

Methode voor toerekening van kosten aan de dienst opstellen 2018
ProRail

7 december 2018

Kenmerk: T20160151-1904285154-1231

Versiebeheer

Versiebeheer en verwerkte aanvullingen			
Versie	Datum	Aanvulling	Onderwerp van de wijzigingen
1.0	22 augustus 2018	-	Initiële versie voor publicatie
1.1	7 december 2018		Wijziging structuur van vergoeding (paragraaf 3.3.1); actualisatie datum voetnoot 12

Inhoudsopgave

1. Vooraf	6
1.1 Inleiding: waarom een methode voor toerekening?	6
1.2 Het juridisch kader	6
1.3 Opbouw van de gebruiksvergoeding	6
1.4 Uitgangspunten methode voor toerekening	8
1.5 Structuur methode voor toerekening	8
1.6 Wanneer gaat ProRail de nieuwe methode toepassen?	10
1.7 Meerjarige vergoedingen	10
1.8 Leeswijzer en begrippen	11
2. Diensten verleend aan spoorwegondernemingen	12
2.1 Inleiding	12
2.2 Dienst opstellen	12
2.3 Onderscheid in de methode voor toerekening voor categorie 1 resp. 2, 3 en 4 diensten	13
3. Berekening vergoeding dienst opstellen	14
3.1 Inleiding	14
3.2 Kostentoerekening	14
3.2.1 Het startpunt: de totale begrote kosten	15
3.2.2 Elimineren kosten die geen relatie hebben met de dienst opstellen (stap 1)	16
3.2.3 Vaststellen totale kosten dienst opstellen (stap 2)	16
3.2.3.1 Kosten zijsporen en wissels in zijsporen	17
3.2.3.2 Kosten specifieke activiteiten Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding	17
3.2.4 Kostenbasis dienst opstellen (stap 3)	20
3.2.4.1 Zijsporen en wissels in zijsporen	20
3.2.4.2 Specifieke activiteiten Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding	20
3.3 Toerekening naar gebruiksklassen: stap 4	22
3.3.1 Bepaling tariefdrager	22
3.3.2 Bepaling gebruiksomvang	23
3.3.3 Bepalen vergoeding	24
4. Proces vaststellen vergoeding dienst opstellen	25
4.1 Inleiding	25
4.2 Indexatie van de vergoeding (stap 5)	25
4.3 Mogelijke herziening vergoeding (stap 6)	27

Bijlage A Begrippenlijst	31
Bijlage B Planning & control cyclus en organisatie ProRail	35
B.1 Beheerplancyclus	35
B.2 Subsidieaanvraag BOV	36
B.3 Verantwoording en sturing	38
B.4 Organisatie ProRail	39
Bijlage C Kostensoorten	42
Bijlage D Bedrijfsmodel	44

Lijst figuren

Figuur 1	Opbouw gebruiksvergoeding	8
Figuur 2	Kostentoerekening (stap 1, 2 en 3).....	15
Figuur 3	Relatiegrafiek treinkilometers versus fte's treindienstleiders 2015	21
Figuur 4	Indexatie vergoeding dienst opstellen voor jaar X tot en met X+2	27
Figuur 5	Organogram ProRail	39
Figuur 6	Proces totstandkoming subsidieaanvraag en subsidiebeschikking	41

Lijst tabellen

Tabel 1	Aandeel kosten capaciteit en leiden van treinverkeer dat varieert met gebruiksomvang .	22
Tabel 2	Structuur vergoeding dienst opstellen	23

1 Vooraf

1.1 Inleiding: waarom een methode voor toerekening?

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft aan ProRail een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.¹

Een spoorwegonderneming die gebruik wil maken van de hoofdspoorweginfrastructuur dient met ProRail – zijnde de beheerder – een toegangsovereenkomst af te sluiten. De spoorwegonderneming is voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur een vergoeding aan ProRail verschuldigd. Ook voor het gebruik van dienstvoorzieningen, en de diensten verleend in deze voorzieningen, dient een spoorwegonderneming een vergoeding te betalen aan ProRail.

Deze vergoedingen maken onderdeel uit van de toegangsovereenkomst.

Op ProRail rust de verplichting om voor de (toegang tot de) dienstvoorziening opstellen (hierna: dienst opstellen) een methode op te stellen voor de toerekening van de kosten.²

1.2 Het juridisch kader

Voor het bepalen van de methode voor de toerekening van de kosten aan de dienst opstellen is de volgende regelgeving van belang:

- [Richtlijn 2012/34/EU](#) tot instelling van één Europese spoorwegruimte (hierna: Richtlijn). Deze richtlijn is grotendeels geïmplementeerd in de Spoorwegwet en nader uitgewerkt in het [Besluit implementatie](#) richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (hierna: Besluit implementatie).
- De [Spoorwegwet](#).

1.3 Opbouw van de gebruiksvergoeding

Gebruiksvergoeding is het verzamelbegrip voor diverse vergoedingen die de spoorwegondernemingen betalen. Gebruiksvergoeding bestaat uit de volgende elementen:

¹ Artikel 16 Spoorwegwet, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2014/12/15/verlening-nieuwe-vervoer-en-beheerconcessie>.

² Artikel 30, lid 8, Richtlijn.

1. de vergoeding voor het minimumtoegangspakket (categorie 1 diensten)³, eventueel aangevuld met een heffing als bedoeld in artikel 62 lid 2 en 6 onder a⁴ en b⁵ Spoorwegwet;
2. de vergoeding van categorie 2, 3 en 4 diensten (voor zover deze worden aangeboden door ProRail)⁶;
3. heffingen, kortingen, bijtelling dan wel aftrek als bedoeld in artikel 62, lid 6, onder c, d⁷, e, f en g Spoorwegwet.

ProRail stelt de vergoeding voor het minimumtoegangspakket (categorie 1) en de vergoeding voor de categorie 2, 3, en 4 diensten vast. De vergoeding voor het minimumtoegangspakket is gelijk aan de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. De vergoeding voor categorie 2, 3 respectievelijk 4 diensten is maximaal de kosten van de betreffende dienst vermeerderd met een redelijke winst.⁸

ProRail stelt een methode vast voor de toerekening van de kosten voor de verschillende categorieën van aan spoorwegondernemingen aangeboden diensten. De methode voor de toerekening van de kosten aan het minimumtoegangspakket behoeft voorafgaand aan de toepassing daarvan door ProRail de goedkeuring van ACM. Voor de methode voor toerekening voor de dienst opstellen is geen voorafgaande goedkeuring door ACM vereist.

Op grond van artikel 62 lid 6 Spoorwegwet kunnen verschillende heffingen en kortingen worden toegepast. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels opgesteld met betrekking tot deze heffingen en kortingen.⁹ ProRail zal eventuele heffingen en kortingen binnen de gegeven kaders vaststellen en in de netverklaring publiceren.

Schematisch weergegeven bestaat de gebruiksvergoeding uit de volgende elementen:

³ Zie bijlage II, punt 1, bij de Richtlijn.

⁴ Zie Besluit capaciteitsverdeling.

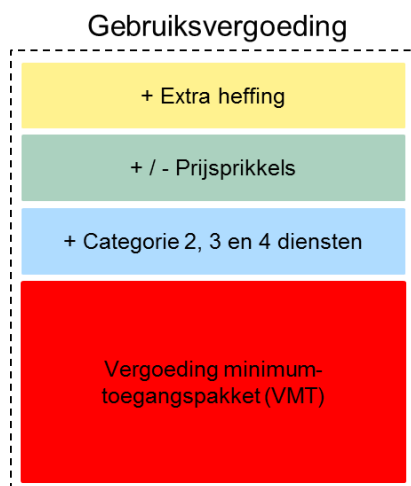
⁵ Zie Uitvoeringsverordening 2015/429 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder.

