2.187	2.243	2.075	1.888	1.766	26.502

Tabel 3-2: productie 2009-2020

3.3.1 Functiehandhaving

De kosten voor functiehandhaving (cijfers 2009 conform BHP 2009) zijn, verdeeld naar zes categorieën, weergegeven in tabel 3-3 (prijsspeil 2010³⁶).

Functiehandhaving													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Beheer en Calamiteitenorganisatie	161	175	174	172	174	175	175	175	175	175	175	176	2.081
Onderhoud Transfer	64	64	64	68	68	69	81	81	82	83	84	85	893
Kleinschalig Onderhoud	279	271	266	255	243	227	228	229	229	230	231	233	2.921
Grootschalig Onderhoud	123	132	118	116	117	115	126	127	127	129	131	129	1.489
Vervangingsinvesteringen: Bovenbouwvernieuwingen	193	179	166	195	180	144	211	200	238	209	168	254	2.337
Vervangingsinvesteringen: Overige vervangingen	152	263	299	341	379	414	391	337	354	286	285	208	3.712
Betuweroute	25	25	27	27	29	29	29	29	29	29	29	27	337
Totaal Functiehandhaving	998	1.109	1.114	1.175	1.190	1.173	1.240	1.178	1.235	1.141	1.104	1.111	13.770

Tabel 3-3: functiehandhaving 2009-2020

ProRail heeft in 2004 voor het eerst een gedetailleerd lange termijn vervanging- en onderhoudsplan opgesteld. Dit plan is in 2009 herijkt. Het lange termijn vervanging- en onderhoudsplan 2009 (LT-Plan) omvat het domein functiehandhaving (FH). De prognose is opgebouwd uit circa 125 onderliggende gemodelleerde cashflowreeksen voor alle basisobjecten en kostensoorten. Hiervoor is gebruik gemaakt van harde referenties zoals de SAP objectregistratie, kostenkengetallen (Rail Case Base) en de materiële vaste activa (MVA).

Daarbij is in de onderliggende reeksen op de volgende wijze rekening gehouden met de te leveren prestaties:

- De mutaties in intensiteit van het gebruik zijn doorvertaald naar Klein Onderhoud (KO), Groot Onderhoud (GO) en Beheer.
- De prestatie in de zin van geleverde treinkilometers is verwerkt in de reeksen.
- De te verwachten in beheername van nieuwe infrastructuur is doorgerekend voor KO (ten dele), GO en Beheer.
- Via het productieplan wordt gewerkt aan het elimineren van 'performance killers'
- In de Prestatie Gericht Onderhoud (PGO)contracten voor KO moeten aannemers een storingsprofiel garanderen dat gunstiger is dan de huidige prestatie.
- Verder zal programma Stationsoutillage positief uitwerken op indicatoren als sociale veiligheid en de klantbeleving.

³⁵ Met productie in een bepaald jaar worden de verwachte uitgaven voor exploitatie- en investeringskosten van dat jaar bedoeld.

³⁶ De kosten zijn weergegeven op prijspeil 2010 door deze met 1% te indexeren conform de verwachte prijsontwikkeling

"consumentenprijsindex (CPI) 2010". Bron: Centraal Economisch Plan 2009

(www.cpb.nl/nl/pub/cepmev/cep/2009/pdf/cep2009.pdf), Bijlage 2 Kerngegevens voor Nederland, 1970-2010.

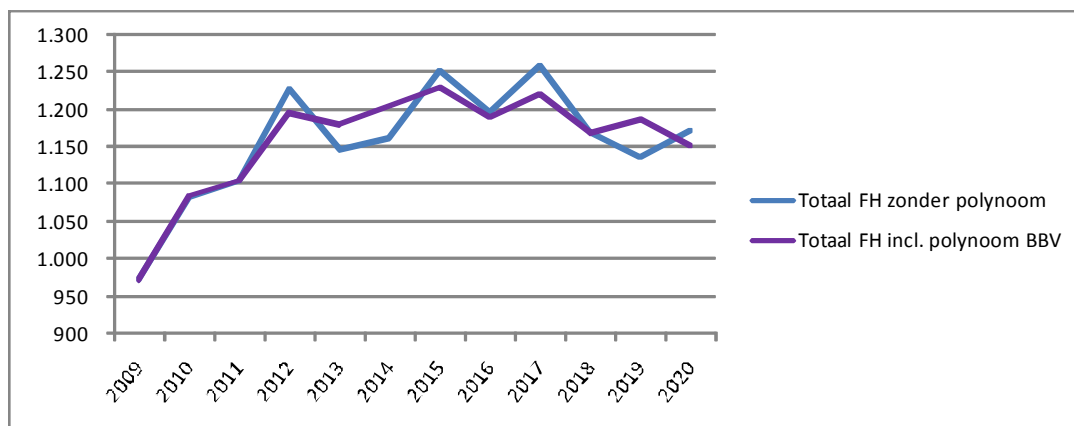
Op het totaalniveau van de reeksen in dit Beheerplan zijn deze verbanden slechts in beperkte mate te vinden. Per kostensoort zal in de volgende paragrafen worden aangegeven voor welke KPI's de activiteiten worden geleverd.

De afgelopen jaren zijn de functiehandavingskosten gegroeid. Oorzaken zijn onder andere het verbeteren van de prestaties, het mogelijk maken van de vervoersgroei, de verzwaarde veiligheidsregelgeving, gerealiseerde infra-uitbreidingen en noodzakelijke vervanging van systemen, zoals het beveiligingssysteem (Mistral) en het energievoorzieningssysteem. Daarnaast stijgen de kosten ook door de nu min of meer continue vervangingsbehoefte van de moderne verkeersleiding- en communicatiesystemen als gevolg van hun relatief korte levensduur. De kosten voor Kleinschalig Onderhoud (KO), Grootschalig Onderhoud (GO) en Beheer stabiliseren zich naar verwachting in komende jaren en gaan zelfs iets dalen. Dat is vooral te danken aan de kostenverlagingen die worden gerealiseerd met het nieuwe Prestatie Gericht Onderhoud (PGO contracten).

Het transitieproces van langetermijnplan (LT-Plan) naar een daadwerkelijke realisatie, en de samenhang met de beschikbare en aangevraagde middelen in het Beheerplan (BHP), ziet er als volgt uit.

Het LT-Plan (periode 2010-2020) levert een reeks op voor functiehandhaving op basis van modellering. De modellering heeft plaatsgevonden op basis van de kwantiteiten in de asset database, vervoersmutaties, inframutaties en gemiddelde kengetallen voor kosten en levensduur. Het Productie Plan (PP) (periode 2010-2011) levert een behoeftereeks voor de korte termijn voor functiehandhaving op basis van afkeurcriteria en inspecties. Het LT-Plan en PP zijn niet gelijk. Dat komt door het verschil tussen theorie en praktijk, dus tussen wat we denken nodig te hebben en de daadwerkelijke behoefte. De uitvoeringsraming (2010 en 2011) is vervolgens een inschatting van wat er daadwerkelijk per jaar gerealiseerd gaat worden.

Voorliggend Beheerplan heeft voor 2012-2020 als basis het LT-plan en sluit aan bij het totaal aan beschikbare financiële middelen voor de periode t/m 2020. Voor 2010 en 2011 zijn de reeksen gebaseerd op de uitvoeringsramingen. Voor de jaren 2012 t/m 2020 laten sommige reeksen grote fluctuaties zien. Uit kosten oogpunt en vanuit maakbaarheid zullen die reeksen worden afgevlakt (polynoom). Zie als voorbeeld de Bovenbouwvernieuwing (BBV) reeks verderop in deze paragraaf. Figuur 3-5 geeft aan wat het effect hiervan is op het totaal van functiehandhaving.



Figuur 3-5: impact afvlakking BBV op totaal functiehandhaving

Beheer en Calamiteitenorganisatie

Beheer en Calamiteitenorganisatie													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Beheer en cal.org. (2009)	161	159	158	156	156	156	156	156	156	157	157	157	1.885
Mutaties	-	19	19	19	22	22	22	22	22	22	22	22	235
Verschuiving naar app.kst.: Nedtrain	-	5-	5-	5-	5-	5-	5-	5-	5-	5-	5-	5-	57-
Beheer en cal.org. excl. indexatie (2010)	161	173	172	170	173	173	173	173	173	174	174	174	2.062
indexatie 2010	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	19
Beheer en cal.org. incl. indexatie (2010)	161	175	174	172	174	175	175	175	175	175	175	176	2.081

Tabel 3-3a: Beheer en calamiteitenorganisatie 2009-2020

De kosten voor Beheer en Calamiteitenorganisatie zorgen voor de basis voor de prestaties die ProRail levert. Beheeractiviteiten die bijdragen aan de basis randvoorwaarden voor het functioneren van ProRail zijn:

- Het beschikbaar stellen van transportcapaciteit (TenneT);
- Onder meer gas, water, elektra, belasting (OZB), huurkosten en beleidsontwikkeling t.b.v. het primaire proces (o.a. productmanagement en onderzoek);
- Verzekeringsspolissen (bedrijfsaansprakelijkheid, brand en bestuursaansprakelijkheid);
- Beheer Post 21: het jaarlijkse beheer budget voor het softwareonderhoud van het systeem Verkeersleiding (VKL) en van de Procesleidings- en Treinbeheersingssysteem (PRL/TBS);
- Het beheer van verschillende netwerken, camera's op stations en de huur van verbindingen;
- Incidentenregie (voorheen calamiteitenorganisatie): het voor railinfrastructuurgebruikers op een betrouwbare, efficiënte en effectieve wijze voorkomen, beperken en afhandelen van incidenten die zich voordoen op en rond het spoor, gericht op het kunnen garanderen van de overeengekomen capaciteitsverdeling.

De ontwikkeling in de kosten laat een stijging zien ten opzichte van 2009. Dit wordt veroorzaakt door versterking van ICT-beheer voor capaciteitsmanagement- en verkeersleidingssystemen. De versterking van beheer draagt positief bij aan een verdere verlaging van het aantal ICT-gerelateerde storingen en de borging van dit inmiddels sterk verbeterde niveau. De KPI Beschikbaarheid gaat hierdoor omhoog. Daarnaast zijn vanaf 2013 extra kosten opgenomen voortkomend uit de geplande indienststelling van de Hanzelijn. De beheerkosten hiervan zijn de kosten die TenneT bij ProRail in rekening brengt voor het transport van energie naar de onderstations van de Hanzelijn.

Onderhoud Transfer

Onderhoud transfer													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Onderhoud transfer (2009)	64	71	72	75	76	79	80	81	82	83	83	84	929
Mutaties	-	8-	9-	7-	9-	10-	0,4-	0,5-	0,4-	0,2-	-	0,2	44-
Onderhoud transfer excl. indexatie (2010)	64	63	63	68	67	69	80	81	81	82	83	84	885
indexatie 2010	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8
Onderhoud transfer incl. indexatie (2010)	64	64	64	68	68	69	81	81	82	83	84	85	893

Tabel 3-3b: Onderhoud transfer 2009-2020

Onderhoud van transferruimtes speelt een grote rol bij het verkrijgen van een goede beoordeling van de klant en onze omgeving, één van onze strategische doelstellingen. Onderhoud Transfer draagt in belangrijke mate bij aan de reizigerstevredenheid KPI's die ProRail heeft gedefinieerd op het gebied van Reinheid en Sociale Veiligheid³⁷. De hiervoor benodigde onderhoudsactiviteiten aan de stationsinfra zijn op hoofdlijnen:

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

De kernbeweging die in de reeks zichtbaar wordt, is een neerwaartse bijstelling. Dit is onder andere het gevolg van een aantal NSP's (Nieuwe Sleutel Projecten) dat later wordt opgeleverd dan voorzien, waardoor de hogere onderhoudskosten die hiermee gepaard gaan, vertraagd zijn opgenomen.

³⁷ De prestaties op het gebied van Toegankelijkheid Stations worden verwezenlijkt door uitrol van het geormerkte project "Toegankelijkheid" (zie verder in dit hoofdstuk).

Kleinschalig Onderhoud

Kleinschalig Onderhoud (KO)													
(In EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
KO (2009)	279	284	285	292	303	304	307	307	306	305	304	307	3.583
Mutaties	-	15	21	39	63	79	82	80	79	77	75	76	688
KO excl. indexatie (2010)	279	268	264	253	240	224	225	226	227	228	229	230	2.895
indexatie 2010	-	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	26
KO incl. indexatie (2010)	279	271	266	255	243	227	228	229	229	230	231	233	2.921

Tabel 3-3c: Kleinschalig Onderhoud 2009-2020

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

Het uitvoeren van Kleinschalig onderhoud (KO) wordt tot nu gecontracteerd met aannemers door middel van Output Proces Contracten (OPC). Vanaf 2008 worden de OPC contracten omgezet in Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) contracten. De reden om over te gaan tot het in concurrentie aanbesteden van onderhoudscontracten komt enerzijds voort uit de wettelijke plicht tot het Europees aanbesteden van de contracten groter dan EUR 5 miljoen. Anderzijds komt het voort uit de verwachting dat we daarmee een betere prijs-/prestatieverhouding uit de markt kunnen halen is. Het grootste verschil met de OPC-contracten is dat de aannemer volledig zelf zijn werkzaamheden invult en garant staat voor het gespecificeerde kwaliteits- en veiligheidsniveau. Wij verwachten een hogere kwaliteit van de infrastructuur te krijgen met minder storingen. Door de vrijheid tot optimalisatie van het onderhoud door de markt in deze contractvorm, en door de concurrentieprikkels in de aanbestedingen, is een behoorlijke kostendaling te verwachten. Dit past binnen het streven naar lagere 'life cycle' kosten (LCC), zoals in de strategische doelstellingen is verwoord.

De in de KO-reeks opgenomen besparingen zijn gebaseerd op enerzijds het doortrekken van de gerealiseerde besparingen bij de aanbestede contracten en anderzijds een planning van de nog aan te besteden contracten in de tijd. In deze kostenreeks is voornamelijk geen rekening gehouden met extra kosten als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

Voor de effecten van investeringen op de exploitatie, is uitgegaan van een toename van KO-kosten als gevolg van spoorkilometermutaties. Er zijn geen mutaties in de KO-reeks opgenomen die niet-spoorkilometer gerelateerd zijn. Dit kan in de toekomst leiden tot een stijging van de reeks.

Grootschalig onderhoud

Grootschalig Onderhoud (GO)													
(In EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
GO (2009)	123	128	131	137	135	137	141	142	142	143	144	148	1.649
Mutaties	-	2	14	22	19	22	16	16	17	16	14	20	173
GO excl. indexatie (2010)	123	131	117	115	116	114	125	126	125	127	130	127	1.476
indexatie 2010	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14
GO incl. indexatie (2010)	123	132	118	116	117	115	126	127	127	129	131	129	1.489

Tabel 3-3d: Grootschalig Onderhoud 2009-2020

Grootschalig onderhoud (GO) bevat die activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur op de lange en middellange termijn te realiseren. Hiermee levert GO een bijdrage aan het realiseren van de doelstellingen op het gebied van Beschikbaarheid en Veiligheid. De activiteiten die binnen GO worden uitgevoerd zijn onder te verdelen in de volgende categorieën:

- Onderhouden en vervangen;
- Aanpassen/wijzigen van constructies;
- Conserveren van objecten;
- Slijpen van spoorstaven;
- Het bestrijden van gladde sporen.

De kosten voor grootschalig onderhoud zijn per saldo verlaagd ten opzichte van het vorige Beheerplan. Dit is onder andere het gevolg van uitvoeringsefficiëntie door het meecontracteren van GO-activiteiten binnen de Prestatie Gericht Onderhoud (PGO-) contracten. Ook is een besparing op

slijpactiviteiten voorzien als gevolg van het werken met Tijd-Ruimte-Slots (TRS). Deze ontwikkelingen zijn in lijn met de strategische doelstelling om Life Cycle Costs (LCC) te reduceren. Daarnaast is ook een aantal nieuwe kostenposten voor grootschalig onderhoud opgenomen, zoals de kosten voor OVCP (OV Chipkaart en Poortjes). Deze kosten worden vanaf 2015 niet meer gefinancierd vanuit FENS. Verder vinden vanaf 2015 de eerste GO-werkzaamheden plaats aan de (relatief nieuwe) InfoPlus-borden.

In deze kostenreeks is vooralsnog geen rekening gehouden met extra kosten als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

Vervangingsinvesteringen: Bovenbouwvernieuwing (BBV)

Vervangingsinvesteringen: Bovenbouwvernieuwingen (BBV)													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Bovenbouwvernieuwingen Gemengd Net	184	185	219	214	212	215	215	205	205	205	205	205	2.468
Bovenbouwvernieuwingen Betuweroute	4	7	4	7	9	6	6	7	6	17	4	7	83
Bovenbouwvernieuwingen Niet Concessie	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	60
Vervangingsinvesteringen: BBV (2009)	193	196	227	226	226	227	226	217	215	226	214	217	2.611
Mutaties:													
Bovenbouwvernieuwingen	-	15	63	30	43	82	16	16	21	8	49	36	264
Bovenbouwvernieuwingen Betuweroute	-	3	0	3	6	2	2	3	1	12	1	1	31
Mutaties totaal	-	19	63	33	48	84	18	19	20	20	47	35	295
Bovenbouwvernieuwingen	189	174	161	190	174	139	205	193	231	201	161	246	2.264
Bovenbouwvernieuwingen Betuweroute	4	3	3	3	4	4	4	4	5	5	6	6	51
Vervangingsinvesteringen:	193	178	164	193	178	142	209	198	236	207	167	252	2.316
BBV excl. indexatie (2010)													
indexatie 2010	-	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	3	21
Vervangingsinvesteringen:													
BBV incl. indexatie (2010)	193	179	166	195	180	144	211	200	238	209	168	254	2.337

Tabel 3-3e: Bovenbouwvernieuwingen 2009-2020

Bovenbouwvernieuwing wordt ook wel "Geleidesysteem" genoemd. Dit is één van de acht systemen die binnen ProRail worden onderscheiden.