⁶ Zie bijlage II, punt 2, 3 en 4 bij de Richtlijn. Categorie 2 diensten betreffen de (toegang tot) dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen, categorie 3 diensten betreffen aanvullende diensten, categorie 4 diensten betreffen ondersteunende diensten.

⁷ Zie Besluit HSL heffing.

⁸ Artikel 19 Besluit implementatie.

⁹ Artikel 62 lid 4 Spoorwegwet.



Figuur 1 Opbouw gebruiksvergoeding

Spoorwegondernemingen betalen derhalve een vergoeding voor de diensten die zij afnemen uit het minimumtoegangspakket en voorts een vergoeding voor de categorie 2, 3 en/of 4 diensten, voor zover zij de betreffende diensten afnemen. Daarnaast kunnen op grond van artikel 62 lid 3 en 6 onder a, b, c, d, f en g van de Spoorwegwet aanvullende heffingen en bijtellingen worden toegepast dan wel zijn kortingen en aftrek als bedoeld in artikel 62 lid 6 onder e en f te verkrijgen. De som van voorstaande onderdelen is de gebruiksvergoeding.

1.4 Uitgangspunten methode voor toerekening

De uitgangspunten van de methode voor toerekening zijn in dit document nader uitgewerkt. In algemene zin geldt dat ProRail gekozen heeft voor een methode die eenvoudig van opzet is en die zo min mogelijke administratieve lasten voor de beheerder en spoorwegondernemingen veroorzaakt.

Verder geldt dat in de methode voor toerekening zo veel als mogelijk aangesloten wordt bij de uitgangspunten, principes en processtappen zoals beschreven in de methode voor toerekening voor de kosten aan het minimumtoegangspakket 2017¹⁰ (hierna: methode voor toerekening 2017). Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de vergoeding voor de dienst opstellen wordt berekend voor een periode van drie jaar, gebaseerd op begrote kosten en begrote gebruiksomvang.

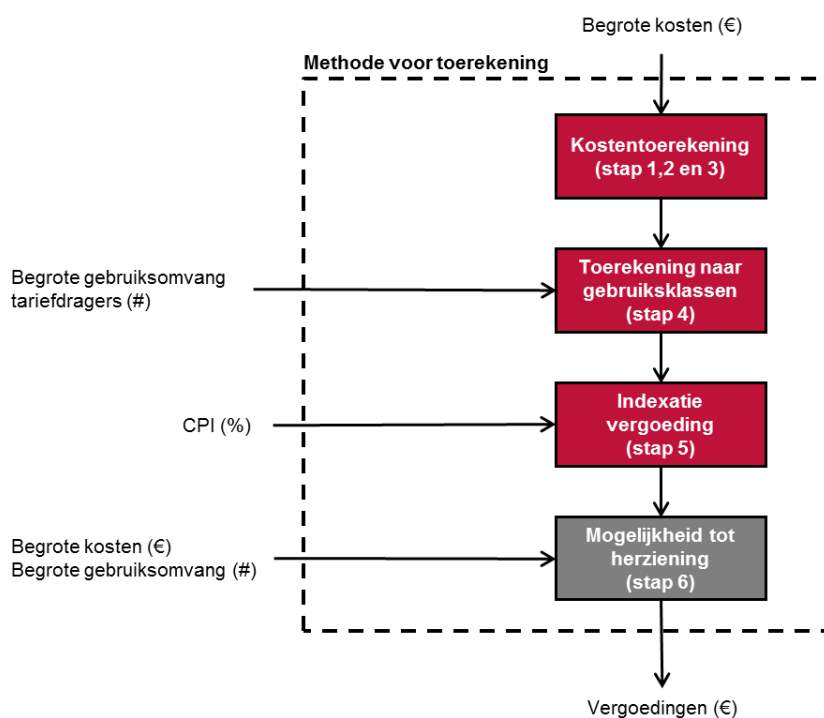
1.5 Structuur methode voor toerekening

De methode voor toerekening heeft tot doel om de totale kosten van ProRail te bepalen die worden toegerekend aan de dienst opstellen. Met andere woorden, er moet een kostenbasis voor de dienst

¹⁰ Methode voor toerekening van kosten aan het minimumtoegangspakket 2017, ProRail, zoals goedgekeurd door de ACM d.d. 4 december 2018.

opstellen worden vastgesteld. Deze kostenbasis gebruikt ProRail vervolgens om de vergoeding voor de dienst opstellen te bepalen.

De methode voor toerekening bestaat uit zes stappen. Onderstaand schema (figuur 2) visualiseert de methode voor toerekening. Dit schema wordt in de navolgende hoofdstukken in detail uitgewerkt.



Figuur 2 Stappen methode voor toerekening

Stap 1 tot en met 3: Kostentoerekening

Uitgangspunt voor het berekenen van de vergoeding voor de dienst opstellen zijn de totale begrote kosten van ProRail die volgen uit de subsidieaanvraag. Vervolgens worden in de eerste stap de specifieke kostensoorten geëlimineerd die geen relatie hebben met de dienst opstellen.

In de tweede stap bepaalt ProRail welke begrote kosten specifiek in aanmerking worden genomen bij het vaststellen van de totale kosten van de dienst opstellen.

Op basis van de Richtlijn en het Besluit¹¹ mag de vergoeding voor (toegang tot) dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen niet hoger zijn dan de kosten die nodig zijn om deze dienst te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst.¹² Uitgangspunt van de onderhavige methode voor toerekening voor de dienst opstellen is dat enkel de kosten die variëren met de

¹¹ Artikel 31 lid 7 van de Richtlijn en artikel 19 van het Besluit Implementatie.

¹² Met uitzondering van de infrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt, zie artikel 31 lid 3 van de Richtlijn.

gebruiksomvang worden toegerekend aan deze dienst. In stap 3 wordt bepaald welke kosten dit betreft en wordt op deze wijze de kostenbasis van de dienst opstellen vastgesteld.

Stap 4: Toerekening naar gebruiksklassen

De vierde stap ziet op het berekenen van de vergoeding voor de dienst opstellen. Dit gebeurt door de begrote kosten van deze dienst zoals deze zijn berekend in stap 1 tot en met 3 te delen door de begrote gebruiksomvang van de dienst. Hierbij wordt de vergoeding gedifferentieerd naar tijdseenheid.

Stap 5: Indexatie van de vergoeding

Bij het jaarlijks bepalen van de hoogte van de vergoeding voor de dienst opstellen, die gepubliceerd wordt in de (eveneens jaarlijkse) netverklaring, hanteert ProRail een indexatiecorrectie. Dit betekent dat ProRail de vergoedingen jaarlijks corrigeert op basis van de consumentenprijsindex (CPI).

Stap 6: Mogelijkheid tot herziening

De vergoeding voor de dienst opstellen wordt vastgesteld voor een periode van drie jaar. Er is echter een aantal situaties waarin de vergoeding tussentijds wordt herzien.

1.6 Wanneer gaat ProRail de nieuwe methode toepassen?

ProRail zal de voorliggende methode voor het toerekenen van kosten aan de dienst opstellen toepassen bij het berekenen van de vergoeding voor de dienst opstellen. De vergoeding voor de dienst opstellen wordt berekend voor een periode van drie jaar. Voordat ProRail de vergoedingen op basis van deze – nieuwe – methode kan berekenen en in de netverklaring kan opnemen, dient de methode voor toerekening 2017 die zal worden toegepast voor het berekenen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket echter eerst te worden goedgekeurd door de ACM. Tot dit moment dient namelijk de methode voor toerekening uit 2012¹³ te worden toegepast voor het berekenen van de vergoedingen voor het minimumtoegangspakket, inclusief de vergoeding voor de dienst opstellen.¹⁴

Vanaf het moment dat de vergoeding minimumtoegangspakket op basis van de methode voor toerekening 2017 wordt toegepast, past ProRail ook de vergoeding voor de dienst opstellen toe die is berekend op basis van de onderhavige methode voor toerekening van de kosten aan de dienst opstellen.