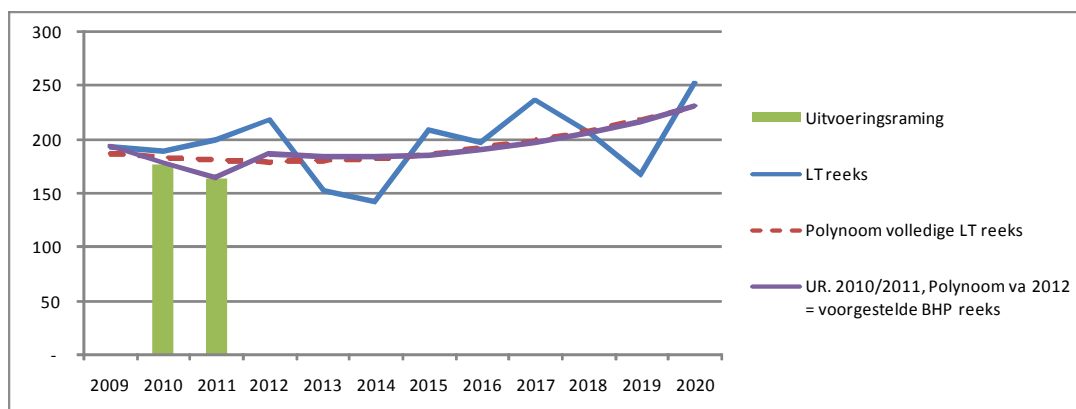
Investeringen in het geleidesysteem zijn nodig om het prestatieniveau van dit systeem te kunnen blijven garanderen. Dit draagt primair bij aan de ambitie voor beschikbaarheid van de spoorinfra, en daarmee aan een hogere leverbetrouwbaarheid, één van onze strategische speerpunten.

De Nederlandse railinfrastructuur omvat circa 6.400 kilometer spoor en ruim 8.000 wissels. De jaarlijkse vervangingen fluctueren tussen de EUR 140 miljoen en EUR 240 miljoen per jaar. Dit wordt veroorzaakt door de leeftijdsopbouw, de belasting en de constructietypen van de bovenbouw. Op termijn zullen de kosten voor het Geleidesysteem langzaam zakken tot een structureel lager niveau - ondanks intensiever gebruik. Dit is dankzij de langere levensduur van spoor en wissels op betonnen dwarsliggers.

De overgang van spoor en wissels van hout (creosoot) naar beton heeft niet alleen een kostenverlagend effect heeft op de vervangingen, maar draagt ook bij aan een daling van de onderhoudskosten. Door de stabielere ligging is er minder onderhoud nodig. Interessant is ook de ontwikkeling vanuit Prestatie Gericht Onderhoud. Deze leidt ertoe dat onderhoudsaannemers met levensduurverlengende maatregelen komen om een deel van de vernieuwingen binnen het geleidesysteem drie tot zeven jaar naar achteren te schuiven. Een goed voorbeeld van 'life cycle management' waarbij meerdere partijen betrokken zijn.

Levensduurverlengende maatregelen en effectievere aanbestedingsstrategieën hebben geleid tot een neerwaartse bijstelling van de reeks voor het geleidesysteem ten opzichte van het Beheerplan 2009. In de reeks zijn ook de vervangingen op het Betuweroute tracé en op de niet-concessielijnen meegenomen.

De geplande vervangingen binnen het geleidesysteem voor de jaren 2010 en 2011 zijn getoetst op maakbaarheid met behulp van een uitvoeringsraming (UR). De opgenomen LT-reeks vanaf 2012 is dat niet. Het LT-plan bestaat uit theoretische cashflowreeksen waarvan vooral de bovenvernieuwing tussen 2012 en 2020 grote fluctuaties laat zien (zie tabel 3-3e vervangingsinvesteringen bovenbouw). Uit kosten oogpunt en vanuit maakbaarheid zal die reeks in de praktijk worden afgevlakt.



Figuur 3-6: overzicht van de afvlakking in de reeks van BBV

Vervangingsinvesteringen: Overige Vervangingen

Vervangingsinvesteringen: Overige vervangingen													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Vervangingsinvesteringen: Overige vervangingen (2009)	152	200	287	338	365	385	399	358	345	340	320	317	3.806
Mutaties	-	60	10	0-	11	26	12-	24-	5	57-	37-	111-	130-
Vervangingsinvesteringen: Overige verv. excl. indexatie	152	261	296	338	376	410	387	334	351	283	282	206	3.676
- waarvan MISTRAL	10	36	89	163	182	228	193	118	149	61	96	-	1.325
- waarvan: overige vervangingen	142	225	207	175	194	183	194	216	202	222	186	206	2.351
Indexatie 2010	-	3	3	3	4	4	4	3	4	3	3	2	35
Vervangingsinvesteringen: Overige verv. incl. indexatie	152	263	299	341	379	414	391	337	354	286	285	208	3.712

Tabel 3-3f: Overige vervangingen 2009-2020

Onder de “overige vervangingen” vallen alle railsystemen, exclusief BBV. Overige vervangingen omvatten ook draagsysteem, kunstwerken, overwegen, beveiliging, energievoorziening, treinbeheersing, communicatie en transfer. Dit jaar zijn daar voor het eerst de vervangingen van de generieke ICT- systemen aan toegevoegd, zoals QuoVadis, SAP, servers en apparatuur voor werkplekken en telefonie. Deze vervangingen zijn nodig om de kwaliteit van de railinfrastructuur te handhaven op het vastgestelde prestatieniveau.

Binnen de systemen van ICT-Services (ICT-S) en binnen het systeem beveiliging zijn de grootste wijzigingen doorgevoerd.

Onder ICT-Services vallen de treinbeheersing-, communicatie- en generieke ICT-systemen.

- *Treinbeheersing*: Hierin zijn alle investeringen ten behoeve van vervanging en vernieuwing opgenomen voor het in stand houden van ICT-systemen (hardware en software) waarmee de treindienst wordt bestuurd. De sterke toename in de komende jaren wordt vooral veroorzaakt door de extra investeringen voor het inregelen van een situatie van uitwijk. Dit is bovenop de gereserveerde EUR 22 miljoen voor het programma Beschikbaarheid in Zicht (BiZ). Dit programma richt zich echter alleen op hoge beschikbaarheid van de ICT. Met deze (extra) investering wordt ook de uitwijk van de bediening van seinen, wissels en reisinformatie geborgd.
- *Communicatie*: Het gaat hier om het eigen landelijke ATM³⁸-netwerk en het eigen GSM-netwerk voor de Rail (GSM-R). Dit netwerk dient voor communicatie tussen treindienstleiders en machinisten en verzorgt de communicatie voor ERTMS. Daarnaast worden alle lokale netwerkinfrastructuren hiertoe gerekend. Ook in deze systemen is en wordt geïnvesteerd om de beschikbaarheid hoog te houden (glas heeft een hogere beschikbaarheid dan koper) en om een uitwijkpositie bij een ramp te kunnen faciliteren. Het GSM-R netwerk is ook geschikt gemaakt om de verbindingen naar de nieuwe reisinformatieborden van InfoPlus mogelijk te maken.
- *Generieke ICT*: Tot de systemen voor ‘business information’ worden de meer generieke systemen gerekend, zoals de systemen om alle data te analyseren voor Asset Management en de kernprestatie-indicatoren (samen te vatten onder de noemer managementinformatie). Het ERP-systeem voor support van alle bedrijfseenheden binnen ProRail (SAP) wordt ook hiertoe gerekend net als de datacenters. Deze reeks was eerder niet opgenomen, maar met het belang van verbeterde ondersteuning op Asset Management en de behoefte aan managementinformatie zijn

³⁸ ATM: Asynchronous Transfer Mode

investeringen in SAP en andere generieke systemen een voorwaarde om de gewenste prestatieverbeteringen te realiseren.

Treinbeveiliging

De treinbeveiliging omvat de elektromechanische interlockings, beter bekend als B-relais, buitenapparatuur (seinen, treindetectie en ATB) en werkplekbeveiliging. Uit onderzoek is gebleken dat de oudste B-relais na ongeveer 60 jaar (vanaf 2013) aan het einde van hun technische levensduur komen en dat het risico van falen van de interlockings dus toeneemt. Uitgangspunt is dat de elektromechanische interlockings uit de periode 1953-1968 (70 stuks) zijn vervangen voor 2018. Dit omvat ongeveer 25% van het totale beveiligingssysteem. De ontwikkeling en implementatie van het vervangende elektronische systeem staat bekend als het programma Mistral. In de reeks is nu alleen de eerste tranche van het programma voorzien. Deze bevat de eerste drieëntwintig corridors. De prognose van de opgenomen kosten geeft aanleiding om naar kostenbesparende maatregelen te kijken.

Energievoorziening

Bij de vervanging van het energievoorzieningssysteem gaat het om de integrale vervanging van de draagconstructie (staal en beton), bovenleiding en onderstations. De vervangingsmomenten en -volumes zijn gebaseerd op inschattingen van experts en technische inspecties. De vervangingen van emplacementen zijn pro rata toebedeeld aan de vervangingen op de vrije baan. Volgens de huidige planning wordt begonnen met het vervangingsprogramma van de draagconstructie rond 2015.

Verkeersleiding

Het gaat hier voornamelijk om het verbouwen van verkeersleidingposten. Er ligt een huisvestingsplan gebaseerd op een scan die in 2007 is gemaakt van de kwaliteit van de huisvesting op alle (13) verkeersleidingposten. In dit plan is aangegeven wat aangepakt moet worden om te komen tot een acceptabel huisvestingsniveau. Daarbij is een inschatting gemaakt van het noodzakelijke investeringsniveau per post. Deze investeringen omvatten de verbouwing (inclusief inrichting), de werkplekken seinzaal, de bekabeling, engineering en de projectleiding. Per post is ook nog een bedrag begroot voor het project PSIGO³⁹ gericht op de beveiliging van de post. De plannen worden in de jaren 2010 en 2011 uitgevoerd en kosten respectievelijk EUR 11 en EUR 12 miljoen.

Mutaties infra & intensiteit

De mutaties infra & intensiteit zijn verwerkt in de reeksen van uitbesteed werk en apparaatskosten. Onderstaand overzicht (tabel 3.3g) geeft het totaal weer van deze mutaties. En het geeft de nieuwe mutaties ten opzichte van het Beheerplan 2009 weer (zie Bijlage 2.2 voor een gedetailleerd overzicht van de nieuwe effecten van de investeringen op de exploitatie).

Nieuwe mutaties intensiteit t.o.v. BHP 2009													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Kleinschalig Onderhoud	-	2-	1-	2-	8-	4-	4-	1-	2	5	7	7	1
Grootschalig Onderhoud	-	1-	3,3-	5-	0-	4-	6-	2-	2-	1-	0-	5-	29-
TOTAAL	-	3-	4-	7-	8-	8-	10-	3-	1	4	7	2	29-
Nieuwe mutaties nieuwe infra t.o.v. BHP 2009													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Beheer	-	-	-	-	2	2	2	2	2	2	2	2	17
Transfer	-	3	3,5	3	3	3	14	14	14	14	14	14	100
Grootschalig Onderhoud	-	0,3-	0,2-	0,2	3	4	12	12	9	9	10	10	68
TOTAAL	-	3	3	4	9	10	28	28	25	25	26	26	185

Tabel 3-3g: Mutaties infrastructuur en intensiteit 2009-2020

Bij het opstellen van het LT-plan functiehandhaving is rekening gehouden met de uitbreidingen van de railinfrastructuur en de verwachte vervoersgroei op basis van onze infra-, vervoer-, en verkeersreferenties. In deze tabel is vooralsnog geen rekening gehouden met de effecten van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

De inframutaties die in aanmerking komen voor verrekening zijn:

- Hanzelijjn;
- OVCP (OV Chipkaart en Poortjes) vanaf 2015;

³⁹ PSIGO: Project Security in Gebouwen

- InfoPlus;
- Mistral; een toename van de kosten voor klein- en grootschalig onderhoud, maar alleen voor de eerste drie corridors;

Betuweroute

Betuweroute													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Betuweroute (2009)	25	25	27	27	29	29	29	29	29	29	29	27	334
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verschuivingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Betuweroute (2010)	25	25	27	27	29	29	29	29	29	29	29	27	334
indexatie 2010	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	3
Betuweroute incl. indexatie (2010)	25	25	27	27	29	29	29	29	29	29	29	27	337

Tabel 3-3h: Betuweroute 2009-2020

In tabel 3-3h zijn de kosten voor de Betuweroute weergegeven. Hierin zijn de kosten opgenomen voor de Havenspoorlijn, de doorgaande sporen van de haven naar het tracé van de A15, het A15-tracé, de emplacementen in de haven en de emplacementen Feyenoord en IJsselmonde.

Het tracé Zevenaar - grens en het onderhoud van emplacement Kijfhoek zijn niet aan de Betuweroute toegerekend, maar aan het gemengde net. De investeringskosten voor vervangingen zijn onder de Bovenbouwvernieuwingen weergegeven.

In samenwerking met KeyRail werkt ProRail aan een plan van aanpak voor de MER-evaluatie Betuweroute. Dit plan wordt in het eerste kwartaal van 2010 gepresenteerd aan V&W.

HSL

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

HSL-Zuid													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
PROJ HSL In apparaat	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	24,3
PROJ HSL in Beheer	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	9,9
HSL-Zuid (BHP 2009)	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	34,2
Mutaties: apparaatskosten HSL	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	3,5
HSL-Zuid (BHP 2010)	2,8	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	37,7

Tabel 3-3i: HSL-Zuid

De reeks is voor apparaatskosten gemuteerd ten opzichte van Beheerplan 2009. De mutatie heeft betrekking op het uitvoeren van een viertal werkzaamheden:

- Inrichting en uitvoering factureringsproces;
- Uitvoeren geschillenbeslechtingproces;
- Juridische ondersteuning bij o.a. geschillenbeslechting;
- Monitoren planningsfasen jaarplan - dagplan.

3.3.2 Functiewijziging

De kosten voor functiewijziging zijn, verdeeld naar zes categorieën, weergegeven in tabel 3-4. Kleine functiewijzigingen, geormerkte projecten en verkenningen & innovaties staan op prijspeil 2010. Bij omgevingswerken (prijspeil 2009), FENS (prijspeil 2009) en MIRT (prijspeil 2008) speelt het Beheerplan een beperkte rol in de planning en financiering. Deze zijn volledigheidshalve in dit Beheerplan opgenomen om tot een financieel totaalbeeld van ProRail te komen.

Functiewijziging													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Kleine functiewijzigingen	36	46	55	58	58	64	64	64	64	64	64	64	697
Geormerkte projecten	105	168	222	260	163	96	60	36	36	36	36	37	1.257
Verkenningen & Innovatie	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	44
Omgevingswerken	232	265	325	300	275	225	190	170	170	170	170	170	2.662
FENS	72	60	37	25	57	5	1	-	-	-	-	-	256
MIRT	435	630	755	800	750	700	725	735	735	660	510	380	7.815
Totaal Functiewijziging	885	1.172	1.397	1.446	1.306	1.094	1.043	1.009	1.009	934	784	654	12.732

Tabel 3-4: Functiewijziging 2009-2020

Kleine functiewijzigingen⁴⁰

Het programma *Kleine functiewijzigingen* wordt aangewend om knelpunten in het vervoerssysteem op te lossen. Vervoerders kunnen specifieke capaciteitsknelpunten aandragen voor dit programma. Daarnaast identificeert ProRail op proactieve wijze mogelijke knelpunten, die aan de vervoerders ter consultatie voorgelegd worden. Voor elk van de maatregelen die deze knelpunten kunnen oplossen, wordt een maatschappelijke kosten-baten analyse gemaakt. Daarnaast worden de maatregelen geconsulteerd met betrokken vervoerders via de Tafel van Vergroting en Diensten. Als de kosten-baten analyse positief is, en de betrokken vervoerders instemmen, wordt de maatregel opgenomen in het programma Kleine functiewijzigingen. Het totale budget voor Kleine Functiewijzigingen is als gevolg van besluitvorming rond het programma Stoptonend Sein (STS) verlaagd met EUR 18 miljoen. Dit is ter dekking van de overschrijding binnen het programma STS.

Kleine functiewijzigingen													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Kleine functiewijzigingen (2009)	40	42	48	45	45	55	55	55	54	54	54	53	600
Verschuivingen	3	3	12	18	18	8	8	8	9	9	9	10	108
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Financiering STS uit Kleine Functiewijzigingen	-	-	6	6	6	-	-	-	-	-	-	-	18
Kleine functiew. excl. indexatie (2010)	36	46	54	57	57	63	63	63	63	63	63	63	691
indexatie 2010	-	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	7
Kleine functiew. incl. indexatie (2010)	36	46	55	58	58	64	64	64	64	64	64	64	697

Tabel 3-4a: Kleine functiewijzigingen 2009-2020

Bij de opgenomen productie voor 2010 gaat het om werkzaamheden uit verschillende werkpakketten, waaronder in 2010 de aanleg van het treinbeïnvloedingssysteem voor Maastricht-Visé. De verschuiving van 2009 naar 2010 wordt vooral veroorzaakt door het project Geluidsschermen Breda. De start van dit project was oorspronkelijk gepland in 2009, maar zal als gevolg van discussie met de welstandscommissie en stagnatie in het grondverwervingproces doorschuiven naar 2010.

ProRail wil in de eerste jaren een stuk overplanning opvoeren. Er valt binnen een werkpakket vaker een project uit dan dat er spontaan een project bijkomt. Uitval wordt met name veroorzaakt doordat aanvankelijk geplande projecten geen doorgang vinden, bijvoorbeeld omdat de maatschappelijke kosten-baten analyse negatief uitpakt. Dit voornemen tot overplanning is concreet ingevuld in het pakket 2010. Het budget voor pakket 2010 in deze reeks is EUR 80 miljoen. Hierdoor kent de reeks een stijging naar EUR 60 miljoen in 2011 en verder. Deze methodiek van overplanning wordt ook in de jaren na 2011 voortgezet. Door deze aanpak kunnen we voor 2011 en verder een groter pakket aan maatregelen voor onze klanten realiseren.

Geormerkte programma's/projecten

Deze programma's/projecten worden door middel van een vooraf vastgesteld budget uitgevoerd. In deze paragraaf worden in het kort de programma's/projecten beschreven en wordt de voortgang hiervan toegelicht.

Geormerkte projecten													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
2e fase herstelplan (Capaciteitsknelpunten + Startpakket Benutten en Bouwen)	14	39	92	141	110	55	23	-	-	-	-	-	474
Hotspots	4	5	5	5	3	-	-	-	-	-	-	-	22
Security op het spoor	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Stoptonend Sein (STS)	22	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
Toegankelijkheid stations	20	41	42	40	40	40	36	36	36	36	36	37	439
UPGE	4	22	22	23	-	-	-	-	-	-	-	-	71
Sneller Rijden	1	3	4	3	1	-	-	-	-	-	-	-	12
Ruimte voor de Fiets	22	31	35	27	-	-	-	-	-	-	-	-	114
Upgrade tankplaten	2	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Changerequest Betuweroute	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Beschikbaarheid in zicht	3	14	6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	22
Externe Veiligheid (w.o. Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen)	0,1	3	3	5	-	-	-	-	-	-	-	-	11
Trein-baan integratie Betuweroute	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Level-1 Lloyds contract	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Upgrade geïmplementeerde beveiligingssytemen Betuweroute en HSL	-	1	4	4	1	-	-	-	-	-	-	-	10
I-teams	1	6	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	10
Wachtruimten	2	3	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
Forfaitaire aftrek 2010	-	12	3	9	6	-	-	-	-	-	-	-	-
Georm. proj. excl. indexatie (2010)	105	166	219	258	162	95	59	36	36	36	36	37	1.246
indexatie 2010	-	2	2	3	2	1	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	11
Georm. proj. incl. indexatie (2010)	105	168	222	260	163	96	60	36	36	36	36	37	1.257

Tabel 3-4b: Geormerkte projecten 2009-2020

⁴⁰ Kleine functiewijzigingen was voorheen bekend onder de naam *Kleine infra*.