1.7 Meerjarige vergoedingen

De vergoeding voor de dienst opstellen wordt berekend voor een periode van drie jaar. Voor deze termijn is gekozen met het oog op de stabiliteit en voorspelbaarheid van de vergoeding en om aan

¹³ Zie de methode voor toerekening 'Gebruiksvergoeding op het spoor' d.d. 29 juni 2012.

¹⁴ Artikel 23 Besluit implementatie.

te sluiten bij de periode waarvoor de vergoeding voor het minimumtoegangspakket wordt vastgesteld.

ProRail stelt de vergoeding voor de dienst opstellen jaarlijks vast en maakt deze bekend in de netverklaring die op het desbetreffende dienstregelingsjaar van toepassing is. Hierbij wordt de vergoeding die is berekend ten behoeve van de driejaarsperiode geïndexeerd naar het prijspeil van het betreffende jaar. De netverklaring vormt voor spoorwegondernemingen het uitgangspunt bij het aanvragen van capaciteit in een bepaald dienstregelingsjaar. In de netverklaring geeft ProRail aan wat spoorwegondernemingen de komende jaren aan wijzigingen in de vergoedingen kunnen verwachten.

ProRail zal de vergoeding voor de dienst opstellen toepassen per kalenderjaar en niet per dienstregelingsjaar. Voordeel hiervan is de geringere administratieve last. Aangezien facturatie van de gebruiksvergoeding op maandbasis plaats vindt, is het eenvoudiger om een wijziging van de vergoedingen door te voeren met ingang van de eerste dag van de maand. Bovendien worden zowel de begrote kosten als de begrote gebruiksomvang, welke de basis vormen voor de berekening van de vergoeding voor de dienst opstellen, als de daadwerkelijk gerealiseerde kosten en gebruiksomvang, per kalenderjaar bepaald. ProRail past derhalve de vergoeding toe per 1 januari van het kalenderjaar volgend op de start van het dienstregelingsjaar.

In de toegangsovereenkomst wordt vastgelegd dat voor de periode tussen de start van het dienstregelingsjaar tot en met 31 december van het betreffende kalenderjaar, de vergoedingen worden toegepast die in dat kalenderjaar van toepassing waren.

1.8 Leeswijzer en begrippen

Dit document is als volgt ingedeeld:

In hoofdstuk 2 wordt de dienst opstellen beschreven die ProRail verleent aan spoorwegondernemingen. Hoofdstuk 3 beschrijft de stappen die worden toegepast om tot de vergoeding voor de dienst opstellen te komen. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 nader ingegaan op het proces van het vaststellen van de vergoeding voor de dienst opstellen.

In bijlage A is een lijst opgenomen met verklaringen van specifieke begrippen die ProRail in deze methode voor toerekening gebruikt. Bijlage B beschrijft de ProRail organisatie, de planning & control cyclus en het proces van totstandkoming van de subsidieaanvraag, die de basis vormt voor het bepalen van de kosten die worden toegerekend aan de dienst opstellen. De details van de verschillende kostencategorieën voor opstellen worden nader toegelicht in bijlage C. In bijlage D wordt het Bedrijfsmodel kort toegelicht.

2 Diensten verleend aan spoorwegondernemingen

2.1 Inleiding

Zoals hiervoor in paragraaf 1.3 aangegeven, kunnen de diensten die ProRail verleent aan spoorwegondernemingen worden ingedeeld volgens de categorie indeling zoals vermeld in bijlage II bij de Richtlijn. Het betreft:

- minimumtoegangspakket (categorie 1 diensten);
- (toegang tot) dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen (categorie 2 diensten);
- aanvullende diensten (categorie 3 diensten);
- ondersteunende diensten (categorie 4 diensten).

Deze indeling vormt de grondslag voor de bepaling van de vergoedingen. Het onderhavige document ziet uitsluitend op de methode voor toerekening van kosten aan de dienst opstellen.

2.2 Dienst opstellen

Categorie 2 diensten hebben betrekking op de (toegang tot) bestaande dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen. In bijlage II punt 2 sub b, c en d van de Richtlijn is dit met betrekking tot de dienst opstellen als volgt omschreven:

“vrachtterminals”

“rangeerstations en vormingsstations, met inbegrip van rangeervoorzieningen”

“remisestations”

Door ProRail wordt de dienst opstellen nader uitgewerkt als zijnde het gebruik van:

- sporen, eventueel uitgerust met door ProRail beheerde looppaden, verlichting en voorzieningen voor materieelverzorging, voor het tijdelijk parkeren van treinen tussen twee ritten;
- laad- en losplaatsen;

inclusief de aanwezige:

- depotvoeding;
- treinvorverwarming;
- vulhydranten;
- servicepunten;
- rembeproevingkasten;

- geleiding voor in- en uitstapvoorzieningen;
- servicepaden en -wegen;

inclusief:

- registratie positie en lading goederenwagens op emplacementen door middel van de applicatie W-LIS

Deze dienst wordt aangeboden op spoorwegemplacementen en perronsporen.

De rangeervoorzieningen op het emplacement Kijfhoek zijn niet inbegrepen in de dienst opstellen.

2.3 Onderscheid in de methode voor toerekening voor categorie 1 resp. 2, 3 en 4 diensten

ProRail stelt een methode vast voor de toerekening van de kosten met betrekking tot alle in paragraaf 2.1 genoemde diensten, dus zowel de categorie 1 als de categorie 2, 3 en 4 diensten.

ProRail zal in het navolgende hoofdstuk (hoofdstuk 3) de methode die zij hanteert voor toerekening van de kosten aan de dienst opstellen nader uitwerken.

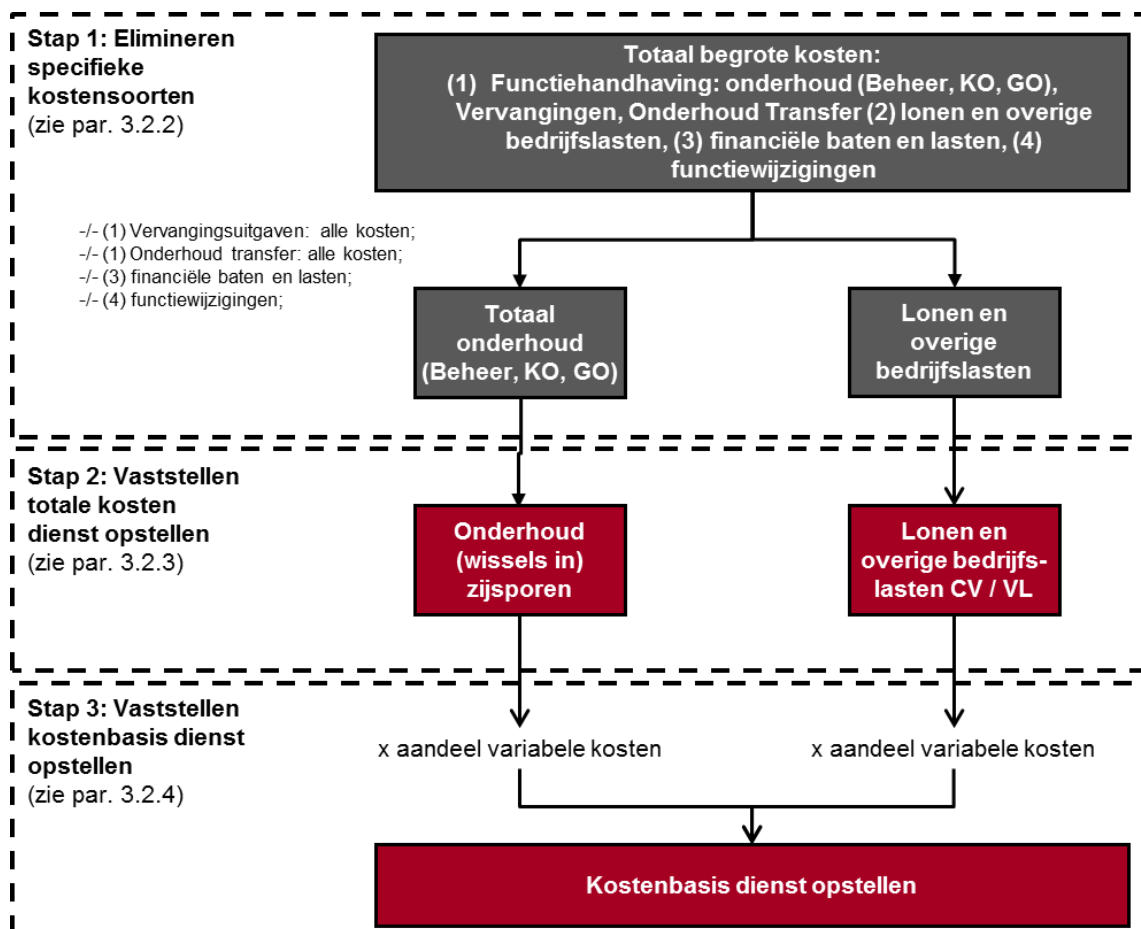
3 Berekening vergoeding dienst opstellen

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de vergoeding voor de dienst opstellen tot stand komt. Startpunt voor het bepalen van deze vergoeding zijn de totale begrote kosten. In paragraaf 3.2 wordt beschreven welke kosten worden toegerekend aan de dienst opstellen of, met andere woorden, hoe de kostenbasis voor de dienst opstellen wordt bepaald, door toepassing van de eerste 3 stappen van de kostentoerekening zoals beschreven in paragraaf 1.5. De resulterende kosten vormen de basis voor de bepaling van de vergoeding voor de dienst opstellen. In paragraaf 3.3 wordt ingegaan op stap 4 van de methode voor toerekening, de wijze waarop de vergoeding wordt berekend.

3.2 Kostentoerekening

De methode voor toerekening heeft tot doel om de totale kosten van ProRail te bepalen die zijn toe te rekenen aan de dienst opstellen. De kostentoerekening vindt plaats in 3 stappen. In figuur 3 is een grafische weergave opgenomen van de kostentoerekening. In het vervolg van deze paragraaf worden deze stappen nader uitgewerkt.



Figuur 2 Kostentoerekening (stap 1, 2 en 3)

3.2.1 Het startpunt: de totale begrote kosten

De methode voor toerekening is gebaseerd op begrote kosten. Deze begrote kosten volgen uit de meest actuele door de minister goedgekeurde subsidieaanvraag (zie nader bijlage B). In de begroting zijn de kosten onderverdeeld in de volgende categorieën (zie bijlage C voor een gedetailleerde beschrijving):

- **Kosten voor functiehandhaving:** Dit zijn kosten voor werkzaamheden die uitgevoerd worden om de bestaande infrastructuur in stand te houden. Dit betreft kosten voor de volgende activiteiten:
 - Beheer
 - Kleinschalig onderhoud
 - Grootschalig onderhoud

- Vervangingen
- Onderhoud transfer
- **Lonen en overige bedrijfslasten:** Dit zijn lonen en salarissen (inclusief sociale lasten) en overige bedrijfslasten, zoals bijvoorbeeld kosten voor huisvesting.
- **Financiële baten en lasten:** ProRail heeft naast rentelasten ook rentebaten over openstaande saldi. Deze baten zijn gesaldeerd met de lasten.
- **Kosten voor functiewijzigingen:** Dit zijn de kosten van investeringen waarbij de spoorweginfrastructuur en de bijbehorende voorzieningen worden uitgebreid, aangepast of gesaneerd. Deze worden in een separaat planningsproces bepaald.

De begrote kosten waarop ProRail zich baseert betreffen de begrote kosten van de gehele hoofdspoorweginfrastructuur. Bij het bepalen van de vergoeding voor de dienst opstellen wordt geen onderscheid gemaakt naar verschillende delen van de hoofdspoorweginfrastructuur, aangezien de diensten en voorzieningen die ProRail aanbiedt ten behoeve van de dienst opstellen op de verschillende locaties in overwegende mate vergelijkbaar zijn.

3.2.2 Elimineren kosten die geen relatie hebben met de dienst opstellen (stap 1)

In deze eerste stap worden een aantal specifieke kostensoorten die geen relatie hebben met de dienst opstellen geëlimineerd. Dit betreft per kostencategorie de volgende kostenposten:

- **Kosten voor functiehandhaving:**
 - Vervangingen: alle kosten;
 - Onderhoud transfer: alle kosten;
- **Financiële baten en lasten:** alle kosten;
- **Kosten voor functiewijzigingen:** alle kosten.

Bovengenoemde kostenposten die worden geëlimineerd blijken één-op-één uit de begroting.

3.2.3 Vaststellen totale kosten dienst opstellen (stap 2)

In deze stap bepaalt ProRail welke specifieke begrote kostenposten uit de kostensoorten die resulteren na stap 1 betrekking hebben op de dienst opstellen. Zowel voor de onderhoudskosten, bestaande uit kosten voor beheer, kleinschalig onderhoud en grootschalig onderhoud, als voor de kosten voor lonen en overige bedrijfslasten geldt dat sprake is van kosten die betrekking hebben op de dienst opstellen.

3.2.3.1 Kosten zijsporen en wissels in zijsporen

De kosten voor beheer, kleinschalig onderhoud en grootschalig onderhoud worden zowel gemaakt voor de dienst treinpad, die onderdeel is van het minimumtoegangspakket, als voor de dienst opstellen. De specifieke (begrote) kosten voor beiden diensten kunnen echter niet op dit detailniveau worden afgeleid uit de begroting. Om deze reden wordt gebruik gemaakt van het Bedrijfsmodel. Zie bijlage D voor een korte toelichting op dit model.

Met behulp van het Bedrijfsmodel worden de kosten voor beheer, kleinschalig onderhoud en grootschalig onderhoud per deelsysteem bepaald. Hierbij worden onder andere de systemen *zijsporen* en *wissels in zijsporen* onderscheiden. De kosten van deze twee systemen vormen samen de onderhoudskosten voor de dienst opstellen. Deze systemen worden als volgt gedefinieerd:

- **Zijspoor:** Zijspoor is al het spoor dat niet gebruikt wordt voor de dagelijkse treindienst en waar de snelheid beperkt is tot maximaal 40 kilometer per uur. Hieronder vallen bijvoorbeeld alle opstelsporen waar het materieel 's nachts wordt gereinigd en overblijft voor de volgende dienst. De infra bestaat uit dezelfde onderdelen als bij hoofdspoor (spoorstaven, dwars- en langsliggers, klein bevestigingsmateriaal, ballastbed).
- **Wissels in zijspoor:** Alle wissels die niet hoofdspoorwissels zijn, zijn wissels in zijspoor. De infra van wissels in zijspoor betreft de wissels, wisselbediening en wisselverwarming.

In het Bedrijfsmodel worden de onderhoudskosten van zijspoor gerelateerd aan het aantal kilometers zijspoor. De onderhoudskosten van de wissels in zijspoor worden gerelateerd aan het aantal wissels in zijspoor. Dat is een stabiele keuze omdat bijna alle wissels in zijspoor van hetzelfde type zijn, in tegenstelling tot die in het hoofdspoor.