Forfaitaire aftrek 2010

Op basis van ervaringscijfers stelt ProRail voor om gebruik te maken van een forfaitaire aftrek van circa EUR 15 miljoen voor 2010 en 2011 gezamenlijk en deze te verhogen in 2012 en 2013. De impact op de totale reeks 2009-2020 voor geoordeelde projecten is hiermee per saldo nihil.

Investeringsprogramma 2^e fase Herstelplan Spoor

2e fase Herstelplan Spoor													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
2e fase herstelplan (2009)	29	68	158	145	54	11	9	-	-	-	-	-	475
Verschuivingen	15	29	66	4	56	44	14	-	-	-	-	-	1
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2e fase herstelplan (2010)	14	39	92	141	110	55	23	-	-	-	-	-	474

Tabel 3-4c: 2e fase Herstelplan Spoor

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

Voor Herstelplan Spoor 2^e fase is een budget van EUR 497,6 miljoen beschikbaar. In de afgelopen jaren zijn de capaciteitsknelpunten op het net geïdentificeerd en van mogelijke oplossingen voorzien. Uit die lijst is een aantal knelpunten geselecteerd die gezamenlijk uit het beschikbare budget gefinancierd kunnen worden. Het gaat hier om knelpunten zowel in de spoorinfrastructuur als bij transferprojecten op een aantal stations.

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

Een voorbeeld is de capaciteitsverruiming in de Schipholtunnel, opgeleverd in 2006. Deze capaciteitsverruiming was nodig om het groeiende aantal treinen per uur te kunnen afhandelen. In de Schipholtunnel is niet gekozen voor meer beton en staal, maar voor een oplossing met Dynamisch Verkeersmanagement die tegen een relatief laag investeringsbedrag gerealiseerd kon worden. De resultaten in de praktijk wijzen uit dat deze oplossing in de Schipholtunnel succesvol is.

Een ander voorbeeld is de oplossing voor het knelpunt van de spoorbruggen over de Vecht in Weesp, zowel voor de treindienst als voor de pleziervaart. Een spoortunnel is een ideale maar zeer dure oplossing. Er is daarom gezocht naar goedkopere oplossingen. In eerste instantie is de mogelijkheid van een scheepslift verkend. Deze oplossing is aanzienlijk goedkoper dan een spoortunnel, maar is in overleg met alle betrokkenen afgewezen. Voor de scheepvaart was de oplossing onhandig en door zijn omvang was het een ontwrichting van de skyline van Weesp. Uiteindelijk is gekozen voor een oplossing met minder brugopeningen, flankerende maatregelen voor de scheepvaart en een verbetering van het brugmechanisme. Dit is nog weer een factor 10 goedkoper dan de scheepslift. Deze maatregelen zijn niet alleen goedkoper, maar ook eerder te realiseren.

In samenspraak met onze klanten worden de huidige oplossingsrichtingen getoetst aan de doelstellingen voor capaciteit (reistijden en rijtijden), punctualiteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid. Daarbij blijkt dat een aanpassing of aanvulling van de scope, in lijn met de opgedane ervaringen met de Schipholtunnel en de brug over de Vecht, in enkele gevallen zeer wenselijk is en bijdraagt aan de doelstellingen van het programma.

In Zwolle en Eindhoven heeft ProRail samen met de gemeentelijke overheden gezocht naar een zo goed mogelijke totaaloplossing voor de transferprojecten. Deze oplossing doet recht aan zowel de wensen van de vervoerders als aan die van de gemeenten. Ook is deze intensieve samenwerking tussen partijen erg van belang om projecten van deze omvang, vaak in het hart van de stedelijke omgeving, tot een goede uitvoering te laten komen.

Een aantal projecten is reeds gerealiseerd. Dit betreft de Schipholtunnel (2006 en 2007) en de aanleg van het extra perron in Breda (2008). De meeste overige projecten komen conform planning gereed vóór of in 2012. Of ze worden voor de meest belangrijke extra functionaliteit voor eind 2012 opgeleverd, op tijd voor de dienstregeling 2013.

De projecten van het Herstelplan worden ook getoetst aan de inzichten uit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) om de toekomstvastheid te garanderen. Dit kan soms leiden tot alternatieven die beter aansluiten bij de programmadoelstellingen dan eerder gekozen oplossingsrichtingen. Voor een zestal projecten is hierdoor meer tijd nodig om de juiste oplossing te kiezen vanuit functionaliteit voor de treindienst, afstemming met de omgeving, en een goede kosteneffectiviteit. ProRail kiest hier voor zorgvuldigheid boven doorlooptijd om te voorkómen dat voor veel geld infrastructuur wordt aangelegd die suboptimaal is. Het gaat hier om de projecten Amsterdam Transformatorweg, Almere Poort Inhaalsporen, 's-Hertogenbosch, Zwolle Transfer, Tilburg extra perron en Eindhoven Transfer.

Doordat het Programma 2^e fase ruim binnen budget blijft, heeft ProRail in overleg met NS voorgesteld om een extra project uit het herstelplan te financieren, te weten het project Geldermalsen Merwede Lingelijn. Dit project was al opgenomen in de oorspronkelijke inventarisatie van projecten in 2005/2006. Het was in eerst instantie afgefallen maar is nu vanwege de budgettaire ruimte opnieuw opgenomen. Dit project zal dan ook pas een aantal jaren na 2012 gereed zijn. Het project Merwede Lingelijn bestaat uit het vrijleggen van de treindienst op de Merwede Lingelijn nabij/op station Geldermalsen. Dit geeft de mogelijkheid om de treindienst tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch onafhankelijk af te wikkelen van de treindienst tussen Geldermalsen en Dordrecht, zodat de 6/6 treindienst tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch kan worden gerealiseerd.

Hotspots

Hotspots													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Hotspots (2009)	2	8	7	3	1	-	-	-	-	-	-	-	21
Verschuivingen	3	3	2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	1
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hotspots (2010)	4	5	5	5	3	-	-	-	-	-	-	-	22

Tabel 3-4d: Hotspots

V&W heeft verzocht extra aandacht te geven aan veiligheidsknelpunten, de zogeheten "hotspots". Hiervoor is EUR 28 miljoen beschikbaar gesteld. De realisatie van deze projecten vindt plaats in de periode 2008-2013.

Bij dit programma gaat het om een drietal projecten, waarvan één project (Dordrecht) gereed is en twee projecten (Den Dolder en Bilthoven) in de opstartfase zitten. Zowel Bilthoven als Den Dolder zijn in de tijd verschoven vanwege een langere doorlooptijd van extern overleg met gemeente en omgeving (overwogen worden vervangen door onderdoorgangen). In Bilthoven start de daadwerkelijke bouw in 2010 en in Den Dolder naar verwachting in 2011.

Security op het spoor

Security op het spoor													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Security op het spoor (2009)	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Verschuivingen	3	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Security op het spoor (2010)	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5

Tabel 3-4e: Security op het spoor

ProRail is in 2006 gestart met het programma *Security op het spoor*. In dit programma zijn de risico's op het vlak van terrorisme en sabotage in kaart gebracht. Daarbij is de aansluiting op het Alerteringsstelsel Terrorismedebestrijding gerealiseerd en zijn beheersmaatregelen geformuleerd voor verhoging van het basisoniveau van security en in dreigingssituaties. De risicoanalyses en de daarbij geformuleerde maatregelen zijn getoetst bij de betrokken ministeries en afgestemd met andere inframanagers in Europa. Voorstellen zijn ontwikkeld voor de beheersing van de securityrisico's en de daarbij horende beheersmaatregelen voor de assets van ProRail. In 2009 is ook een voorstel ontwikkeld voor de wijze waarop het aspect Security geborgd kan worden binnen de bedrijfsvoering.

Het programma *Security op het Spoor* heeft een budget van EUR 6 miljoen en vloeit voort uit de projecten "bescherming Vitale Infrastructuur" en de aanstelling van de Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding (NCTb). Naast het programma "Security op het spoor" is er een budget van EUR 3,5 miljoen voor het project ATOS (Anti Terrorismedebestrijding Op Stations), dat in 2007 is gestart. ProRail rondt dit project in 2009 af.

Stoptonend Sein (STS)

Stoptonend Sein (STS)													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Stoptonend Sein (2009)	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
Verschuivingen	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Mutaties	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
Stoptonend Sein (2010)	22	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30

Tabel 3-4f: Stoptonend Sein

Stoptonend Sein (STS) is erop gericht het aantal passages STS in 2009 met 50% te verlagen en het risico dat een STS met zich meebrengt met 75% te verminderen ten opzichte van het peiljaar 2003. In 2008 is het projectbudget verhoogd met EUR 5 miljoen voor de Brabantroute, waardoor het totale budget nu EUR 55,9 miljoen bedraagt.

Er is een mutatie van EUR 18 miljoen in de productiereeks (onder mutaties) verwerkt. Deze mutatie gaat om een overschrijding op het huidig toegekende budget als gevolg van scopewijzigingen (EUR 5,0 miljoen), meerwerk door versnellingsmaatregelen (EUR 5,1 miljoen) en overige meerkosten (EUR 0,9 miljoen). Daarnaast is de productiereeks verhoogd met een bedrag van EUR 2 miljoen voor de belangrijkste risico's die niet waren opgenomen in de budgetaanvraag. Verder heeft V&W gevraagd om extra 100 seinen te voorzien van ATB-Vv (EUR 5 miljoen). Deze EUR 5 miljoen is ook meegenomen in de productiereeks.

Het totale budget voor Kleine Functiewijzigingen is als gevolg van besluitvorming rond het programma Stoptonend Sein (STS) verlaagd met EUR 18 miljoen. Dit is ter dekking van de overschrijding binnen het programma STS.

Toegankelijkheid stations

Toegankelijkheid stations													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Toegankelijkheid stations (2009)	20	38	38	41	43	35	35	35	35	35	35	40	432
Verschuivingen	0,2	0,2	1	7	7	5	3	3	3	3	3	0	7
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Versnellingsmaatregelen	-	2	3	5	5	-	3	3	3	3	3	3	-
Toegankelijkheid stations (2010)	20	41	42	40	40	40	36	36	36	36	36	37	439

Tabel 3-4g: Toegankelijkheid stations

Het programma *Toegankelijkheid* loopt tot 2020 en bedraagt in totaal ruim EUR 450 miljoen. In 2008 is na overleg met de Tweede Kamer door de minister besloten het programma te versnellen. Het programma had een oorspronkelijke looptijd tot 2030. Gevolg hiervan is dat ProRail voor EUR 200 miljoen extra productie krijgt binnen de reeks tot en met 2020. Deze is niet gedekt binnen de beschikbare financiële middelen van Verkeer & Waterstaat. ProRail heeft het standpunt dat ook deze middelen naar voren moeten worden geschoven.

Op hoofdlijnen bestaat het programma uit drie onderdelen:

- Perronhoogte aanpassingen (EUR 280 miljoen);
- Liften en/of (aanpassen) hellingbanen (EUR 135 miljoen); en,
- Kleine maatregelen (EUR 35 miljoen).

Als gevolg van het versnellingspakket wordt het onderdeel 'Liften' versneld van de periode 2015 tot en met 2020 naar 2010 tot en met 2013. Het gaat in totaal EUR 15 miljoen. Op een tiental locaties zullen de komende jaren versneld liften komen. Tegenover de versnellingsmaatregelen in 2010 en 2011 staat een daling in de kosten als gevolg van het goedkoper uit kunnen voeren van de in deze jaren geplande kleine maatregelen.

UPGE

UPGE													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
UPGE (2009)	7	27	22	19	-	-	-	-	-	-	-	-	75
Verschuivingen	3	5	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UPGE (2010)	4	22	22	23	-	-	-	-	-	-	-	-	71

Tabel 3-4h: UPGE

Het programma *UPGE* (UitvoeringsProgramma Geluid Emplacementen) is erop gericht dat, na afronding van het programma, alle emplacementen voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking Industrielawaai. Of aan de eisen uit de milieuvergunning als die hogere waarden dan de Handreiking toelaat. UPGE bestaat uit activeerbare (geluidsschermen, smeersystemen) en niet-activeerbare

(voegloos maken) kosten. De kosten in 2012 zijn vooral bedoeld voor een reservering voor het aanbrengen van geluidsschermen op emplacementen. De besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden.

Sneller Rijden

Sneller Rijden													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Sneller Rijden (2009)	4	19	24	16	5	1	-	-	-	-	-	-	68
Verschuivingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	3	16	20	13	4	1	-	-	-	-	-	-	56
Sneller Rijden (2010)	1	3	4	3	1	-	-	-	-	-	-	-	12

Tabel 3-4i: Sneller Rijden

Het programma "Sneller rijden" komt voort uit een onderzoek naar reistijdverbeteringen ten opzichte van de dienstregeling 2007. Inmiddels stellen wij op basis van de ontwerpdienstregeling 2010 vast dat de partijen in de spoorsector geslaagd zijn reistijd te verkorten middels optimalisaties in achtereenvolgende dienstregelingen. Deze optimalisaties maken deel uit van de 'Triple A' aanpak.

De oorspronkelijke omvang van het programma Sneller Rijden bedroeg EUR 70 miljoen, waarvan EUR 2 miljoen is gerealiseerd in 2008 en EUR 68 miljoen nog te realiseren is in de periode 2009-2014. De reeks Sneller Rijden voor 2010 (zie tabel) gaat alleen over de productie voor het project zijperron Deventer. Dit is een tijdelijk zijperron dat al is gebouwd. De totale kosten hiervan zijn EUR 14 miljoen. Waarvan EUR 2 miljoen al gerealiseerd in 2008.

Over de stand van zaken van het project "160 km/u" heeft ProRail het ministerie Verkeer en Waterstaat recent geïnformeerd, gezamenlijk met de NS en DB Schenker. Er vindt overleg met u en de regionale overheden plaats over het mogelijk alternatief aanwenden van de middelen voor project Beilen en project Sittard - Heerlen. Dit gezien de geringe kosteneffectiviteit van deze projecten.

Ruimte voor de Fiets

Ruimte voor de fiets													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Ruimte voor de fiets (2009)	20	24	24	17	-	-	-	-	-	-	-	-	85
Verschuivingen	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Versnellingsmaatregelen	2	7	11	11	-	-	-	-	-	-	-	-	29
Ruimte voor de fiets (2010)	22	31	35	27	-	-	-	-	-	-	-	-	114

Tabel 3-4j: Ruimte voor de fiets

Via het ombouwprogramma *Ruimte voor de Fiets* beschikken veel stations in Nederland straks over een nieuwe fietsenstalling. ProRail leidt het programma en heeft sinds 2000 op meer dan 200 stations fietsenstallingen omgebouwd. ProRail werkt in het programma samen met verschillende partners, bijvoorbeeld NS Fiets en de verschillende gemeenten, provincies en stadsregio's. Daarnaast zijn ook belangenorganisaties betrokken, zoals de Fietsersbond. In 1997 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat nieuwe voorwaarden opgesteld, waaraan fietsenstallingen bij stations in principe moeten voldoen. ProRail past zoveel mogelijk stallingen conform deze maatregelen aan. Volgens de meest recente prognoses loopt het huidige programma door tot in 2012.

Als gevolg van het versnellingspakket wordt de upgrade van bestaande bewaakte fietsenstallingen versneld doorgevoerd. Financiering voor het realiseren van deze versnelling is mogelijk gemaakt door EUR 20 miljoen ter beschikking te stellen uit het actieplan "Groeï op het spoor" en EUR 15 miljoen uit de in oktober 2008 gepubliceerde "Mobiliteitsaanpak". Totaal EUR 35 miljoen (incl. BTW): EUR 29,4 miljoen exclusief BTW.

Upgrade tankplaten

Upgrade tankplaten													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Upgrade tankplaten (2009)	2	3	1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Verschuivingen	0,2	0,1	0,1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Upgrade tankplaten (2010)	2	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6

Tabel 3-4k: Upgrade tankplaten

Het programma *Upgrade tankplaten*, ook wel bekend onder het programma Upgrade tankinstallaties, voorziet in de upgrade van twintig tankinstallaties. De upgrade houdt in dat de installaties gaan voldoen aan de vandaag geldende milieueisen. ProRail introduceert hiermee het morsvrij tanken.

In 2008 is de voorbereiding afgerond. In 2009 en 2010 vindt de daadwerkelijke uitvoering van de upgrade plaats.

Changerequest Betuweroute

Changerequest Betuweroute													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Changerequest Betuweroute (2009)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verschuivingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Changerequest Betuweroute (2010)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

Tabel 3-4l: Changerequest Betuweroute

Bij *Changerequest Betuweroute* gaat het om de engineeringkosten inzake de changerequests Havenspoorlijn. Dit bedrag is beschikbaar in de wijzigingsbeschikking 2008. Twee projecten (elektrificatie Botlekbrug en elektrificatie emplacement Maasvlakte-West) worden verder gefinancierd vanuit MIRT.

Beschikbaarheid in Zicht

Beschikbaarheid in Zicht (BIZ)													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Beschikbaarheid in zicht (2009)	6	5	2	8	-	-	-	-	-	-	-	-	21
Verschuivingen	3	9	3	7	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beschikbaarheid in zicht (2010)	3	14	6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	22

Tabel 3-4m: Beschikbaarheid in zicht

ProRail spant zich in om te vermijden dat ICT-storingen opnieuw leiden tot grote verstoringen in de treindienst, zoals deze zich voordeden in de periode 2004 – 2007. In dit kader is in 2006 een plan opgesteld om de ICT-systemen zoveel mogelijk te consolideren in een nationaal computercentrum met uitwijk (DNCC). Doel is een zeer hoge beschikbaarheid te realiseren van vitale ICT-systemen voor de treindienst. Verdere uitwerking van de plannen leidde in 2008 echter tot een heroverweging van de keuze voor DNCC. De hoofdreden was dat op korte termijn het migreren van de lokale systemen te grote risico's bracht op verstoringen van de treindienst. Daarnaast bleken de kosten fors hoger dan eerder ingeschat. Dit heeft geleid tot een alternatieve aanpak. Deze aanpak richt zich op betere prestaties. De doelstelling voor de beschikbaarheid van ICT-systemen blijft onverkort van toepassing. Deze doelstelling luidt: in 2010/2011 'disaster tolerant' zijn. Dat wil zeggen maximaal 1 uur onbeschikbaarheid per jaar.

De "heroverweging" heeft de scope verbreed naar een 'business continuïteit' aanpak en daarnaast wordt er zoveel mogelijk aangesloten op reguliere 'lifecycle' vervangingen van apparatuur. De vernieuwde aanpak wordt ingevuld met initiatieven, die een combinatie zijn van reguliere vervangingen en verbeteringen gericht op beschikbaarheid en uitwijk. Het sleutelproject in dit kader is "Verbetering Onderpost Communicatie", dat zowel voor afname van grotere verstoringen in de treindienst als voor uitwijk bij calamiteiten randvoorwaardelijk is. De verbeteringen in lokale technische ruimtes en applicaties zullen, in aanvulling op de al geïmplementeerde verbeteringen, het aantal verstoringen verder kunnen verminderen. De centrale computerruimtes zijn noodzakelijk voor adequate huisvesting van bedrijfskritische landelijke systemen en de ontwikkeling van een uitwijk model voor lokale applicaties.

Externe Veiligheid (incl. OVGS)

Externe veiligheid (w.o. OVGS)													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Externe veiligheid (2009)	5	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
Verschuivingen	5	1	2	5	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Externe veiligheid (2010)	0	3	3	5	-	-	-	-	-	-	-	-	11

Tabel 3-4n: Externe veiligheid

De gepresenteerde reeks gaat over het uitvoeringsprogramma EV (Externe Veiligheid) én het versterkingsprogramma EV.

Binnen het uitvoeringsprogramma EV zijn inmiddels meerdere projecten opgenomen: Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen (OVGS), Repressiemaatregelen en Hot-Box detectie. OVGS is al afgerond en is voorlopig in beheer genomen tot eind 2009. Eventuele verbeteringen aan het OVGS-systeem zullen binnen het kader van het versterkingsprogramma EV worden uitgewerkt. Voor het project repressiemaatregelen is een onderzoek uitgevoerd naar de vijf meest risicovolle locaties bij emplacementen. Het resultaat daarvan is het eindrapport 'Repressie faciliterende maatregelen'.

Bij het project Hot-Box detectie is een onderzoek verricht naar de beste strategie om de veiligheid van goederenvervoer te verbeteren. Bij een positieve uitslag van de haalbaarheidsstudie moet rekening worden gehouden met een toename van de totale kosten van het programma. Voordat ProRail start met de pilots zullen wij aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat een rapportage over dit project aanleveren, met daarin ook een concreet voorstel voor het vervolg van dit project.

Trein-Baan Integratie Betuweroute

Trein-baan integratie Betuweroute													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Trein-baan integratie Betuweroute (2009)	5,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2
Verschuivingen	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1
Mutaties	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6
Trein-baan integratie Betuweroute (2010)	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5

Tabel 3-4o: Trein-baan integratie Betuweroute

In 2007 is EUR 6 miljoen beschikbaar gesteld voor *Trein-Baan Integratie* (TBI) aan Transmissie Betuweroute. In 2008 is de prognose bijgesteld van EUR 6 miljoen naar EUR 3 miljoen. Momenteel wordt samen met V&W onderzocht welke onderdelen uit de oorspronkelijke beschikking nog moeten worden uitgevoerd. Dit kan ertoe leiden dat de EUR 3 miljoen voor TBI niet geheel tot besteding komt.

In de jaarrekening 2008 is al EUR 3 miljoen apart gezet op de balans en geormerkt. Dit in afwachting van een definitief verzoek van V&W voor wijziging van de besteding. Inmiddels is het officiële verzoek binnen om EUR 2,6 miljoen van deze beschikking in te zetten voor de commerciële overeenkomst tussen V&W en Lloyds/Bombardier. Besteding zal geheel plaatsvinden in 2009.

Level-1 Lloyds contract

Level-1 Lloyd's contract													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Level-1 Lloyd's contract (2009)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verschuivingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6
Level-1 Lloyd's contract (2010)	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6

Tabel 3-4p: Level-1 Lloyd's contract

Zie hiervoor ook Trein-Baan Integratie Betuweroute. Het ministerie van V&W heeft ProRail gevraagd betalingen te doen aan DB en Mitsui. Dit in het kader van het contract dat is gesloten tussen deze partijen en het ministerie van V&W voor het inbouwen van de level-1 functionaliteit in de locomotieven Class 66 en 6400.

De maximale vergoeding, die ProRail overmaakt aan DB en Mitsui, bedraagt samen EUR 2,6 miljoen. Dit bedrag wordt op verzoek van het ministerie ten laste van de al eerder verstrekte TBI beschikking gebracht. De scope van de oorspronkelijke beschikking wordt daar middels deze aanvraag op aangepast. Het gaat hier dus niet om een aanvraag van extra middelen, maar om een aanpassing van de scope van de oorspronkelijke beschikking.

Upgrade geïmplementeerde beveiligingssystemen Betuweroute en HSL

Upgrade geïmplementeerde beveiligingssystemen Betuweroute en HSL													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Upgrade beveiligingssystemen (2009)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verschuivingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	-	1	4	4	1	-	-	-	-	-	-	-	10
Upgrade beveiligingssystemen (2010)	-	1	4	4	1	-	-	-	-	-	-	-	10

Tabel 3-4q: Upgrade beveiligingssystemen Betuweroute en HSL

Bij deze activiteit gaat het om een upgrade van al geïmplementeerde beveiligingssystemen. In praktijk betekent dit: vervanging van de softwareversies die draaien op de elektronische interlocking van de Betuweroute en HSL-Zuid. Met aanvullend: testen uitvoeren en het aanpassen van documentatie.

Totaal gaat het om een mutatie met een bedrag van EUR 10 miljoen voor 2.3.0d compliancy op de Betuweroute en HSL-Zuid. In het kader van het 'multi-annual work program 2009' van het 'Trans-European Transport Network (TEN-T)' heeft ProRail voor de periode 2007-2013 EUR 5 miljoen subsidie aangevraagd. De in dat kader toegekende subsidie wordt in mindering gebracht op het aangevraagde bedrag van EUR 10 miljoen. Dit kan tot maximaal 50% van de daadwerkelijk gemaakte kosten. Over het percentage dat wordt toegekend moet Brussel nog besluiten. In de slechtste situatie wordt één subsidieaanvraag (of beiden) door Brussel afgewezen. Geld dat niet besteed wordt, vervalt aan het ministerie van V&W.

I-teams

I-teams													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
I-teams (2009)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verschuivingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	1	6	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	10
I-teams (2010)	1	6	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	10

Tabel 3-4r: I-teams

In het Actieplan "Groei op het spoor" zijn maatregelen genomen die er toe moeten leiden dat het aantal treinreizigers jaarlijks met 5% stijgt. Een van die maatregelen is het I-Team. Dit I-team heeft als taak het op orde brengen van de statische informatievoorziening op en rond ca. 50 stations. Er is al begonnen met een pilot op vier stations in Noord-Brabant. In 2009 zal voor een bedrag van EUR 1 miljoen worden gerealiseerd. Het project is eind 2010 gereed. In samenspraak met Verkeer & Waterstaat wordt nu een vervolg uitgewerkt. De geschatte kosten bedragen EUR 6 miljoen voor 2010, en EUR 2,5 miljoen voor de looptijd van de NSP's (2011-2013).

Wachtruimten

Wachtruimten													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Wachtruimten (2009)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verschuivingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties	2	3	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
Wachtruimten (2010)	2	3	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13

Tabel 3-4s: Wachtruimten

Als onderdeel van het actieplan "Groei op het spoor" wordt in dit programma samen met reizigersvervoerders gezocht naar mogelijke passende maatregelen om het wachten op middelgrote en kleinere stations te veraangemen. In samenwerking met Spoorbouwmeester wordt een notitie opgesteld waarin wordt aangegeven hoe om te gaan met vormgeving in relatie tot de aanbestedingen. De uitvoering is volgens planning eind 2011 gereed. De totale investering is EUR 12,6 miljoen. In deze opgave is een bedrag van EUR 1 miljoen opgenomen voor Narrowcasting. Dit bedrag wordt in 2009 uitgegeven.

Verkenningen en Innovatie

Verkenningen & Innovatie														
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020	
Verkenningen & Innovatie (2009)	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	44	
Verschuivingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Verk. & Inn. excl. indexatie (2010)	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	44	
indexatie 2010	-	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,40	
Verk. & Inn. incl. indexatie (2010)	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	44	

Tabel 3-4t: Verkenningen & Innovatie 2009-2020

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

Omgevingswerken

Omgevingswerken														
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020	
Omgevingswerken (2009)	197	325	331	284	240	197	168	168	168	168	168	168	2.583	
Verschuivingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Mutaties	35	60	6	16	35	28	22	2	2	2	2	2	79	
Omgevingswerken (2010)	232	265	325	300	275	225	190	170	170	170	170	170	2.662	

Tabel 3-4u: Omgevingswerken 2009-2020

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

De daling in 2010 wordt met name veroorzaakt in de volgende projecten:

- Rijn Gouwelijn en Hoekse Lijn: doorlooptijd planontwikkeling en besluitvorming externe opdrachtgevers langer dan gepland;
- NSP Breda (derden bijdrage): hangt samen met te ambitieuze planning voor het derde deel van het project (vooral vastgoed).

Het programma Regionale Lijnen bestaat uit een drietal deelprogramma's (EUR 1.180 miljoen):

1. Regionale lijnen Quick Scan (EUR 180 miljoen);
2. Regionale lijnen (een niet nader gespecificeerde reservering lange termijn voor regionale lijnen met een totale waarde van EUR 400 miljoen);
3. Regionaal mobiliteitsfonds (een reservering voor regionale lijnen in Noord-Nederland vanuit Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn met een totale waarde van EUR 600 miljoen).

Van het geplande budget voor het deelprogramma 1 Regionale Lijnen Quick Scan ad EUR 180 miljoen is op dit moment voor EUR 85 miljoen aan maatregelen geïdentificeerd. Dit deel van de EUR 180 miljoen is opgenomen in bovenstaande financiële reeks.

De cashflow voor de deelprogramma's 2 en 3 is zo onzeker dat deze nog niet is opgenomen in de reeks.

FENS-projecten

FENS														
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020	
FENS (2009)	60	52	46	25	43	-	-	-	-	-	-	-	225	
Verschuivingen	1	3	9	0,2	14	5	1	-	-	-	-	-	13	
Mutaties	13	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	
FENS (2010)	72	60	37	25	57	5	1	-	-	-	-	-	256	

Tabel 3-4v: FENS 2009-2020

De reeks van FENS (Fonds Eénmalige bijdrage NS) geeft een indicatie van de inspanningen die ProRail verricht voor projecten uit die worden gefinancierd uit FENS:

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

De mutatie van EUR 18 miljoen heeft te maken met het feit dat het totale budget dat beschikbaar is voor InfoPlus is verhoogd vanuit de rentebaten FENS. De verschuivingen zijn de effecten van de vertraagde uitrol van diverse programma's (met name in 2011). In 2010 gaat dit om een saldo van enerzijds vertragingen, en dus kosten die doorschuiven naar latere jaren, met name bij het programma OVCP. Ook gaat het om kosten die zijn doorgeschoven uit eerdere jaren naar 2010 als gevolg van eerdere vertragingen, zoals bij het programma InfoPlus, waarvan de uitrol na diverse vertragingen in 2009 is gestart.

FENS heeft een looptijd tot eind 2012. Kosten na 2012 zijn de beheer- en instandhoudingskosten met betrekking tot OVCP, die tot 2015 zijn afgekocht ten laste van FENS, en nog nader te specificeren productie (in 2013 is hiervoor een bedrag van EUR 46 miljoen opgenomen).

MIRT-projecten

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

MIRT													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
MIRT Personen 2009	497	703	802	710	569	415	335	284	258	245	204	155	5.177
MIRT Goederen 2009	39	59	88	89	70	53	85	140	135	135	127	21	1.041
MIRT (2009)	536	763	890	799	638	468	420	424	393	380	331	176	6.218
Mutaties Personen 2010 vs. 2009	97	103	102	10	81	185	265	316	342	305	246	195	1.623
Mutaties Goederen 2010 vs. 2009	4	29	33	11	30	47	40	5	-	25	67	9	26
Mutaties totaal	101	133	135	1	112	232	305	311	342	280	179	204	1.597
MIRT Personen 2010	400	600	700	700	650	600	600	600	600	550	450	350	6.800
MIRT Goederen 2010	35	30	55	100	100	100	125	135	135	110	60	30	1.015
MIRT (2010)	435	630	755	800	750	700	725	735	735	660	510	380	7.815

Tabel 3-4w : MIRT 2009-2020

De MIRT-cijfers zijn in dit Beheerplan opgenomen om tot een financieel totaalbeeld van ProRail te komen. Hierbij zijn de MIRT-cijfers overgenomen uit de laatste MIRT-opgave (d.d. 19 december 2008). Zie bijlage 2 voor de MIRT-opgaven van Personen en Goederen. Dit betekent dat deze cijfers de inzichten van december 2008 weerspiegelen en de kostenraming niet in alle gevallen meer geheel actueel is. De meest actuele inzichten worden door ProRail gecommuniceerd aan de hand van de tot het kwartaalrapport behorende DVR⁴¹.

Het investeringsprogramma gaat uit van de actuele groei van het reizigers- en goederenvervoer en richt zich op het realiseren van de plannen van het ministerie en spoorsector: het Hoogfrequent Spoorvervoer. Daartoe is vanaf 2012/2013 een aanvullend investeringsprogramma opgenomen. Of deze hogere ambitie gevolgen heeft voor de lopende realisatie en planstudieprojecten wordt nog onderzocht.

Overigens leiden MIRT-projectvertragingen in de uitvoering niet tot overloop. Dit, omdat deze projecten worden afgerekend door middel van kwartaaldeclaraties.

De programma's Regiospecifieke pakket (RSP) Zuiderzeelijn, spoorse doorsnijdingen en investeringen in regionale spoorlijnen maken geen onderdeel uit van de ProRail MIRT-cijfers. Dit geldt via de regionale en lokale overheden en classificeert ProRail onder de zogenaamde "Omgevingswerken". Na de MIRT opgave van december 2008 is door Verkeer & Waterstaat besloten om NoMo geluid wel onderdeel te laten uitmaken van de MIRT projecten.

⁴¹ DVR: DGMo (Directoraat-Generaal Mobiliteit) VoortgangsRapportage

3.4 Lonen, overige bedrijfslasten minus de geactiveerde productie

Netto-apparaatskosten (lonen en overige bedrijfslasten minus geactiveerde productie)													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Netto-apparaatskosten (2009)	245	243	244	243	243	243	243	243	243	243	243	243	2.919
Verschuiving vanuit Beheer: Nedtrain	-	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	57
Verschuiving naar Beheer: Buss. Applicaties	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	22
Mutaties	-	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	19
Netto-app.kst. excl. indexatie (2010)	245	248	245	244	244	244	244	244	244	244	244	244	2.935
Indexatie 2010	-	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	38
Netto-app.kst. incl. indexatie (2010)	245	251	249	248	248	248	248	248	248	248	248	248	2.973

Tabel 3-5: Netto-apparaatskosten 2009-2020

Lonen en salarissen, inclusief sociale lasten, en overige bedrijfslasten vormen samen de bruto apparaatskosten. Onder de bruto apparaatskosten vallen alle personele lasten, inclusief verkeersleiding en capaciteitsmanagement, en aanverwante kosten, zoals huisvesting, automatisering en advisering. De netto apparaatskosten⁴² zijn de resultante van de bruto apparaatskosten minus de geactiveerde productie. In tabel 3-5 is een opstelling weergegeven waarbij alleen de netto apparaatskosten zichtbaar zijn. In tabel 3-6 is separaat de geactiveerde productie weergegeven.

Verschuivingen

Verschuiving vanuit Beheer: Nedtrain ad EUR 5,2 miljoen per jaar

Bij ongevallen en calamiteiten is het zaak om het spoor zo snel mogelijk weer vrij te maken en te zorgen dat de verschillende hulpdiensten goed hun werk kunnen doen. Toen NedTrain Productgroep Veiligheid (PgV) bekendmaakte met deze activiteiten te willen stoppen, stond ProRail voor de keus om een nieuwe partij te zoeken of de activiteiten te insourcen. ProRail heeft gekozen voor insourcing van deze activiteiten vanaf 2009. De insourcing van deze activiteiten van Nedtrain heeft als gevolg dat de beheerkosten met EUR 5,2 miljoen per jaar verschuiven naar de apparaatskosten.

Verschuiving naar Beheer: Business Applicaties ad EUR 2 miljoen per jaar

In het verleden werden de uitgaven voor Business Applicaties en Business Intelligence gesplitst naar beheeruitgaven en automatiseringsuitgaven (apparaat). Gezien de ICT-ontwikkelingen is dit onderscheid niet of nauwelijks meer te maken. Daarom is ervoor gekozen deze uitgaven te verschuiven naar Beheer. Binnen de apparaatskosten vervallen deze uitgaven dus.

Mutaties

Insourcing van NS Reizigers Lokaal Plan ad EUR 1,1 miljoen per jaar

ProRail is conform de Beheerconcessie verantwoordelijk voor de capaciteitsverdeling. Echter NSR Lokaal Plan voert de capaciteitsverdeling op emplacementen (ongeveer 100 fte's) uit. ProRail is verantwoordelijk voor een transparante en non-discriminatoire verdeling. Zodoende houdt zij toezicht op de werkzaamheden van NSR Lokaal Plan. Op dit toezicht is in 2009 een audit uitgevoerd. Mede naar aanleiding daarvan worden een aantal kritische activiteiten van NSR overgenomen. Aangezien deze werkzaamheden direct samenhangen met de exploitatie van de treindienst, zijn deze kosten in de gebruiksvergoedingstarieven opgenomen. De verwachte kosten van EUR 1,1 miljoen zijn opgenomen in het treinkilometertarief.

Werkzaamheden HSL-Zuid (2009: EUR 0,4 miljoen; 2010-2020: EUR 0,3 miljoen)

De mutatie heeft betrekking op het uitvoeren van een viertal werkzaamheden:

- Inrichting en uitvoering factureringproces;
- Uitvoeren geschillenbeslechtingproces;
- Juridische ondersteuning bij o.a. geschillenbeslechting;
- Monitoren planningsfasen jaarplan - dagplan.