Het Bedrijfsmodel is gebaseerd op gerealiseerde kosten. Voor het bepalen van de begrote kosten voor zijsporen en wissels in zijsporen worden de gerealiseerde kosten in 2015 als uitgangspunt genomen. De gemiddelde begrote kosten per jaar in de driejaarsperiode worden verondersteld gelijk te zijn aan de gerealiseerde kosten in 2015. De begrote kosten voor (wissels in) zijsporen worden wel geïndexeerd naar hetzelfde prijspeil als het prijspeil van de begrote kosten die volgen uit de subsidieaanvraag.

3.2.3.2 Kosten specifieke activiteiten Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding

Van de totale kosten voor lonen en overige bedrijfslasten worden allereerst alle kosten geëlimineerd die niet gerelateerd zijn aan de afdelingen Capaciteitsverdeling (CV) en Verkeersleiding (VL). Enkel voor deze afdelingen geldt namelijk dat sprake is van kosten voor activiteiten die (deels) variëren met de gebruiksomvang. Dit betreft activiteiten ten behoeve van het verdelen van capaciteit en het leiden van het treinverkeer.

De kosten voor deze afdelingen betreffen lonen en een deel van de overige bedrijfslasten, zijnde kosten voor onregelmatigheid, (kantoor-)automatisering en overige personeelskosten. Voor kosten voor onregelmatigheid (looncomponent) en (kantoor-)automatisering wordt een opslag als vast

bedrag per fte toegepast. Voor overige personeelskosten wordt zowel een vast bedrag per fte toegepast (o.a. voor vrij vervoer) als een procentuele opslag (o.a. voor opleiding).

Van de totale kosten van de afdelingen Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding is een deel gerelateerd aan de dienst treinpad (als onderdeel van het minimumtoegangspakket) en een deel aan de dienst opstellen, aangezien door deze afdelingen voor beide diensten activiteiten worden uitgevoerd. Onderstaand worden de activiteiten nader toegelicht en wordt beschreven welk deel van de kosten van deze activiteiten wordt toegerekend aan de dienst opstellen en op welke wijze dit deel wordt bepaald.

Verdelen van capaciteit ten behoeve van onderhoud

Deze activiteit betreft het inventariseren en verdelen van treinpadcapaciteit voor onderhoud en werkzaamheden aan de infrastructuur. Deze activiteit wordt volledig uitgevoerd ten behoeve van de dienst treinpad. De kosten van deze activiteit worden dus niet toegerekend aan de dienst opstellen.

Verdelen van capaciteit ten behoeve van treinverkeer

Deze activiteit betreft het inventariseren en verdelen van infracapaciteit ten behoeve van personenvervoer en goederenvervoer. Enkel de kosten van medewerkers die zich bezig houden met het behandelen van aanvragen van spoorwegondernemingen voor capaciteit voor het parkeren en rangeren van treinen worden toegerekend aan de kostenbasis voor de dienst opstellen. Dit betreft werkzaamheden met betrekking tot het behandelen van verzoeken om toegang, afstemming in het kader van de jaardienstverdeling en het afhandelen van ad-hoc verzoeken om capaciteit.

Leiden van landelijk en decentraal treinverkeer

Het landelijk en decentraal leiden van treinverkeer betreft het monitoren van de uitvoering van het treindienstproces en de beschikbaarheid van infracapaciteit, het afstemmen van het treindienstproces met partijen binnen en buiten ProRail, het evalueren en analyseren van de dienstregeling, het doorvoeren van verbeteringen in de dienstregeling en het leveren van standaardinformatie over de actuele en uitgevoerde treindienst.

Het decentraal leiden van treinverkeer is volledig gericht op de baanvakplanning en is hiermee volledig gerelateerd aan de dienst treinpad. De kosten van deze activiteit worden dus niet toegerekend aan de dienst opstellen.

Leiden van het lokale treinverkeer

Het leiden van het lokale treinverkeer omvat het monitoren van de uitvoering van de actuele, lokale dienstregeling en de directe lokale beschikbaarheid van infracapaciteit, het vrijgeven van veilige rijwegen, het bewaken van de lokale veiligheid bij het dagelijkse treindienstproces en het direct bijsturen in de uitvoering van de lokale treindienst.

- Leiden van treinverkeer heeft zowel betrekking op het hoofdspoor als op het centraal beveiligde deel van het zijspoor. Dit betekent dat (de kosten voor) deze activiteiten zowel gerelateerd zijn aan de dienst treinpad als aan de dienst opstellen. Het deel van de kosten van deze activiteit voor de dienst opstellen wordt bepaald op basis van het aandeel van het

aantal rangeerbewegingen in het totale aantal trein- en rangeerbewegingen. In 2015¹⁵ betrof 23% van het totale aantal bewegingen een rangeerbeweging en 77% een treinbeweging. Dit betekent dat 23% van de kosten voor lokaal treinverkeer wordt toegerekend aan de kostenbasis van de dienst opstellen.

- Lokale treindienstleiding op het niet centraal beveiligde deel van het zijspoor is volledig gericht op het parkeren en rangeren van treinen. De kosten van deze activiteiten worden toegerekend aan de dienst opstellen.

Herstellen van veilig en ongestoord treinverkeer

De afdeling Incidentenbestrijding is verantwoordelijk voor het herstellen van een veilige en ongestoorde treindienst na verstoringen. De taken worden uitgevoerd ten behoeve van de alarmering, bereddering en het baanvrij maken na incidenten.

De kosten die worden toegerekend aan de diensten treinpad en opstellen zijn de instandhoudingskosten van de afdeling Incidentenbestrijding. Dit betreft kosten voor lonen en overige bedrijfslasten. Bij het opstellen van de begrote kosten voor de activiteit herstellen van veilig en ongestoord treinverkeer wordt uitgegaan van de reguliere werkzaamheden die door deze afdeling worden verricht. Extra kosten in verband met individuele gevallen van overmacht, ongevallen en storingen worden niet begroot en worden daarmee niet toegerekend aan beide diensten.

De extra kosten voor de inzet van de afdeling Incidentenbestrijding worden op basis van de werkelijke kosten per geval aan de veroorzaker, zijnde de partij die de inzet van de Incidentenbestrijding heeft veroorzaakt dan wel toegerekend kan worden, in rekening gebracht. Deze kosten bestaan uit out of pocket kosten niet zijnde kosten voor lonen en overige bedrijfslasten, maar externe kosten die worden gemaakt in het kader van een inzet door bijvoorbeeld het huren van materieel en/of (voorzieningen voor) personeel en verbruikskosten van inzet van materieel en/of voertuigen. Kosten van individuele incidenten zelf worden dus niet toegerekend aan de diensten treinpad en opstellen.

Herstellen van een veilige en ongestoorde treindienst na verstoringen (incidenten) vindt plaats op zowel hoofdspoor als zijspoor. Elk incident wordt geregistreerd door de afdeling Incidentenbestrijding. Hierbij wordt ook het type incident wordt vastgelegd. Voorbeelden van incidenten zijn bijvoorbeeld aanrijdingen (met een voertuig, persoon, dier, etc.), brand, defecte infrastructuur (bovenleiding, wissel, sein, besturing/beveiliging, etc.) of defect materieel. Per type incident wordt door de afdeling Incidentenbestrijding vastgesteld of dit incident voornamelijk op hoofdspoor, zijspoor of op beide typen spoor voorkomt. Voor een aantal typen incidenten volgt deze indeling logischerwijs uit het type incident (bijvoorbeeld: een aanrijding met een rangeerdeel vindt

¹⁵ Het gerealiseerde aantal rangeerbewegingen in het kalenderjaar 2015 is niet beschikbaar. Om deze reden is de berekening van het aandeel bewegingen gebaseerd op de periode oktober 2015 tot en met september 2016.

voornamelijk plaats op zijspoor). Incidenten die niet enkel gekoppeld kunnen worden aan hoofdspoor en zijspoor worden toegedeeld aan beide typen spoor.