⁴² Netto apparaatskosten zijn inclusief derdenactiviteiten zoals het omroepcontract met NS-reizigers.

Geactiveerde productie eigen bedrijf

Geactiveerde Productie													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Geactiveerde productie 2009	132	131	131	131	131	131	131	131	131	131	131	131	1.573
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal geactiveerde productie 2010	132	131	131	131	131	131	131	131	131	131	131	131	1.573

Tabel 3-6: Geactiveerde productie

Onder de geactiveerde productie eigen bedrijf zijn de door het eigen personeel verrichte werkzaamheden (aantal geschreven uren op een project x projecttarief) weergegeven die betrekking hebben op investeringen, zoals voorbereiding en toezicht. De geactiveerde productie hangt sterk samen met het investeringsvolume. In de subsidieaanvraag staat een bedrag opgenomen voor de netto apparaatskosten (het saldo van de bruto apparaatskosten en de geactiveerde productie). Dit omdat de geactiveerde productie wordt gefinancierd vanuit de investeringen.

3.5 Financiële baten en lasten

Financiële baten en lasten													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Financiële baten en lasten (2009)	104	104	104	104	105	106	106	106	107	107	108	108	1.269
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Financiële baten en lasten (2010)	104	104	104	104	105	106	106	106	107	107	108	108	1.269

Tabel 3-7: Financiële baten en lasten 2009-2020

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

3.6 Overzicht van de financiële risico's, wijzigingen in wet- en regelgeving en de randvoorwaarden

Financiële risico's

In hoofdstuk 2 is de systematiek van ProRail met betrekking tot risicomanagement toegelicht. Ten aanzien van de financiën zijn door ProRail de volgende toprisico's onderscheiden:

- Het risico dat taakstellende efficiencydoelen niet of onvoldoende worden gerealiseerd;
- Het risico dat grote stationsprojecten (NSP's) niet binnen tijd, scope en geld kunnen worden gerealiseerd door onder andere vertraging in aanbesteding;
- Het risico op dwangsommen of boetes doordat de ambitie van ProRail om goed te presteren op de kernprestaties soms op gespannen voet staat met vigerende regelgeving rond veiligheid en milieu;
- Het risico van het mogelijk niet instemmen met de verhoging van de gebruiksvergoeding, waardoor deze inkomsten tegenvallen;
- Bij treinbeveiliging wordt de komende jaren een grote technologiesprong gemaakt (ERTMS, MISTRAL). Bij de migratie naar en invoering van deze complexe nieuwe technologie spelen twee risico's: beheerkosten en prestaties.

De bijbehorende beheersingsmaatregelen zijn conform de in hoofdstuk 2 toegelichte methodiek vastgelegd in het risicoregister. Door middel van de jaarlijkse 'risk self assessments' en 'control self assessments' worden de risico's gemanaged.

Wijzigingen in wet- en regelgeving

Algemeen

Het ministerie van V&W is medio 2009 van start gegaan met het CIRES project (Coördinatie Implementatie Regelgeving Evaluatie Spoorwetgeving). Hierin is een aantal lopende en nieuwe wet- en regelgevingstrajecten ondergebracht voortvloeiende uit de Evaluatie Spoorwetgeving, met als doel het verbeteren en actualiseren van de huidige spoorwetgeving. Het project is gelinkt aan het Kabinetsstandpunt, de Uitvoeringsagenda en het project Beter Geregeld. Het is nog onduidelijk hoeveel

werk dit voor ProRail met zich mee brengt en wat de organisatorische en financiële consequenties ervan zijn.

Belangrijke wijzigingen

1. Aanpassen van de Spoorwegwet

De Spoorwegwet wordt medio 2010 gewijzigd om vier Europese Richtlijnen te implementeren: de Interoperabiliteits-, Veiligheids-, Liberaliserings- en Machinistenrichtlijn. Er is ook aangekondigd dat de samenhangende lagere regelgeving in samenspraak met de sector aangepast zal worden en gelijktijdig met de wetwijziging van kracht wordt. Daaronder regelgeving Infrastructuur, Spoorverkeer en Keuring Spoorvoertuigen. Dit werk moet grotendeels nog plaatsvinden. Voor ProRail is intensieve betrokkenheid bij het aanpassen van deze lagere regelgeving belangrijk.

2. Veiligheidsregelgeving

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

3. Geluid

In 2011 wordt de nieuwe wetgeving rond de invoering van geluidproductieplafonds van kracht. In dat kader wordt een geluidsregister ingericht, waarin alle vereiste geluidsemissiepunten worden opgenomen.

4. Basisnet

In het kader van de wettelijke verankering van een basisnet (dit vindt vooralsnog in 2010 plaats) voor vervoer van gevaarlijke stoffen zal ProRail de taak krijgen om dit vervoer te monitoren. Dit vereist een aanpassing van het OVGS (Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen) en de inrichting van een monitoringssysteem.

5. Security

De implementatie van de kadernota security kan impact hebben op de wijze waarop ProRail het onderwerp security aanpakt, in die zin dat het kan leiden tot extra te nemen maatregelen. Ook zijn de financiële consequenties ervan nog niet bekend.

6. Wet Informatie-uitwisseling Ondergrondse Netten (WION)

Per 1 juli 2008 is het eerste onderdeel van WION van kracht geworden. Het gaat hier om Melding Beheerpolygonen aan het kadaster. De elektronische fase van WION (m.b.t. de informatie-uitwisseling) vangt per 1 juli 2010 aan. ProRail bereidt zich voor op de elektronische / digitale uitwisseling van informatie over haar ondergrondse netten.

7. Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

Deze wet heeft onder andere een aantal procedurele consequenties, bijvoorbeeld voor het aanvragen van een milieuvergunning voor emplacementen.

8. Dienstenwet / Wet Dwangsom

Met de inwerkingtreding van de Dienstenwet (per 1 januari 2010) en de Wet Dwangsom (per 1 oktober 2009) wordt ProRail als vergunningaanvrager mogelijkheden geboden om sneller een vergunning te verkrijgen. Als gemandateerd vergunningverlener (namens de minister van V&W) voert ProRail een aantal aanpassingen door als gevolg van voornoemde wetten.

Wijzigingen in randvoorwaarden

Er zijn geen wijzigingen te melden ten opzichte van het Beheerplan 2009.

3.7 Niet - Concessieactiviteiten

ProRail voert een aantal activiteiten in opdracht van de minister van V&W uit, dat geen onderdeel uitmaakt van de Beheerconcessie. Het gaat om de activiteiten die niet in het Koninklijk Besluit Hoofdspoorweginfrastructuur zijn opgenomen: het beheer van tankplaten, fietsenstallingen en transferruimten, het beheer van niet - concessielijnen en toonbankvragen. De kosten hiervan zijn in de diverse functiehandhavingssreeksen verwerkt.

Niet-concessieactiviteiten													
(in EUR miljoen)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2009-2020
Tankplaten	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	7,9
Fietsenstallingen	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	20,3
Transferruimten	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	22,8
Onderhoud niet-concessielijnen	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	24,2
Vervanging niet-concessielijnen	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	60,0
Toonbankvragen	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	7,9
Totaal NCA (BHP 2009)	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	143,0
Mutaties	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal NCA (BHP 2010)	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	143,0

Tabel 3-8: Niet-concessieactiviteiten

1 Bijlage 1: Uitgangspunten en staat van de infrastructuur

In deze bijlage staan 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 prognoses in dit hoofdstuk zijn inclusief de Betuweroute infrastructuur (inclusief de nieuwe infra A15-tracé), maar zijn exclusief de vervoerstoename als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor. In bijlage 5 zullen de prestaties van de Betuweroute separaat worden gepresenteerd.

Treinkilometer (x miljoen)	Realisatie	Prognose						Doorkijk	
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Totaal Reizigers*	133,4	134,1	137,8	141,5	141,9	145,5	146,1	146,7	150,6
Totaal Goederen*	11,0	8,8	8,9	9,7	10,7	12,3	13,4	14,4	19,5
Totaal Reizigers en Goederen*	144,4	142,9	146,7	151,2	152,6	157,8	159,4	161,1	170,1
Waarvan over HSL-infra	0,0	0,0	2,5	4,9	5,1	5,1	5,1	4,6	5,9
Waarvan over Betuweroute	1,3	2,4	3,0	4,0	5,8	6,7	7,1	7,4	9,2

Tabel 1-1: overzicht prognoses treinkilometers reizigers- en goederentreinen 2008-2020

Tonkilometer (x miljard)	Realisatie	Prognose						Doorkijk	
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Totaal Reizigers*	37,5	37,0	38,4	39,4	39,4	40,1	40,4	40,7	42,5
Totaal Goederen*	14,7	11,8	11,9	12,8	13,8	14,7	15,8	17,0	22,9
Totaal Reizigers en Goederen*	52,2	48,8	50,3	52,2	53,2	54,8	56,2	57,7	65,4
Waarvan over HSL-infra	0,0	0,0	0,8	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	1,8
Waarvan over Betuweroute	2,7	3,1	3,9	5,0	7,1	8,2	9,0	9,8	13,7

Tabel 1-2: overzicht prognoses bruto tonkilometers reizigers- en goederentreinen 2008-2020

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

1.2 Infrastructuur

In de onderstaande tabel wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van de omvang van de infrastructuur.

Omvang Infrastructuur	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	w.v. BR
Netlengte	2.808	2.808	2.802	2.809	2.806	2.811	2.811	2.813	2.776	2.896	2.896	2.886	175
Enkelsporig	931	931	925	931	930	924	924	926	926	915	915	904	8
Meersporig	1.877	1.877	1.877	1.877	1.876	1.887	1.887	1.887	1.849	1.980	1.980	1.982	166
Geëlectrificeerd	2.061	2.061	2.061	2.061	2.059	2.064	2.064	2.066	2.028	2.195	2.195	2.195	175
Niet geëlectrificeerd	747	747	747	741	748	748	748	748	748	701	701	691	0
Spoorlengte	6.432	6.454	6.499	6.505	6.518	6.550	6.563	6.589	6.517	6.830	6.830	7.713	699
Hoofdspoor	4.756	4.770	4.807	4.813	4.822	4.847	4.857	4.877	4.799	5.091	5.091	5.091	356
Zijspoor	1.677	1.684	1.692	1.692	1.696	1.703	1.706	1.712	1.717	1.739	1.739	1.739	170
Overwegen	2.964	2.891	3.016	3.004	2.972	2.895	2.878	2.760	2.716	2.720	2.705	2.857	231
Beveiligd	2.033	2.033	2.142	2.144	2.137	2.120	2.116	2.067	2.049	2.051	2.050	1.763	117
Onbeveiligd	931	858	874	860	835	775	762	693	667	669	655	1094	114
Wissels	8.696	8.716	8.723	8.680	8.584	8.948	8.383	8.333	8.280	8.280	7.743	7.252	737
Seinen				9.569	9.712	9.809	9.875	10.017	9.825	9.968	11.524	11.482	569
Civiele objecten	4.584	4.619	4.608	4.648	4.653	4.766	4.785	4.833	4.862	4.998	4.997	5281	419
Beweegbare bruggen	92	92	91	91	89	88	86	86	86	86	86	67	1
Tunnels	6	6	6	6	6	6	6	6	6	11	18	13	5
Stations	382	382	380	384	385	386	387	389	376	382	388	390	0
Stationsoppervlakte	1.414	1.414	1.410	1.411	1.418	1.422	1.424	1.427	1.409	1.421	1.740	1.654*	-

Tabel 1-3: Staat van de infrastructuur in cijfers, de cijfers 2009 betreffen een prognose

*Door NS Poort is een herberekening van de activa uitgevoerd.

1.2.1 Staat van de Infrastructuur

De staat van de infrastructuur is vanuit verschillende invalshoeken te typeren. We richten ons hier op de volgende aspecten:

- Functionaliteit van de infrastructuur;
- De geleverde prestatie via de infrastructuur;
- De benodigde financiële middelen voor instandhouding van de infrastructuur;
- De mate waarin we de infrastructuur veilig in stand houden conform de eisen (het zogenoemde "in control" zijn).

Functionaliteit

De infrastructuur biedt een bepaalde functionaliteit die vastgelegd is in de Netverklaring. De huidige infrastructuur voldoet aan de eisen uit de Netverklaring. Tevens bereidt ProRail zich voor op toekomstige eisen. Voorbeelden hiervan zijn: "Iedere 10 minuten een trein", het toelaten van zwaardere aslasten (25 ton) en het voorbereiden van een mogelijke systeemverandering voor de tractie (van 1.500V naar 25kV).

Prestaties

Op basis van de afspraken die ProRail via het Beheerplan met zowel vervoerders als met de concessieverlener maakt, worden ambitieniveaus voor de prestatie-indicatoren van ProRail bepaald. De prestaties die ProRail levert en die expliciet samenhangen met de staat van de infrastructuur hebben onder andere betrekking op beschikbaarheid, veiligheid en reinheid. Jaarlijks stelt ProRail het Infraplan op waarin de activiteiten opgenomen zijn die ProRail uitvoert om de gevraagde functionaliteiten en prestaties te leveren alsmede de benodigde middelen om dit te bereiken. Uit het Infraplan 2010 - 2014 blijkt dat ProRail voor 2010 verwacht aan de gestelde prestatie-eisen van de infrastructuur te kunnen voldoen.

Financiën

Het in stand houden van de infrastructuur gebeurt door middel van kleinschalig onderhoud, grootschalig onderhoud en vervangingen. Bij het opstellen van het Infraplan wordt op basis van 'Life Cycle Management (LCM)' een afweging gemaakt welke activiteit nodig is om, binnen de vereiste prestaties, de langste levensduur te realiseren tegen de laagst mogelijke kosten.

Voor het Infraplan is het uitgangspunt gehanteerd dat de totale financiering op jaarbasis sluitend moet zijn. Hierbij is geen onderscheid gemaakt tussen exploitatie en investeringen.

In stand houden infrastructuur

We realiseren de instandhouding van de infrastructuur conform onze vigerende eisen. Op basis hiervan is de infrastructuur veilig te berijden. Onderdeel van deze instandhouding is dat we thema's benoemd hebben die we bijzonder relevant vinden voor de veiligheid. Deze thema's voorzien we zo nodig van extra beheersmaatregelen. We noemen enkele van deze thema's. Het betreft:

- Risico's rond Stoptonend Seinen: om dit te beheersen realiseren we het systeem ATB-Vv;
- Spoor: risicothema's wat betreft het spoor zijn;
 - Spoorgeometrie; er is een limitatief aantal risicolocaties bekend, hiervoor zijn beheersmaatregelen genomen;
 - Spoorspatting; er is sprake van extra beheersmaatregelen om mogelijke spoorspattingen te voorkomen.
- Arbeidsveiligheid: we blijven samen met de aannemers veel aandacht besteden aan de arbeidsveiligheid. Met de zogenoemde "24 Safety" aanpak, die vanaf september 2009 gelanceerd wordt, kan de attentie voor arbeidsveiligheid meer gestructureerd van management op baanwerkers worden overgebracht.
- Er zijn enkele ontsparingen geweest. Om het ontsparingsrisico scherper te beheersen is een drietal acties voorzien:
 - ProRail bespreekt met Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) de wijze van invulling van haar toezichtrol op vervoerders;
 - ProRail zoekt contact met IVW en vervolgens met de verantwoordelijke vervoerder;
 - ProRail doet intern een versneld haalbaarheidsonderzoek naar toepassing van Gotcha voor treindetectie inclusief operationele consequenties.

De infrastructuur is verdeeld in acht deelsystemen. Deze systemen 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 2010 ten doel heeft gesteld om de kwaliteit van het deelsysteem te handhaven of te verbeteren. Tevens wordt per systeem de vervangingswaarde per 31 december 2008 weergegeven, zoals deze nu staat geregistreerd in het activaregister.

Draagsysteem en doorsnijdingsysteem

Het draagsysteem en het 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 2008 een vervangingswaarde van EUR 11,2 miljard.

Onderstaande tabel geeft van de belangrijkste objecten van het draag- en doorsnijdingsysteem weer hoeveel daarvan vervangen gaat worden in 2009, 2010 en 2011 (cijfers zijn gebaseerd op de planning).

	2009	2010	2011
Vervangen van een brug voor een duiker ⁴³	12 stuks	1 stuk	-
Vervangen/relinen ⁴⁴ duikers	19 stuks	4 stuks	17 stuks
Vervangen brug	1 stuk	8 stuks	4 stuks
Vervangen overwegbevoelingen	998 mtr.	1.221 mtr.	n.t.b.

N.B. aantallen zijn exclusief Betuweroute/SUNIJ-lijn/Niet-concessieactiviteiten

Overwegen

Afgelopen jaren heeft de focus met betrekking tot overwegen hoofdzakelijk gelegen op het vlak van techniek en het terugdringen van het aantal overwegen. De technische performance is goed; het aantal overwegen vertoont al jaren een neerwaartse trend en het aantal dodelijke slachtoffers is door een aantal succesvolle projecten sterk gedaald. Het (lange termijn) overwegenbeleid wordt momenteel

⁴³ Een duiker: een betonnen buis in de grond die wordt toegepast om een watergang met de spoorbaan te laten kruisen.

⁴⁴ Relinen: het opnieuw rechtzetten van een duiker.

doorontwikkeld en blijft primair gericht op het verder terugdringen van het aantal dodelijke slachtoffers rekening houdend met de factor mens en de verhoging van de treinintensiteit. Voor 2010 houdt dit in: een verdere verhoging van het veiligheidsniveau, reductie van de "barrière"werking en aandacht voor de (directe) omgeving.

De maatregelen die hiervoor genomen gaan worden, zijn gerelateerd aan het meten en actief beïnvloeden van dichtligtijden, het plaatsen van hangwerken, verdere introductie van de overweg met dubbele bomen (ADOB), de ontwikkeling van een intelligente overwegbel, een actieve externe communicatie en een proactieve beïnvloeding van menselijk gedrag.

Geleidingsysteem

Het geleidingsysteem bestaat uit de objecten spoortak, wissels, wisselmonitorsysteem en wisselverwarmingsinstallatie. De meeste activiteiten vinden plaats aan sporen en wissels. Het geleidingsysteem in Nederland heeft op 31 december 2008 een vervangingswaarde van EUR 7,4 miljard.

Onderstaande tabel geeft van de objecten van het geleidingsysteem weer hoeveel daarvan vervangen worden in 2009, 2010 en 2011 (cijfers zijn gebaseerd op de planning).

	2009	2010	2011
Spoor	99 km.	79 km.	101 km.
Dwarsliggers	28 km.	18 km.	23 km.
Ballast	70 km.	28 km.	7 km.
Wissels	134 st.	141 st.	197 st.

N.B. aantallen zijn exclusief Betuweroute/SUNIJ-lijn/Niet-concessieactiviteiten

Railcontactvermoeding (RCF - 'Rolling Contact Fatigue')

RCF is een fenomeen aan de spoorstaaf dat sinds 2000 snel in omvang is toegenomen. RCF wordt aangepakt via een landelijk programma van slijpen en het tijdig uitwisselen van stukken spoorstaaf (passtukken), maar blijft een jaarlijks terugkerende reactieve activiteit. Middels het project Spoorstaaf van A tot Z werkt ProRail aan een stuk assetmanagement om de spoorstaaf in zijn geheel te managen waardoor middels een beheerst en efficiënt proces de gewenste optimale prijs-prestatie van de spoorstaaf aantoonbaar behaald wordt. Hierdoor zal met name ook RCF teruggedrongen worden.

Energievoorzieningsysteem

Het energievoorzieningsysteem bestaat uit een tractie-energievoorzieningsysteem (inclusief netbeheer) en railinfravoedingen. De railinfravoedingen omvatten de voedinginstallaties voor treinbeveiliging en treinbeheersinginstallaties, 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. De energievoorziening heeft op 31 december 2008 een vervangingswaarde van EUR 3,9 miljard.

In 2010 vinden onder meer de volgende activiteiten plaats binnen het energievoorzieningsysteem:

- Vervangen van twaalf gelijkspanningsverdeelinrichters (GVI) van de 440 GVI's in Nederland (de GVI dient voor het verder doorvoeren en schakelen van de gelijkstroom);
- Vervangen van zesenzestig 3kV-kasten (de 3kV-kasten zorgen voor de voeding van wissels, relaiskasten langs het spoor en overwegen);
- Voor EUR 2 miljoen vervangen van rijdraden.

Voor 2011 zijn de volgende activiteiten gepland:

- Vervangen van twintig gelijkspanningsverdeelinrichters;
- Inrichten Operationeel Besturings Centrum (centraliseren van de regionale Schakel- en MeldCentra);
- Voor EUR 2,5 miljoen vervangen van rijdraden

Tractie-energievoorzieningsysteem

Het tractie-energievoorzieningsysteem betreft zowel het 1.500V 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 gezien of overige corridors ook van een ander voedingsysteem moeten worden voorzien.

Treinbeheersingsysteem

Treinbeheersingsystemen moeten zorgen voor een uniforme koppeling tussen het Procesleidingsysteem (treinbesturing) en de diverse treinbeveiligingssystemen. Onder dit systeem vallen de objecten van zowel de hardware als standaard- en maatwerksoftware. De treinbeheersingsystemen hebben per 31 december 2008 een vervangingswaarde van EUR 0,3 miljard.

Momenteel is er voor elk type beveiligingssysteem een apart treinbeheersingsysteem:

- EBP (Elektronische Bedienpost) voor de klassieke Relais beveiliging;
- KEV (Koppeling EBS (Elektronische Beveiliging Simis⁴⁵) aan VPT) voor de Siemens beveiliging;
- KBV (Koppeling Beveiliging21 aan VPT) voor de Alstom- en Bombardier beveiliging.

EBP en KEV zijn 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 drie keer ontwikkeld moeten worden. Met de komst van een nieuwe generatie elektronische beveiligingssystemen (Mistral project) zal het aantal treinbeheersingssysteemvarianten - per 2013 - verder toenemen.

De komende jaren is een vervanging van deze lappendeken voorzien door Astris. Astris is op een nieuwe technologieconcept gebaseerd, dat weer circa 15-20 jaar mee kan gaan, en levert een sterke vereenvoudiging op. Totdat Astris er is, wordt alleen noodzakelijk onderhoud op de bestaande systemen gedaan.

Treinbeveiligingssysteem

Het beveiligingssysteem bevat alle seinen, externe interfaces en additionele beveiliging. De leeftijdsopbouw van treinbeveiligingssystemen varieert van systemen van rond 1950 tot de modernste, computergestuurde systemen en heeft per 31 december 2008 een vervangingswaarde van EUR 2,3 miljard.

De keuze voor de toekomstige technologie is een belangrijke aandachtspunt in het kader van de introductie van ERTMS en het Mistral vervangingsprogramma en zal daarmee de vervangingswaarde beïnvloeden.

Huidige generatie beveiligingssystemen

De grootschalige vervanging van beveiligingsinstallaties vindt plaats binnen Mistral. Daarbij wordt de nieuwste generatie producten toegepast om de beschikbaarheid en veiligheid van het treinverkeer voor de komende decennia te handhaven en waar mogelijk te verhogen. Ook bij nieuwbouw, functieherstel en periodieke kleinschalige vervangingen wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van innovatieve producten. Doel hierbij is om niet alleen het veiligheidsniveau te borgen, maar ook een robuuste infrastructuur te realiseren waarbij energiebesparing en duurzaamheid belangrijke aspecten zijn. Recente ontwikkelingen en initiatieven zijn onder andere:

- Introductie van energiezuinige elektronica als vervangers voor elektromechanische componenten zoals relais, timers en spanningsbewakingsunits;
- Introductie en verdere uitrol van LED seinen als vervanging van seinen op basis van gloei- en halogeenlampen;
- Beproeving van een nieuw ontwikkelde assenteller;
- Uitrol van ATB-Vv in de infrastructuur en het rollend materieel;
- Reduceren van de impact van defecten op de bedrijfsvoering door implementatie van aanbevelingen en het gedachtegoed uit de studie "Grote Verstoringen";
- Realiseren van robuustere voedingen en bliksembeveiliging van o.a. EBS installaties;
- Ontwikkelen van zelf-monitorende systemen;
- Verdere ontwikkeling en toepassing van moderne ERTMS voorbereide/geschikte systemen, als Smartlock, Ebilock en EBS+.

Voor de eerste generatie computersystemen begint het einde van de levensduur langzamerhand in zicht te komen en wordt er nagedacht over een vervangingsstrategie.

Mistral en ERTMS

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

⁴⁵ EBS: Elektronisches Betriebssystem Simis (Sigerus Microprocessor Systeem)

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 kilometer spoor (emplacements en baanvakken) met een vervangingswaarde van ruim EUR 1,0 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.

In het 3^e kwartaal 2009 zal de aanbestedingsprocedure van de eerste drie corridors starten. In 2010 start de engineering van plateau 2.

ERTMS en Mistral vallen bij ProRail onder de zelfde manager. De keuze van systemen voor Mistral plateau 2 en 3 corridors wordt maximaal ingepast in de langere-termijn strategie voor de invoering van ERTMS. Waar op langere termijn ERTMS is voorzien én waar het bedrijfseconomisch verantwoord is daar in de huidige vervanging door Mistral al op vooruit te lopen, zal dat worden gedaan.

Binnen Europa lopen er diverse projecten om te komen tot Europese Standaarden, o.a. ERTMS46 en INESS47. 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 2010 zal een project opgestart worden om te migreren naar ERTMS versie 2.3.0.d.

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 in 2009 verantwoordelijk voor de transferruimte op 388 stations met een gezamenlijke oppervlakte van 1,7 miljoen m². Naast deze oppervlakte aan transferruimte is ProRail als eigenaar tevens verantwoordelijk voor 1,1 miljoen m² aan perrons. Het transfersysteem heeft op 31 december 2008 een vervangingswaarde van EUR 3,7 miljard.

ProRail is mede verantwoordelijk voor de sociale veiligheid en reinheid van de 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.

In 2010 worden er vier nieuwe stations gebouwd. Hierdoor neemt de oppervlakte van transferruimtes toe met ongeveer 14.000m² en de oppervlakte van perrons met ongeveer 10.000m² (deze toenames zijn schattingen op basis van de oppervlaktes van een basisstation).

Communicatiesysteem

Het communicatiesysteem omvat systemen die informatie uitwisselen tussen personen, systemen en de omgeving. Binnen dit systeem zitten onder andere de volgende objecten: stationsomroep, videocommunicatie, spraakcommunicatie, treininformatiesystemen, transmissieapparatuur en telecommunicatiekabels. Het communicatiesysteem heeft per 31 december 2008 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-Rail (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.

⁴⁶ ERTMS (European Rail Traffic Management System) staat voor de Europese standaard voor de nieuwe beveiliging van treinenloop.

⁴⁷ Standaardisatie van de Europese interlocking, vanaf 2008 in consortiumverband voortgezet door EC gesubsidieerd project INESS.

Het netwerk draagt zorg voor betrouwbare verbindingen, die de communicatie tussen de systemen van ProRail mogelijk maakt 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 85% gereed en zal volgens planning helemaal gereed zijn in 2011. De passieve en actieve infrastructuur wordt respectievelijk beheerd door de afdeling Inframangement en BNS (Beheer Non Stop⁴⁸). Samen met TenneT is ProRail enige jaren gelden een 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 ETCS⁴⁹ 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.

Begin 2010 zal de vervanging van de bediening van GSM-R op de verkeersleidingposten als gevolg van het verstrijken van de technische levensduur gereed zijn. Binnen deze vervanging zijn 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. GSM-R levert aan het project *InfoPlus* in 2009 en verder de connectiviteit van het transport van de *InfoPlus*-reisinformatie van de centrale systemen naar de lokale *InfoPlus*-borden die onder andere de huidige CTA's (Centraalbediende Trein Aanwijzers) gaan vervangen. In 2010 zal ook een start worden gemaakt met gebruik van GSM-R voor de connectiviteit van de nieuwe stationsklokken en voor een beperkt deel van de omroep.

In de jaren 2010 t/m 2019 zullen aanzienlijke vervangingsinvesteringen aan het GSM-R systeem gedaan worden, omdat de technische levensduur van de verschillende componenten van het systeem verstreken zal zijn. Tevens wordt er in deze vervangingsplannen voor GSM-R meer redundantie en 'disaster tolerance' gerealiseerd. Dit vanwege het feit dat GSM-R 'mission critical' is geworden voor de treindienst.

⁴⁸ BNS: alliantie tussen ProRail ICT-Services en Tribase Datasystems en Network Services.

⁴⁹ ETCS: European Train Control System.

2 Bijlage 2: Financiën

2.1 Investerings MIRT

De financiering van MIRT loopt niet via het Beheerplan, maar kent een eigen dynamiek. Minstens eenmaal per jaar wordt een nieuwe kostenprognose van het uitvoeringsprogramma personen- en goederenvervoer aan het ministerie verstrekt. Dit betreft de meest recente opgave en is van december 2008. Deze opgave is opgenomen ter completering van het inzicht van onze totale productieomvang 2010 e.v.

Uitvoeringsprogramma personenvervoer:

Versie d.d. 19 december 2008
Prijsspeel 2008; bedragen in miljoenen Euro's (excl. BTW)

Project	Beschikt	Totaal prognose benodigd																	
			t/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.			
Omschrijving																			
Amsterdam - Utrecht - Maastricht/Heerlen																			
Amsterdam-Utrecht	972,1	972,1	950,7	5,9	7,4	5,0	2,0	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vleuten-Geldermaisen	739,0	895,2	241,3	34,1	51,1	73,7	72,4	71,0	72,8	62,5	49,8	43,3	38,5	32,8	27,0	25,0	-	-	-
Utrecht - Arnhem - Zevenaar																			
Sporen in Arnhem	43,3	204,4	26,6	22,6	55,1	59,2	29,0	11,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Traject Oost fase 1 (kopgreep)	20,1	19,1	16,9	1,3	0,3	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stations en stationsaanpassingen																			
Amsterdam Centraal, empl. wijziging sp. 10 t/m 15 westzijde	76,1	76,1	71,4	2,4	1,0	0,7	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam Centraal, fietsenstalling	4,8	27,9	0,7	2,2	1,1	7,5	7,5	6,9	-	1,3	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Den Haag Centraal, aanpassen emplacement	10,3	10,0	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Den Haag Centraal terugbouwen spoor 11/12	-	30,0	-	1,0	5,0	10,0	10,0	3,0	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Extra perroncapaciteit Amsterdam Zuid (2e eiland perron)	31,6	31,6	31,3	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Arnhem (V&W deel referentiestation)	69,6	75,6	26,4	20,0	21,0	7,2	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Utrecht (basisterminal); planstudie	8,6	8,6	8,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Utrecht (basisterminal); realisatie	260,9	260,9	7,1	34,7	83,2	52,0	39,0	22,6	17,5	15,0	9,7	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP Den Haag (V&W deel referentiestation)	-	88,5	-	10,0	16,5	30,0	23,5	7,2	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Rotterdam Centraal (V&W deel)	212,9	217,7	51,6	25,3	44,6	46,8	30,0	12,5	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NSP-Breda (V&W deel)	41,8	44,9	12,8	5,3	8,9	13,7	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schiedam-Rijswijk incl. spoortunnel Delft (V&W aandeel)	329,3	329,3	76,1	28,1	62,0	74,0	51,2	26,5	8,2	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Extra NSP kwaliteit; perrons, kappen, akoestiek en klimaat	-	68,8	-	2,0	10,0	25,0	25,0	6,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Extra NSP kwaliteit; perronkappen Utrecht Centraal en info- op terminals	-	9,4	-	-	2,0	4,0	2,0	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utrecht Centraal; verbinden van de Rabo-brug met de perrons d.m.v. trappen	-	3,0	-	-	1,5	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam Centraal; Cuypershal	-	30,0	-	10,0	15,0	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal kleine stations	5,4	65,4	4,5	1,6	9,3	7,1	8,8	8,5	8,5	8,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Overige lijndelen																			
Hanzelijn	914,6	940,1	195,6	127,0	165,0	198,0	129,0	99,0	15,0	11,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overige projecten enz.																			
AKI-plan + veiligheidsknoelpunten; afgesloten onderdelen	85,1	85,1	85,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AKI-plan + veiligheidsknoelpunten; lopende onderdelen	283,4	294,7	187,5	34,1	36,1	25,0	10,0	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geluidmaatregelen	34,0	45,3	32,3	1,1	4,2	4,2	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Programma Ontwikkeling BB21	151,8	151,8	142,7	4,7	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal kleine projecten	54,5	57,3	40,2	12,9	4,0	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RegioNet	91,5	150,6	43,2	33,8	34,7	23,4	12,7	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Programma ontsnippering	3,9	73,1	1,4	6,6	9,8	9,5	7,4	6,0	7,0	7,0	7,0	4,5	-	-	-	-	-	-	-
Afloop/slotbetalingen diverse projecten; afgesloten onderdelen	10,8	10,8	10,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Afloop/slotbetalingen diverse projecten; lopende onderdelen	45,8	45,8	26,9	5,0	5,0	3,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal Realisatieprogramma	4.500,8	5.322,5	2.301,7	431,7	638,3	688,4	472,3	288,9	138,2	109,0	75,6	50,5	42,9	32,8	27,0	25,0	-	-	-
Planstudieprogramma:																			
Traject Oost peloton	4,0	170,3	0,3	4,2	13,0	20,5	23,9	30,9	27,5	25,0	15,0	7,5	2,6	-	-	-	-	-	-
OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad)	-	1.151,2	-	11,3	20,5	62,0	140,0	138,0	130,0	83,0	110,5	110,0	100,0	100,0	50,0	95,9	-	-	-
Amsterdam Zuidas; 4 sp. Zuid/WTC-Utrechtboog incl. keersp.	-	320,6	-	4,8	6,0	16,5	43,0	43,0	28,0	27,0	16,0	-	-	-	-	-	-	-	136,3
NSP-Zuidas (V&W deel referentiestation)	-	92,8	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Programma Hoogfrequent Spoor	-	2.596,2	-	8,0	16,4	26,4	41,4	100,0	205,0	332,5	432,5	432,5	415,0	310,0	152,2	124,2	-	-	-
Totaal Planstudieprogramma	4,0	4.331,1	0,3	28,3	55,9	125,4	248,3	311,9	390,5	467,5	574,0	550,0	517,6	410,0	202,2	449,2	-	-	-
Forfaitaire verschuiving i.v.m. overplanning	-	-	-	60,1	89,2	83,8	6,5	49,2	71,3	23,5	49,6	0,5	10,5	7,2	120,7	15,3	-	-	-
Aanbestedingsresultaten: € 200 mln. -/- gerealiseerd € 137,9 mln.	-	62,1	-	-	5,0	30,0	27,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal Railwegen Personenvervoer	4.504,8	9.591,6	2.302,0	400,0	600,0	700,0	700,0	650,0	600,0	600,0	600,0	600,0	550,0	450,0	350,0	489,6	-	-	-

Uitvoeringsprogramma goederenvervoer:

Versie d.d. 19 december 2008																
Prijspel 2008; bedragen in miljoenen Euro's (excl. BTW)																
Project	Beschikt	Totaal prognose benodigd														
			1/m 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 e.v.
Omschrijving																
D4-aslasten cluster II, 1e tranche	49,4	42,1	41,0	0,1	0,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Railontsluiting Noordwesthoek fase 2	14,1	14,1	13,9	0,2	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sloe, optimalisatie Railontsluiting	56,8	56,8	48,0	10,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sloe, geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn (incl. voorbereidingskosten)	17,3	9,0	7,8	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sloe, geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn (in afwachting uitspraak RvS)	-	7,1	-	0,5	1,5	2,0	2,0	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Prefab raildempers te Kapelle	2,4	2,4	2,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Plan van aanpak LL-pilot Cobelfret	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geluidspilot LL-blokken autotrein	2,0	2,1	1,3	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geluidspilot LL-blokken verzamelpoort	1,4	1,7	1,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PAGE risico reductie	-	15,0	-	3,8	3,1	3,5	3,5	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Na-NOV goederenvervoer Elst-Deventer-Oldenzaal	-	123,6	-	13,0	10,0	15,0	25,0	25,0	25,0	10,7	-	-	-	-	-	-
Change requests Havenspoorlijn Betuweroute	-	7,5	-	5,5	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Railontsluiting bedrijventerrein Beerdam	-	2,9	-	2,0	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Voorbereidingskosten IJzeren Rijn	19,0	19,0	14,1	-	-	-	4,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subtotaal Realisatieprogramma:	156,5	303,3	127,8	37,8	18,5	21,0	35,4	27,2	25,0	10,7	-	-	-	-	-	-
D4-aslasten cluster III	-	30,8	-	0,3	2,5	7,5	7,5	7,5	5,0	0,5	-	-	-	-	-	-
Goederen Rotterdam-Noord Nederland	-	83,2	-	2,0	15,0	20,0	20,0	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-
IJzeren Rijn	-	517,0	-	-	-	-	4,1	10,0	25,0	100,0	125,0	125,0	75,0	30,0	20,0	2,9
Optimalisering goederencorridor Rotterdam-Genoa	3,0	135,0	0,1	3,4	6,0	23,0	37,5	40,0	17,5	7,5	-	-	-	-	-	-
Havenspoorlijn	-	100,0	-	0,5	1,5	5,0	15,0	20,0	20,0	20,0	10,0	8,0	-	-	-	-
Totaal Planstudieprogramma	3,0	846,0	0,1	4,2	12,0	50,5	84,1	97,5	73,7	128,0	135,0	133,0	75,0	30,0	20,0	2,9
Forfaitaire verschuiving i.v.m. overplanning	-	-	-	7,0	0,5	16,5	19,5	24,7	1,3	13,6	-	2,0	35,0	30,0	10,0	3,5
Totaal Railwegen Goederenvervoer	159,5	1.149,3	128,0	35,0	30,0	55,0	100,0	100,0	100,0	125,0	135,0	135,0	110,0	60,0	30,0	6,4