Op basis van alle incidenten die hebben plaatsgevonden in 2015 is vastgesteld dat 26% van de incidenten heeft plaatsgevonden op zijspoor. Dit betekent dat van de totale kosten van het herstellen van veilig en ongestoord treinverkeer 26% wordt toegerekend aan de dienst opstellen.

De gemiddelde begrote kosten per jaar in de driejaarsperiode van de activiteiten van de afdelingen Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding die worden toegerekend aan de dienst opstellen vormen gezamenlijk met de gemiddelde begrote kosten per jaar in de driejaarsperiode voor (wissels in) zijsporen de totale kosten van de dienst opstellen.

3.2.4 Kostenbasis dienst opstellen (stap 3)

Zoals eerder toegelicht mag de vergoeding voor (toegang tot) dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen, en hiermee dus de vergoeding voor de dienst opstellen, op basis van de Richtlijn en het Besluit niet hoger zijn dan de kosten die nodig zijn om deze dienst te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst.¹⁶ Het uitgangspunt dat wordt gehanteerd is echter dat enkel de kosten die variëren met de gebruiksomvang worden toegerekend aan deze dienst.

Zowel voor de kosten voor beheer, kleinschalig onderhoud en grootschalig onderhoud (voor zijsporen en wissels in zijsporen) als voor de kosten voor lonen en overige bedrijfslasten (voor specifieke activiteiten van de afdelingen Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding) geldt dat sprake is van kosten die variëren met de gebruiksomvang.

3.2.4.1 Zijsporen en wissels in zijsporen

Door het beperkte aantal treinbewegingen en de lage snelheid is de slijtage door het gebruik van een opstelspoor op een emplacement zeer beperkt. Het zijn vooral de weersinvloeden die leiden tot degeneratie van deze sporen. Er zijn echter ook toeleidende sporen naar die opstelsporen. Deze sporen en de wissels in deze sporen worden intensiever gebruikt, slijten daardoor en hebben dus meer onderhoud nodig. De kosten zijn dus (deels) afhankelijk van het gebruik. Het aandeel van de gebruiksgelateerde kosten van de systemen zijsporen en wissels in zijsporen is bepaald op 5%.

3.2.4.2 Specifieke activiteiten Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding

Het verdelen van capaciteit en leiden van treinverkeer wordt binnen ProRail uitgevoerd door verschillende afdelingen, te weten de afdelingen Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding. In paragraaf 3.2.3.2 is beschreven welke activiteiten worden uitgevoerd ten behoeve van de dienst opstellen en welke kosten als gevolg hiervan worden toegerekend aan deze dienst. Onderstaand

¹⁶ Artikel 31 lid 7 van de Richtlijn en artikel 19 van het Besluit Implementatie.

worden deze activiteiten nader toegelicht en wordt beschreven welk deel van de kosten van de betreffende activiteiten wordt aangemerkt als kosten die variëren met de gebruiksomvang.

Verdelen van capaciteit ten behoeve van treinverkeer

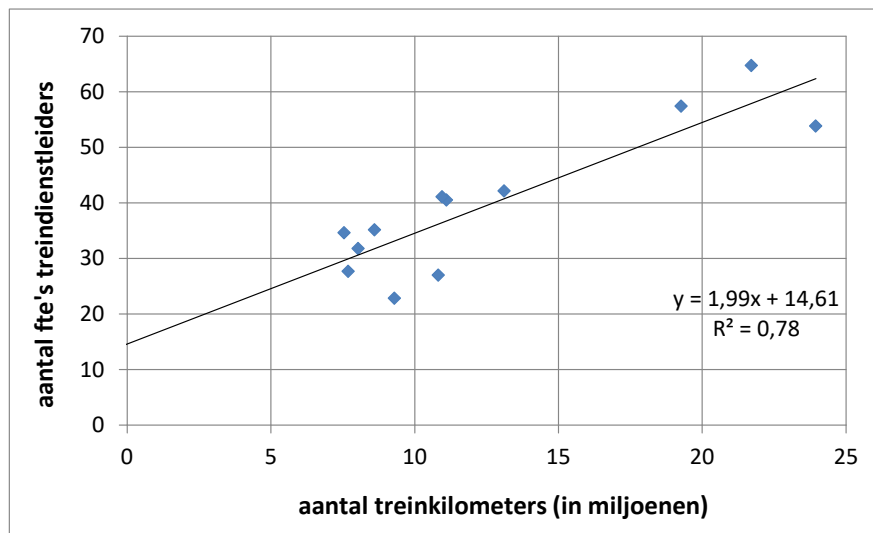
Deze activiteit betreft het inventariseren en verdelen van infracapaciteit ten behoeve van personenvervoer en goederenvervoer. De kosten van deze activiteit voor de dienst opstellen zijn volledig gerelateerd aan het gebruik.

Leiden van het lokale treinverkeer

Het leiden van het lokale treinverkeer omvat het monitoren van de uitvoering van de actuele, lokale dienstregeling en de directe lokale beschikbaarheid van infracapaciteit, het vrijgeven van veilige rijwegen, het bewaken van de lokale veiligheid bij het dagelijkse treindienstproces en het direct bijsturen in de uitvoering van de lokale treindienst.

Om het aandeel van de kosten dat varieert met de gebruiksomvang voor het lokaal leiden van treinverkeer te bepalen is gekeken naar de relatie tussen het aantal treindienstleiders per verkeersleidingspost (in fte's) en het aantal treinkilometers dat door een verkeersleidingspost wordt bediend. In onderstaande grafiek is deze relatie weergegeven voor het jaar 2015.

Op basis van de grafiek kan worden vastgesteld dat in 2015 gemiddeld 14,6 fte aan treindienstleiders op een verkeersleidingspost actief is in de (hypothetische) situatie waarin géén gebruik gemaakt wordt van de hoofdspoorweginfrastructuur. In totaal waren er gemiddeld 39,9 fte's aan treindienstleiders per verkeersleidingspost in 2015. Dit betekent dat 63,3% van fte's varieert met de gebruiksomvang. Op basis hiervan wordt vastgesteld dat 63,3% van de kosten voor het leiden van het lokale treinverkeer is gerelateerd aan de gebruiksomvang.



Figuur 3 Relatiegrafiek treinkilometers versus fte's treindienstleiders 2015

Herstellen van veilig en ongestoord treinverkeer

Incidentenbestrijding is verantwoordelijk voor het herstellen van een veilige en ongestoorde treindienst na verstoringen. De kosten van deze activiteiten voor de dienst opstellen zijn volledig gerelateerd aan het gebruik.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aandeel van de kosten per activiteit dat is gerelateerd aan de gebruiksomvang.

	Aandeel
Verdelen van capaciteit t.b.v. treinverkeer	100%
Leiden van het lokale treinverkeer	63,3%
Herstellen van veilig en ongestoord treinverkeer	100%

Tabel 1 Aandeel kosten capaciteit en leiden van treinverkeer dat varieert met gebruiksomvang

Op basis van de gemiddelde totale begrote kosten per jaar die volgen uit stap 2 en het aandeel van de variabele kosten van de verschillende kostensoorten en activiteiten, wordt bepaald welke kosten worden toegerekend aan de dienst opstellen. Dit gebeurt separaat voor de kosten voor beheer, kleinschalig onderhoud en grootschalig onderhoud (voor zijsporen en wissels in zijsporen) en voor lonen en overige bedrijfslasten (voor specifieke activiteiten van de afdelingen Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding). De som hiervan vormt de gemiddelde begrote variabele kosten per jaar van de dienst opstellen voor de driejaarperiode, ook aangeduid als de kostenbasis van de dienst opstellen.

3.3 Toerekening naar gebruiksklassen: stap 4

In de eerste drie stappen heeft de kostentoe rekening plaatsgevonden waarmee de kostenbasis van de dienst opstellen is bepaald. De vierde stap ziet op het berekenen van de vergoeding voor deze dienst.

3.3.1 Bepaling tariefdrager

Voor het berekenen van de vergoeding voor de dienst opstellen wordt allereerst de tariefdrager vastgesteld. Uitgangspunt bij de keuze van een tariefdrager is dat er een duidelijke relatie is met de kosten en dat de volumes van de tariefdrager tijdig, juist en volledig te bepalen zijn. Binnen de aangeboden dienst kan ProRail onderscheid maken in gebruiksklassen, zodat voor deze gebruiksklassen aparte vergoedingen kunnen worden toegepast. Dit betekent concreet dat ProRail staffels kan hanteren.

Voor de dienst opstellen is ervoor gekozen om zowel de tijdsduur van het opstellen tot uitdrukking te brengen in de vergoeding en daarnaast ook de spoorlengte mee te nemen als element dat tot

uitdrukking komt in de vergoeding. Ten behoeve hiervan is gekozen voor de tariefdragers *minuut en meter*.

Door middel van het element tijdsduur, uitgedrukt in het aantal minuten dat wordt opgesteld, wordt invulling gegeven aan het feit dat door ProRail meer activiteiten worden uitgevoerd – en dus meer kosten worden veroorzaakt – indien een trein langer wordt opgesteld. Dit heeft betrekking op de activiteiten die worden uitgevoerd door de afdelingen Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding ten behoeve van het verdelen van capaciteit en het leiden van het treinverkeer. De kosten van deze activiteiten vormen het grootste deel van de totale kostenbasis van de dienst opstellen.

Door middel van het element afstand, uitgedrukt in het aantal meters (nuttige) lengte van het spoor, wordt invulling gegeven aan het feit dat dat door ProRail meer activiteiten worden uitgevoerd – en dus meer kosten worden veroorzaakt – in geval van een langer spoor. Dit heeft betrekking op de onderhoudsactiviteiten die worden uitgevoerd. De kosten van deze activiteiten vormen een beperkt deel van de totale kostenbasis van de dienst opstellen.

De elementen tijdsduur en afstand worden naar rato van het aandeel van de kosten dat tijds- dan wel afstandsafhankelijk is meegenomen in de vergoeding voor de dienst opstellen. Hiertoe worden de kosten voor de activiteiten die worden uitgevoerd door de afdelingen Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding in rekening gebracht door middel van een vast tarief per minuut (zie A in tabel 2). Deze vaste component van het tarief wordt verhoogd met een tariefcomponent die afhankelijk is van de lengte van het spoor (B in tabel 2) waarmee de kosten voor de onderhoudsactiviteiten in rekening worden gebracht.

In onderstaande tabel is de structuur van de vergoeding voor de dienst opstellen weergegeven.

Tarief per minuut
Tarief = € A + € B x spoorlengte in meter

Tabel 2 **Structuur vergoeding dienst opstellen**

3.3.2 Bepaling gebruiksomvang

Om de vergoeding voor de dienst opstellen te berekenen wordt de begrote gebruiksomvang bepaald. De gebruiksomvang betreft het volume van ‘het opstellen’, uitgedrukt in de eenheden van de tariefdragers. De gebruiksomvang betreft het totale aantal minuten dat wordt opgesteld en het aantal meters opstelspoor. Meer specifiek is dit het gemiddelde geprognosticeerde aantal minuten en meters per jaar voor de driejaarsperiode (jaar X tot en met X+2). Deze prognose wordt gebaseerd op het gerealiseerde aantal minuten en meters dat is opgesteld in het jaar 2017, gecorrigeerd voor de verwachte wijziging in de vraag naar opstelcapaciteit voor de periode X tot en met X+2.

3.3.3 Bepalen vergoeding

Voor het berekenen van de vergoeding voor de dienst opstellen worden de volgende stappen doorlopen:

- De gemiddelde begrote variabele kosten per jaar van de dienst opstellen volgen uit stap 3 (zie paragraaf 3.2.4).
- De gebruiksomvang, zijnde de gemiddelde begrote aantallen minuten en meters per jaar die worden opgesteld, zijn vastgesteld (zie paragraaf 3.3.2).
- De vergoeding voor de dienst opstellen wordt berekend door de gemiddelde totale begrote kosten per jaar te delen door de gemiddelde totale begrote gebruiksomvang per jaar. Hierbij wordt rekening gehouden met de wijze waarop het tarief wordt gedifferentieerd, zijnde de opbouw in een vast deel en deel dat varieert met de lengte van het spoor.

De afrekening van de vergoeding voor de dienst opstellen vindt in principe plaats op basis van realisatie, dat wil zeggen op basis van het daadwerkelijke aantal minuten dat is opgesteld. Indien geen informatie beschikbaar is over de daadwerkelijke periode dat is opgesteld, dan wordt de vergoeding voor de dienst opstellen in rekening gebracht voor de reservering van de capaciteit voor het gebruik van sporen, op basis van op aanvraag verdeelde opstelcapaciteit.

4 Proces vaststellen vergoeding dienst opstellen

4.1 Inleiding

In de hoofdstuk 3 beschrijft ProRail de stappen in het proces van het berekenen van de vergoeding voor de dienst opstellen die eenmaal per drie jaar plaatsvinden om de vergoedingen voor de gehele driejaarsperiode te bepalen. In dit hoofdstuk worden in paragraaf 4.2 en 4.3 stap 5 en 6 beschreven, te weten het proces van jaarlijkse indexatie en de situaties waarin vergoedingen tussentijds kunnen worden herzien.

4.2 Indexatie van de vergoeding (stap 5)

De vergoeding voor de dienst opstellen voor de periode van drie jaar wordt bepaald op basis van de kosten voor deze drie jaar zoals opgenomen in de begroting. De kosten die zijn opgenomen in de begroting zijn gebaseerd op het prijspeil van het jaar waarin de begroting wordt opgesteld. Omdat de vergoeding voor een specifiek jaar gebaseerd dient te zijn op de kosten in het prijspeil van dat betreffende jaar, wordt de berekende vergoeding jaarlijks geïndexeerd. Hierbij wordt steeds het oorspronkelijke prijspeil van de vergoeding als uitgangspunt genomen en wordt geïndexeerd op basis van gerealiseerde CPI voor de historische jaren en met de verwachte CPI voor toekomstige jaren.

Jaar X-2: Berekening vergoeding jaren X tot en met X+2 in prijspeil X-1

De vergoedingen voor de jaren X tot en met X+2 worden berekend in jaar X-2, gebaseerd op de begroting in het prijspeil van het jaar X-3. In deze berekening wordt direct rekening gehouden met indexatie van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de vergoeding van toepassing wordt (jaar X-1): voor indexatie van jaar X-3 naar jaar X-1 worden de verwachte CPI-cijfers toegepast.

Nadat de berekening voor de vergoedingen voor de driejaarsperiode is uitgevoerd, wordt de vergoeding voor jaar X vastgesteld en gepubliceerd in de Netverklaring X. In deze Netverklaring worden ook de vergoedingen voor de jaren X+1 tot en met X+2 opgenomen. Voor alle vergoedingen geldt dat deze worden weergegeven in het prijspeil van het jaar X-1.