2.2 Effecten van de investeringen op de exploitatie

De investeringen die worden gedaan in nieuwe infrastructuur leiden in de toekomst (na 2010) tot extra beheer en onderhoudskosten. Om in de financiering hier rekening mee te kunnen houden is het van belang de melding van nieuwe ontwikkelingen zo spoedig mogelijk te doen. In onderstaande overzicht zijn de nieuwe effecten van de investeringen op de exploitatie weergegeven ten opzichte van het Beheerplan 2009.

nieuwe mutaties nieuwe infra													
Grootschalig Onderhoud	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAAL
Arnhem, aanleg vrije kruising+ extra perronspoor	-	-	-	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,5
Almere Poort, inhaling	-	-	-	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,4
Almelo, verdiepte ligging	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Breukelen, aanleg keervoorziening	-	-	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,1
Woerden Molenvliet keerv	-	-	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,1
Den Haag Centraal, terugbouwen spoor 11/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Baam, nieuw zijperron	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Goederen Rotterdam-Noord Nederland, wachtperron	-	-	-	-	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,2
Amsterdam Centraal, empl. wijziging sp. 10 t/m 15 westzijde	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rijswijk-Delft, spoorzone Delft	-	-	-	-	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,1
Nijverdalen - Raalte, buitendienststelling	-	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	3,3
Nijverdalen - Raalte, in dienststelling verdiepte ligging	-	-	-	0,27	0,27	0,27	0,27	0,27	0,27	0,27	0,27	0,27	2,4
Wormerveer, verbetering inhaling	-	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,1
Groningen-Veendam, heractiveren spoorlijn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Barneveld Centrum, aanbrengen keervoorziening	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Elst, aanleg G-wachtperron	-	-	-	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,2
Elst, vrijleggen Elst-Tiel	-	-	-	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,2
Merwede Linge lijn, upgraden Aanpassen haltes en aanleg enkele nieuwe haltes	-	-	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,2
Amersfoort, oplossen van conflict treinstromen	-	-	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,2
Hoekse lijn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zwolle, 4e perron	-	-	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,2
Deventer, 3e spoor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zutphen, vrijleggen treindienst Winterswijk	-	-	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,2
NSP Den Haag	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geldermalsen, vrijleggen lijn naar Gorinchem	-	-	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,4
Rijn-Gouwelijn, spoorverdubbelingen + nieuwe haltes	-	-	-	-	-	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	1,0
Planstudie Amsterdam Zuid-AsG (LT)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PHS (exclusief SAAL), deel I	-	-	-	-	-	-	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	3,9
PHS (exclusief SAAL), deel II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,85	1,9
motie Koopmans	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,24	0,2
Instandhoudingskosten MISTRAL (eerste 3 corridors)	-	-	-	2,53	2,53	2,53	2,53	2,53	2,53	2,53	2,53	2,53	20,2
Subtotaal Regulier GO	-	0,3	0,2	0,2	2,8	2,8	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	29,3
GO Transfer													
FENS en programma's transfer (OVCP & InfoPlus)	-	-	-	-	-	0,60	9,17	8,57	5,57	5,57	6,17	6,17	41,8
Mutaties nieuwe infra transfer	-	-	-	-	0,28	0,56	0,06	0,03	0,12	0,40	0,68	0,29	2,4
Subtotaal GO Transfer	-	-	-	-	0,3	1,2	9,2	8,6	5,7	6,0	6,8	6,5	44,2
Totaal Grootschalig Onderhoud	-	0,3	0,2	0,2	3,1	4,0	12,9	12,2	9,3	9,6	10,5	12,2	73,5
Transfer													
FENS en Programma's OVCP (nieuw)	-	-	-	-	-	-	10,33	10,33	10,33	10,33	10,33	10,33	62,0
FENS en Programma's InfoPlus (nieuw)	-	3,23	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	38,1
Totaal Transfer	-	3,2	3,5	3,5	3,5	3,5	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	100,1
Beheer													
Hanzelijn	-	-	-	-	2,10	2,10	2,10	2,10	2,10	2,10	2,10	2,10	16,8
Totaal Beheer	-	-	-	-	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	16,8
TOTAAL NIEUWE INFRAMUTATIES	-	2,9	3,3	3,7	8,7	9,6	28,8	28,2	25,3	25,5	26,4	28,1	190,4

3 Bijlage 3: Integraal verslag van het overleg met vervoerders

In 2009 zijn voor doorlopend overleg met vervoerders zogenoemde ‘tafels van overleg’ ingericht, waarin de diensten met bijbehorende prestaties besproken worden. Vervolgens is de tussenstand opgemaakt en in juni en juli besproken in de directeurenoverleggen.

In de directeurenoverleggen zijn de veranderingen met betrekking tot de prestatie-indicatoren toegelicht. Tevens is aan de vervoerders een document verstrekt met de titel ‘voorstel prestaties 2010 en 2011’ met een opgave van KPI’s, de bijbehorende prestatieniveaus en een toelichting op de KPI’s. Het betreffen de volgende KPI’s die ingedeeld zijn in dienstengroepen, zoals vermeld in de Netverklaring 2010.

Dienstengroep	KPI
Rijden treinen	Geleverde treinpaden door ProRail voor alle reizigersvervoerders Geleverde alternatieven aan alle reizigersvervoerders Capaciteitsverdeling Treinpad Beschikbaarheid Veiligheid, arbeidsveiligheidsincidenten Veiligheid, botsingen trein – trein Veiligheid, ontsporingen Train Delay Minutes
Transfer reizigers	Reinheid Sociale veiligheid overdag Sociale veiligheid avond Toegankelijkheid transfer Transfervoorzieningen, doorstroom in transferruimte
Reisinformatie / Informatie	Reisinfo in verstoorde situaties Infovoorziening CTA melding bij verstoring Verstaanbaarheid omroep subjectief Verstaanbaarheid omroep objectief Beschikbaarheid reisinformatie systeem
Gebruik emplacementen	Onderhoud emplacementen

Hieronder is het integraal verslag opgenomen naar aanleiding van de vier gehouden directeurenoverleggen.

Directeurenoverleg NSR – ProRail op 9 juni 2009

In het directeurenoverleg wordt het voorstel besproken voor de prestatie-indicatoren die in het Beheerplan zullen worden opgenomen en eventueel in de Toegangsovereenkomst 2010 kunnen worden gecontracteerd. NSR wordt uitgenodigd om te reageren op dit voorstel, met inachtneming van de gemeenschappelijke KPI’s uit het Vervoerplan. Na het directeurenoverleg heeft NSR een informele concept-reactie gegeven op de prestatie-indicatoren.

Met betrekking tot de gemeenschappelijke KPI’s merkt NSR het volgende op. In het tweede voorstel van ProRail is de KPI Sociale veiligheid avond gesteld op 59%. Dit is 1 procentpunt hoger dan de waarde die NS in het vervoerplan heeft staan. De KPI Reisinfo in verstoorde situaties is door ProRail op 56% gebracht. Dit ligt 2 procentpunt hoger dan de waarde in het vervoerplan. De KPI Sociale veiligheid overdag (waarde 89%) is gebaseerd op gelijkblijvende inzet van NS-personeel. De komende tijd overleggen NSR en ProRail aan de hand van het Vervoer- en Beheerplan over de prestatieniveaus van de KPI’s. NSR heeft ook gevraagd om het integrale Beheerplan, zoals dat aan de minister wordt voorgelegd, te ontvangen. ProRail zal het Beheerplan begin september aan NSR verstrekken en toelichten.

Directeurenoverleg NS Hispeed – ProRail op 16 juni 2009

Na het directeurenoverleg heeft NS Hispeed aangegeven geen opmerkingen te hebben over de prestatie-indicatoren.

Directiemeeting Regionaal Vervoer op 18 juni 2009

In het directeurenoverleg is uitvoerig stil gestaan bij de presentatie en het document m.b.t. de prestaties van ProRail in 2010 en 2011. De regionale vervoerders vinden de volgende prestaties van belang:

- Uit de dienstengroep *Rijden treinen*: KPI Geleverde treinpaden door ProRail voor alle reizigersvervoerders, KPI Geleverde alternatieven aan alle reizigersvervoerders, KPI Capaciteitsverdeling treinpad, KPI Train Delay Minutes en één KPI over veiligheid in plaats van de vermelde drie KPI's op het gebied van veiligheid;
- Alle KPI's uit de dienstengroep *Transfer reizigers*;
- Alle KPI's uit de dienstengroep *Reisinformatie / Informatie* (met de opmerking bij de KPI Infovoorziening CTA melding bij verstoringen dat dit ook geldt voor infovoorziening *InfoPlus*).

De regionale vervoerders geven aan voor de volgende prestaties geen belangstelling te hebben:

- Uit de dienstengroep *Rijden treinen* de KPI Beschikbaarheid;
- Uit de dienstengroep *Gebruik emplacementen* de KPI Onderhoud emplacementen.

De regionale vervoerders missen een in hun ogen belangrijke KPI, namelijk een KPI Projecten (contractrealisatie). Deze KPI willen de regionale vervoerders toegevoegd zien, en daar ook op korte termijn (Toegangsovereenkomst 2010) afspraken over maken.

Het lijkt de regionale vervoerders een goed idee om afspraken over de verschillende prestaties te maken op de overlegtafels die er door ProRail sinds kort zijn ingericht. Dan moet het echter wel duidelijk zijn welke prestaties op welke overlegtafels worden besproken.

De regionale vervoerders hebben aangegeven dat zij met de nu voorliggende prestaties en bijbehorende KPI (inclusief een KPI Projecten) uit de voeten kunnen in relatie met de afspraken die zij hebben met hun opdrachtgevers.

In het overleg is niet gesproken over de instelhoogtes (grenswaarden) van de verschillende KPI's. Dat kon ook niet, omdat in het document alleen landelijke cijfers stonden, waar de regionale vervoerders zich niet in konden herkennen. Hierover is afgesproken dat ProRail daarover met hen individueel in gesprek gaat tussen nu en het afsluiten van de Toegangsovereenkomst 2010, zoals vermeld in het derde punt van paragraaf 2.2.

Directeurenoverleg Goederenvervoer op 9 juli 2009

In het directeurenoverleg is naar aanleiding van het document m.b.t. de prestaties van ProRail in 2010 en 2011 uitvoerig stilgestaan bij de gewenste prestaties die de goederenvervoerders belangrijk achten. De in het document (gebruikt voor overleggen van de prestaties 2010) opgenomen KPI's zijn vooral gericht op het reizigersvervoer. Een aantal hiervan is wellicht bruikbaar voor de goederenvervoerders. Dit vraagt gedegen onderzoek. De KPI's die de goederenvervoerders graag ingebracht zien, zijn:

- KPI Aankomstpunctualiteit;
- KPI Grensaansluiting (internationaal verkeer);
- KPI Tijdigheid van informatieverstrekking bij calamiteiten;
- KPI Responstijd op aanvragen (OSS fase & verkeersleidingsfase);
- KPI Het aantal planwijzigingen in de verkeersleidingsfase (bestellen & annuleren).

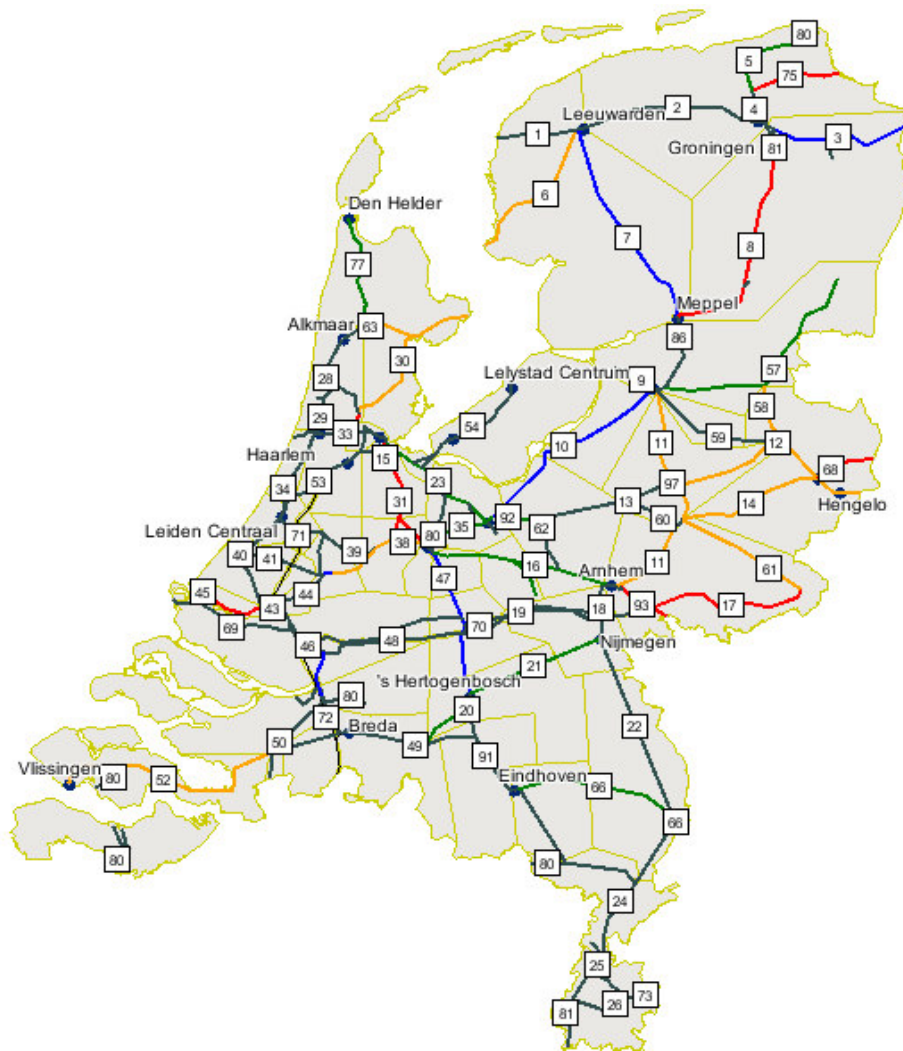
Voorstel is (de haalbaarheid van) deze KPI's gezamenlijk in 2010 uit te werken, waarbij tevens de instelwaarde wordt vastgesteld.

4 Bijlage 4: Prestaties per spoorlijn

Beschikbaarheid: realisatie van de totale beschikbaarheid per spoorlijn in de 1e helft 2009

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 de 1e helft 2009

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 ongeplande niet-beschikbaarheid per spoorlijn in de 1e helft 2009

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



Beschikbaarheid: realisatie van de totale beschikbaarheid per spoorlijn in 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 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 ongeplande niet- beschikbaarheid per spoorlijn in 2008

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



Financiën: kosten per treinkilometer per spoorlijn 2008
Bron: Railfocus



Toelichting kosten per treinkilometer per spoorlijn:

Spoorlijn	Kosten EURO	Treinkm EURO / km	Trend	Spoorlijn	Kosten EURO	Treinkm EURO / km	Trend
001 Leeuwarden - Harlingen	4.873.635,56	615,975	7,91 ▲	049 Lage Zwaluwe - Boxtel	18.868.614,97	4.617,064	4,09 ▲
002 Leeuwarden - Groningen	9.986.689,85	1.578,765	6,33 ▲	050 Lage Zwaluwe - Roosendaal grens	13.492.560,06	1.648,454	8,18 ▲
003 Groningen - Nieuweschemans grens	5.750.862,50	1.102,293	5,22 ▼	051 Roosendaal - Breda	5.562.413,11	755,172	7,37 ▲
004 Groningen - Sauwerd	6.715.752,98	463,413	14,49 ▲	052 Roosendaal - Vlissingen	16.448.735,48	2.109,145	7,80 ▲
005 Sauwerd - Roodeschool	3.896.553,94	497,110	7,84 ▲	053 Amsterdam - Leiden	42.367.922,04	5.241,001	8,08 ▲
006 Leeuwarden - Stavoren	4.684.372,41	766,777	6,11 ▲	054 Flevolijn	19.182.057,05	3.260,820	5,88 ▲
007 Meppel - Leeuwarden	11.991.244,33	1.919,506	6,25 ▲	055 Amsterdam	101.725.909,42	2.434,188	41,79 ▲
008 Meppel - Groningen	14.044.945,06	2.866,727	4,90 ▲	056 Hemsporen	11.620.868,69	972,260	11,95 ▼
009 Zwolle - Kampen	3.547.111,46	347,023	10,22 ▼	057 Zwolle - Emmen	10.931.993,92	1.750,747	6,24 ▼
010 Zwolle - Amersfoort	24.046.564,36	4.366,087	5,51 ▲	058 Almelo - Marienberg	2.827.162,10	343,818	8,22 ▼
011 Zwolle - Arnhem	12.714.269,00	2.550,324	4,99 ▲	059 Zwolle - Wierden	5.047.297,83	995,653	5,07 ▼
012 Deventer - Enschede grens	21.434.630,97	3.466,536	6,18 ▲	060 Apeldoorn - Zutphen	2.871.633,71	371,974	7,72 ▲
013 Barneveld - Deventer	10.528.614,98	2.048,414	5,14 ▲	061 Zutphen - Winterswijk	4.358.477,45	794,017	5,49 ▼
014 Zutphen - Hengelo	5.002.434,10	992,843	5,04 ▼	062 Barneveld - Ede=Wageningen	4.413.082,82	492,815	8,95 ▼
015 Zuidtak Amsterdam	14.037.701,84	1.576,878	8,90 ▲	063 Heerhugowaard - Hoor	2.620.345,60	388,071	6,75 ▲
016 Utrecht - Arnhem	19.055.742,60	4.574,167	4,17 ▲	064 Gouda - Alphen a/d Rijn	3.368.727,14	377,676	8,92 ▼
017 Winterswijk - Zevenaar	7.311.298,28	1.214,961	6,02 ▼	065 Breukelen - Harmelen	1.864.777,19	268,792	6,94 ▼
018 Arnhem - Nijmegen	13.679.160,09	1.761,922	7,76 ▲	066 Eindhoven - Venlo Grens	14.740.469,36	2.854,172	5,16 ▲
019 Geldermalsen - Elst	7.466.396,38	805,048	9,27 ▲	067 Zevenaar - Zevenaar Grens	2.665.612,43	130,219	20,47 ▲
020 's-Hertogenbosch - Boxtel	6.064.618,38	732,368	8,28 ▲	068 Hengelo - Oldenzaal Grens	5.960.428,90	421,668	14,14 ▲
021 Tilburg - Nijmegen	13.211.773,16	3.597,597	3,67 ▼	069 Havenspoorlijn	79.341.405,18	2.003,090	39,61 ▲
022 Nijmegen - Roermond	18.001.186,54	2.479,025	7,26 ▼	070 A15-tracé Betuweroute	37.772.647,97	663,454	56,93 ▼
023 Amsterdam - Amersfoort	34.454.876,33	4.772,607	7,22 ▲	071 HSL-Zuid Hoofddorp-R'dam		69,967	0,00 N/B
024 Eindhoven - Eijsden grens	37.358.909,81	5.852,653	6,38 ▲	072 HSL-Zuid R'dam-Breda/grens	-282.598,52	13,693	-20,64 ▲
025 Sittard - Heerlen	5.730.956,14	882,560	6,49 ▲	073 Landgraaf - Haanrade Grens	2.003.260,69	78,569	25,50 ▲
026 Maastricht - Kerkrade	9.778.256,84	1.295,743	7,55 ▲	075 Sauwerd - Delfzijl	3.432.627,93	634,964	5,41 ▼
027 Heerhugowaard - Alkmaar	7.212.054,92	385,972	18,69 ▼	077 Den Helder - Heerhugowaard	7.487.006,78	988,613	7,57 ▲
028 Alkmaar - Zaandam	17.665.210,01	2.414,823	7,32 ▲	078 Lage Zwaluwe - Dordrecht	14.225.718,74	1.864,250	7,63 ▼
029 Haarlem - Uitgeest	7.796.917,51	1.012,227	7,70 ▲	079 Randstadrail	1.121.544,03		0,00 N/B
030 Zaandam - Enkhuizen	13.114.292,24	1.985,153	6,61 ▲	080 Overig goederen	45.202.844,09	201,147	224,73 ▲
031 Amsterdam - Utrecht	37.353.663,95	4.742,316	7,88 ▲	081 Werkplaatsen	7.241.861,19	39,066	185,38 ▲
032 Haarlem - Zandvoort	3.073.175,21	252,244	12,18 ▲	082 Emplacementen	4.997.431,59	629,796	7,93 ▲
033 Haarlem - Amsterdam Sloterdijk	8.940.575,13	1.220,074	7,33 ▼	083 Museumlijnen	32.278,36	2,400	13,45 ▲
034 Haarlem - Leiden	10.263.145,50	2.027,046	5,06 ▲	084 Sneltram Utrecht-Nieuwegein	5.800.873,34		0,00 N/B
035 Utrecht - Amersfoort	13.563.368,79	1.584,454	8,56 ▲	085 Buiten gebruik	1.604.054,83	3 591.902,15	▲
036 Den Dolder - Baarn	2.363.766,86	262,836	8,99 ▲	086 Zwolle - Meppel	7.867.896,45	1.672,984	4,70 ▼
037 Hilversum - Utrecht	4.896.479,63	719,494	6,81 ▲	087 Zwolle	14.083.296,23	421,692	33,40 ▼
038 Utrecht - Gouda	25.515.354,49	4.792,966	5,32 ▲	088 Groningen	9.336.829,20	487,452	19,15 ▲
039 Woerden - Leiden	7.487.058,78	985,457	7,60 ▲	089 Arnhem	22.233.816,21	461,387	48,19 ▼
040 Leiden - Rotterdam	36.435.036,72	5.237,473	6,96 ▼	090 Amersfoort	15.392.088,78	448,631	34,31 ▲
041 Den Haag - Gouda	16.467.687,82	2.189,307	7,52 ▲	091 Boxtel - Eindhoven	26.391.074,67	3.064,080	8,61 ▲
042 Rhenen - Maarn	3.394.303,19	415,076	8,18 ▲	092 Amersfoort - Barneveld	4.635.358,13	1.307,156	3,55 ▼
043 Rotterdam	46.619.249,51	1.798,762	25,92 ▲	093 Arnhem - Zevenaar	5.172.291,18	672,558	7,69 ▼
044 Rotterdam - Gouda	9.994.571,50	1.738,441	5,75 ▼	094 's-Hertogenbosch	13.643.048,10	619,038	22,04 ▲
045 Rotterdam - Hoek van Holland	8.454.378,95	955,543	8,85 ▼	095 Breda	7.565.678,23	157,206	48,13 ▲
046 Dordrecht - Rotterdam	31.099.482,06	2.142,824	14,51 ▼	096 Gouda	13.648.744,09	1.285,481	10,62 ▲
047 Utrecht - 's-Hertogenbosch	20.083.238,30	4.411,872	4,55 ▲	097 Deventer	8.945.242,10	218,919	40,86 ▲
048 Geldermalsen - Dordrecht	7.361.524,59	1.399,709	5,26 ▼	098 Zutphen	8.323.792,15	218,507	38,09 ▲
				099 Utrecht	46.899.055,32	1.065,587	44,01 ▲

ProRail heeft op haar Dashboard onder het focusgebied Omzet & Kosten twee KPI's gedefinieerd, namelijk kosten per treinkilometer en kosten per kilotonkilometer. In onderstaande tabellen een overzicht.

KPI kosten per treinkilometer (gemengd net)	Kosten per treinkilometer excl. Betuweroute en HSL-Zuid.				
	Streefwaarde				
	2008	2009	2010	2011	2012 e.v
	€ 9,37	€ 9,22	€ 9,58	€ 9,13	€ 9,26

KPI kosten per kilotonkilometer (gemengd net)	Kosten per kilotonkilometer excl. Betuweroute en HSL-Zuid.				
	Streefwaarde				
	2008	2009	2010	2011	2012 e.v
	n.v.t.	€ 28,40	€ 29,68	€ 28,11	€ 28,30

5 Bijlage 5 : KPI's in ontwikkeling

KPI's in ontwikkeling	
Ontwikkel KPI's	Status
Treinpad	In dit Beheerplan is de KPI nieuw gepresenteerd als geleverde treinpaden en geleverde alternatieve treinpaden.
Sustainability Index	Deze KPI dient inzicht te geven in de mate waarin ProRail er in slaagt de waarde van haar assets op peil te houden. De oorspronkelijk gedachte: 'verhouding tussen afschrijvingen en vervangingsinvesteringen' blijkt hiervoor echter niet bruikbaar. Er wordt nu gezocht naar mogelijkheden om in dit verband te meten in hoeverre ProRail de (theoretische) levensduur van de assets weet te benutten.
Train Delay Minutes	In de TO 2009 met NS is de ontwikkelafspraken opgenomen om een systematiek te onderzoeken voor KPI Train Delay Minutes (TDM). Destijds is deze afspraak gemaakt op voorspraak van NS. ProRail ziet dat er tal van nieuwe KPI's worden ontwikkeld met als basis monitoring, die staan op het dashboard KPI Treinpad. Voorwaarde hierbij is dat de kwaliteit van de gegevens uit monitoring verder verbetert. KPI Treinpad staat in 2010 op het dashboard. Eerst wordt hier ervaring mee opgedaan voordat er nieuwe KPI's worden uitontwikkeld. Daarnaast geven zowel ProRail als NS, de beide partijen die samen de KPI TDM zouden ontwikkelen, prioriteit bij de verbetering van de kwaliteit uit monitoring voordat we een nieuwe KPI gaan ontwikkelen. Op grond daarvan is in het overleg met NS de afspraak gemaakt de ontwikkelafspraken rond KPI TDM op te schorten naar de TO 2010.
Lost Times Injuries	Deze KPI is bedoeld voor interne sturing. In 2009 wordt gestart met het registreren van het aantal niet spoor specifieke arbeidsongevallen (Lost Time Injuries). Doel is in eerste instantie om de huidige prestatie vast te stellen en vervolgens in samenwerking met onze opdrachtnemers een sturingsmechanisme voor deze ongevallen te beschrijven. Dit zal op zijn vroegst in 2010 resulteren in een concept-KPI die stuurbaar is voor zowel ProRail als opdrachtnemers.
Aandeel mobiliteit	ProRail gaat in gesprek met Verkeer en Waterstaat om samen te onderzoeken hoe vorm te geven aan deze KPI in 2010. Achterliggende doelstelling vanuit HCG van deze KPI: Invulling geven aan de 5% groei-doelstelling op het spoor. De vraag hierbij is of ons netwerk de groeiambities (5%) van het ministerie en vervoerders waar kan maken.
Omgevingswerken	Met de KPI Omgevingswerken wil ProRail inzichtelijk maken in welke mate afspraken in omgevingswerken (dit zijn projecten die ProRail uitvoert in opdracht en voor rekening van decentrale stakeholders) worden nagekomen. De komende tijd gaan we deze KPI vorm geven en het nulpunt bepalen. Vanaf het eerste kwartaal 2010 zullen we beginnen met het testen van deze KPI. In het Q2 rapport 2010 zullen wij Verkeer en Waterstaat hierover nader informeren.
Doorstroom in transferruimte	Deze KPI wordt niet gepresenteerd in Beheerplan 2011. Deze KPI betreft individuele prestatieafspraken in TO 2010.
Onderhoud emplacementen	Deze KPI wordt niet gepresenteerd in Beheerplan 2011. Deze KPI betreft individuele prestatieafspraken in TO 2010.
LCC (Life Cycle Costs) per treinkilometer	Met de interne KPI Life Cycle Costs (LCC) wil ProRail sturen op lagere LCC per treinkilometer. Op dit moment wordt deze KPI ontwikkeld. We kiezen voor een LCC definitie aansluitend op het beheerplan en daarmee alle kasstromen, behalve functiewijziging omvat. De gekozen definitie gaat uit van 'steady state renewal', de gemiddelde toekomstige vervangingen om hiermee de jaarlijkse fluctuaties van de vervangingsinvesteringen worden uitgevlakt.

6 Bijlage 6: Keyrail

KEYRAIL

Beheerplan 2010

INLEIDING

6.1 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.

PRESTATIES KEYRAIL

6.2 Prestaties Keyrail

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>	<ul style="list-style-type: none"> • Helder proces voor capaciteitsverdeling en responstijden • Afspraken over wijzigen en annuleren
Levering treinpad	<i>Trein vertrekt conform planning</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Helder proces voor vertrek • Actieve sturing op gedisciplineerd vertrekproces; inclusief consequenties bij non-performance
Halen aansluiting	<i>Trein haalt conform planning aansluiting</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Actieve sturing op halen aansluiting; inclusief consequenties bij non-performance

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 2010⁵⁰ gelden een vijftal prestatieregelingen, gericht op:

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

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

⁵⁰ Opgemerkt wordt dat nog komende onderhandelingen tussen Keyrail en haar klanten kunnen leiden tot wijzigingen van de in dit beheerplan gepresenteerde prestatieregelingen.

Prestatieregeling "wijzigen" en "annuleringsregeling"

	Jaardienst + Wijzigingsblad	VPT plan fase	VL fase (ISVL)		
			Tussen 36 uur en 4 uur voor vertrek	Tussen 4 uur en 1 uur voor vertrek	Tussen 1 uur en 0 uur voor vertrek
Opheffen trein/ treinpad	€0	€ 0	€ 100	€ 125	€ 150
Wijzigen treinnummer	€0	€ 0	€ 0	€ 0	n.v.t.
Wijzigen locatie	€0	€ 25	€ 50	€ 50	€ 75
Wijzigen tijd	€0	€ 25	€ 50	€ 50	€ 75

Het totale financiële effect van bovengenoemde regelingen wordt in 2010 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 gerapporteerd (op dagbasis). Om de monitoringsrapportage te kunnen opstellen wordt een eigen Management Informatie Systeem ingericht. Hiertoe zal, voor wat betreft de levering van data, worden aangesloten bij bestaande en nieuw ontwikkelde systemen, met name:

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

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.

6.3 Consultatie

Keyrail heeft in de afgelopen jaren 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 aan afspraken tot stand is gekomen. De navolgende onderwerpen zullen in 2010 en verder, in samenspraak met vervoerders, nader worden uitgewerkt en geïmplementeerd:

- optimaliseren onderhoudsrooster;
- nadere uitwerking eisen aan materieel;
- een parkeerregeling voor het Rotterdamse havengebied;
- een huurregeling voor sporen binnen het Rotterdamse havengebied.

6.4 Speerpunten 2010

Belangrijke speerpunten hebben in 2010 ondermeer betrekking op:

- Betrouwbaarheid Tunneltechnische Installaties A15-tracé verder op orde brengen.
- Ketenregie Havenspoorlijn, gericht op het vergroten van de operationele efficiëntie in de Rotterdamse haven (gezamenlijk met terminals, vervoerders, operators en Havenbedrijf).
- Implementatie parkeer- en huurbeleid in de Haven van Rotterdam.

6.5 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.

6.5.1 Beschikbaarheid en betrouwbaarheid hoofdspoorweginfrastructuur

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

KPI: Leveren treinpad	2010	2011	2012	2013	2014
Grenswaarde	85%	90%	95%	95%	95%
Definitie	percentage vrijgegeven rijwegen binnen het afgesproken tijdvenster (15 min.)				
Meetsystemen	TOP, Informatiesysteem Verkeersleiding (ISVL), RMS Keyrail ⁵¹ , MIS Keyrail ⁵²				

6.5.2 Kwaliteit van de bijsturing

Deze indicator geeft aan in hoeverre de spoorwegonderneming de aansluiting (gemengd net / DB Netz) haalt, bij vertrek binnen het overeengekomen tijdvenster. Deze KPI is gebaseerd op de met vervoerders overeengekomen prestatieregeling "halen van de aansluiting". 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 volgt uit het Informatiesysteem Verkeersleiding (ISVL).

KPI: Halen van de aansluiting	2010	2011	2012	2013	2014
Grenswaarde	85%	90%	90%	90%	90%
Definitie	Percentage treinen dat is vertrokken conform de laatst overeengekomen dienstregeling en op tijd inschiet op het gemengde net (ProRail) of het Duitse Net (DB Netz) binnen de overeengekomen marge van 3 minuten ten opzichte van alle treinen die zijn vertrokken conform de laatst overeengekomen dienstregeling.				
Meetsystemen	TOP, RBV monitoring, RMS Keyrail, MIS Keyrail				

6.5.3 Kwaliteit van de capaciteitsverdeling

Deze indicator⁵³ 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.

⁵¹ "Rail Management System Keyrail", een in eigen beheer ontwikkelde softwareapplicatie ten behoeve van de specifieke spoorprocessen binnen de goederensector.

⁵² "Management Informatie Systeem Keyrail", een in eigen beheer ontwikkeld rapportagesysteem.

⁵³ 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.

KPI: gebruik toebedeelde capaciteit	2010	2011	2012	2013	2014
Grenswaarde	70%	75%	80%	85%	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), MIS Keyrail				

6.5.4 Kwaliteit van de informatievoorziening

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

KPI: responstijd aanvragen binnen norm	2010	2011	2012	2013	2014
Grenswaarde	90%	90%	95%	95%	95%
Definitie	Percentage responstijden binnen de met vervoerders overeengekomen normen.				
Meetsystemen	OSS Intake ⁵⁴ , Informatiesysteem Verkeersleiding (ISVL), MIS Keyrail				

6.6 Zorg voor veiligheid en milieu

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

Voor 2010 kiest Keyrail ervoor om de doelstellingen op gebied van veiligheid en milieu uit te drukken in concrete en meetbare KPI's (absoluut en relatief).

6.6.1 Veiligheid

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

- a. nul dodelijke slachtoffers in de groepen:
 - o spoorwegpersoneel (klanten en logistiek betrokkenen);
 - o “baanwerkers” (medewerkers van contractors/aannemers en adviesbedrijven);
 - o eigen personeel in “buiten situaties”;
- b. één ongevallen met ziekenhuisopname of verzuim langer dan 14 dagen tot gevolg (contractors; lang verzuim);
- c. twee incidenten met behandeling bij EHBO, of verzuim tot maximaal 14 dagen tot gevolg (contractors; kort verzuim);
- d. nul ongevallen met verzuim (Keyrail personeel);
- e. ≤ vijftien incidenten met enkel materiële schade ≥ € 5.000,=.

⁵⁴ OSS Intake, betreft een in eigen beheer ontwikkelde applicatie, ondersteunend aan de processen van de One Stop Shop Keyrail.

Omdat het lastig is om te sturen op absolute eindgetallen is gekozen om daarnaast ook de indicator "Mean Time Between Incidents" te hanteren. De doelstelling in 2010 is om de MTBI per 31 december 2010 te verbeteren met 5%, ten opzichte van de MTBI die op 31 december 2009 wordt vastgesteld. Het gaat hier om de MTBI uitgesplitst voor:

- Incidenten met enkel materiële schade
- Incidenten met kort respectievelijk lang verzuim

Hierbij wordt in de onderliggende cijfers een uitsplitsing gemaakt naar betrokken bedrijven, gekoppeld aan het aantal werkuren, c.q. het aantal gereden treinen.

6.6.2 Milieu

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

In 2010 implementeert Keyrail de vergunningvoorschriften van de vergunningen die wij door ProRail overgedragen krijgen (en hebben gekregen). De eerste twee KPI's hebben te maken met het goed inbedden van die vergunningvoorschriften. Daarnaast heeft Keyrail te maken met toezicht. Wij houden er rekening mee dat bij inspecties afwijkingen worden aangetroffen door het bevoegd gezag. Wat wij willen voorkomen is dat de constatering van het bevoegde gezag leiden tot boetes of erger. Wij handelen dusdanig adequaat dat het bevoegd gezag er vertrouwen in heeft dat wij onze verplichtingen naleeft.

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

- a. € 0,= boete als gevolg van structurele overtredingen en niet naleving van vergunningvoorwaarden;
- b. Maximaal drie incidenten met boetes tot gevolg, als gevolg van onregelmatigheden met tunnels in relatie tot oppervlakte water;
- c. Maximaal drie maal een Last onder Dwangsom ten aanzien van naleving van vergunningvoorwaarden in relatie tot processen en voorzieningen op emplacementen;
- d. Nul boetes c.q. last onder dwangsom ten aanzien van incidenten met gevaarlijke stoffen.