Jaar X-1: Indexatie vergoedingen naar prijspeil X

In het jaar X-1 wordt de vergoeding voor het jaar X geïndexeerd naar het prijspeil van jaar X. Deze vergoeding X was in de oorspronkelijke Netverklaring X uitgedrukt in het prijspeil X-1. Voor de indexatie van prijspeil X-3 naar jaar X-2 is hierbij echter de verwachte CPI toegepast, terwijl de gerealiseerde CPI inmiddels bekend is. Om deze reden wordt de vergoeding voor het jaar X herberekend, waarbij wordt gecorrigeerd voor het verschil tussen de verwachte en werkelijke CPI voor indexatie van prijspeil X-3 naar X-2. Voor indexatie van jaar X-2 naar jaar X-1 en voor indexatie van jaar X-1 naar jaar X wordt de verwachte CPI toegepast, waarbij de indexatie van jaar X-2 naar jaar X-1 wordt herberekend op basis van de meest recente verwachting. De geïndexeerde vergoeding wordt gepubliceerd in het definitieve prijspeil middels een aanvulling op de Netverklaring X.

In de aanvulling op de Netverklaring X worden ook de vergoedingen voor de resterende jaren van de driejaarsperiode opgenomen, uitgedrukt in het prijspeil van jaar X. De indexatie wordt op dezelfde wijze berekend als voor jaar X (door toepassing van gerealiseerde en verwachte CPI-cijfers). Voor deze jaren geldt dat de gepubliceerde vergoedingen de voorlopige, verwachte vergoedingen voor de betreffende jaren betreffen.

In het najaar van jaar X-1 wordt de Netverklaring voor het jaar X+1 gepubliceerd. In deze Netverklaring wordt de vergoeding voor jaar X+1 vastgesteld en gepubliceerd in het prijspeil X, gelijk aan het prijspeil zoals toegepast in de aanvulling op de Netverklaring X. Ook in deze Netverklaring wordt weer een doorkijk gegeven naar de vergoeding in de opvolgende jaren, allen uitgedrukt in prijspeil X.

Jaar X

In het jaar X wordt de vergoeding voor het jaar X+1 geïndexeerd naar het prijspeil van jaar X+1. Deze vergoeding X+1 was in de oorspronkelijke Netverklaring X+1 reeds uitgedrukt in het prijspeil X. Voor de indexatie van prijspeil X-2 naar jaar X-1 is hierbij echter de verwachte CPI toegepast, terwijl de gerealiseerde CPI inmiddels bekend is. Om deze reden wordt de vergoeding voor het jaar X+1 herberekend, waarbij wordt gecorrigeerd voor het verschil tussen de verwachte en werkelijke CPI voor indexatie van prijspeil X-2 naar X-1. Voor indexatie naar het prijspeil X+1 wordt de verwachte CPI toegepast, waarbij voor indexatie van jaar X-1 naar jaar X wordt herberekend op basis van de meest recente verwachting..

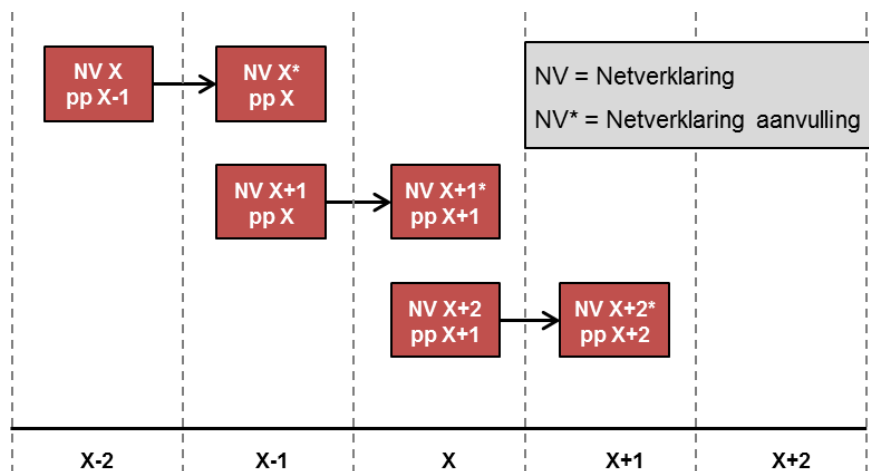
Deze gecorrigeerde vergoeding voor jaar X+1 wordt gepubliceerd in het definitieve prijspeil middels een aanvulling op de Netverklaring X+1. In de aanvulling op de Netverklaring X+1 worden ook de vergoedingen voor de resterende jaren van de driejaarsperiode opgenomen, uitgedrukt in het prijspeil van jaar X+1.

In het najaar van jaar X wordt de Netverklaring voor het jaar X+2 gepubliceerd. In deze Netverklaring wordt de vergoeding voor jaar X+2 vastgesteld en gepubliceerd in het prijspeil X+1, gelijk aan het prijspeil zoals toegepast in de aanvulling op de Netverklaring X+1. Ook in deze Netverklaring wordt weer een doorkijk gegeven naar de vergoeding in de opvolgende jaren, allen uitgedrukt in prijspeil X+1.

Jaar X+1 en jaar X+2

In de jaren X+1 en X+2 wordt steeds dezelfde procedure herhaald als in jaar X. De vergoeding voor het opvolgende jaar wordt steeds herberekend, waarbij wordt gecorrigeerd voor het verschil tussen de verwachte en werkelijke CPI. De gecorrigeerde vergoeding wordt gepubliceerd in het definitieve prijspeil middels een aanvulling op de Netverklaring voor het betreffende jaar. De doorkijk naar de vergoeding voor de resterende jaren van de tariefperiode wordt uitgedrukt in hetzelfde prijspeil.

In figuur 5 is de procedure van publicatie van de Netverklaringen grafisch weergegeven.



Figuur 4 Indexatie vergoeding dienst opstellen voor jaar X tot en met X+2

Consumentenprijsindex (CPI)

Voor het bepalen van de indexatie wordt de consumentenprijsindex (CPI) gebruikt, zoals opgenomen in het Centraal Economisch Plan (CEP) van het Centraal Planbureau (CPB), bijlage 6. Het CEP wordt door CPB jaarlijks in maart gepubliceerd. CPI wordt gehanteerd omdat deze indicator ook gebruikt wordt als prognosecijfer voor het grootste deel van het uitbestede werk van ProRail. Bovendien wordt CPI ook voor de indexatie van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket toegepast.

4.3 Mogelijke herziening vergoeding (stap 6)

Een belangrijke reden voor het hanteren van de vergoeding voor de dienst opstellen voor een periode van drie jaar is de stabiliteit en voorspelbaarheid van de vergoeding die hiermee wordt gerealiseerd. Bovendien wordt hiermee aangesloten bij de vergoeding voor het minimumtoegangspakket die voor een periode van drie jaar wordt vastgesteld. Er is echter een aantal situaties waarin de vergoeding tussentijds zal worden herzien.

Verschil begrote en gerealiseerde kosten

In praktijk kan het voorkomen dat er gedurende de driejaarsperiode verschillen optreden tussen de begrote kosten en de begrote gebruiksomvang die zijn gebruikt ten behoeve van de berekening van de vergoeding voor de dienst opstellen en de laatste inzichten in deze begrote kosten en gebruiksomvang. Hierbij geldt dat de kans dat deze verschillen optreden gedurende de driejaarsperiode steeds groter wordt, aangezien het moment waarop de basis voor kosten en gebruiksomvang werd bepaald steeds verder in het verleden ligt. ProRail acht het risico op significante verschillen tussen prognose en realisatie echter gering. Bovendien geldt voor zowel de kosten als de gebruiksomvang dat sprake zal zijn van zowel positieve als negatieve verschillen die

naar verwachting over de periode van meerdere jaren zullen uitmiddelen. Dit mitigeert het risico van grote verschillen over meerdere jaren.

Verschillen tussen begrote en gerealiseerde kosten en gebruiksomvang worden achteraf niet gecorrigeerd, aangezien hiermee afbreuk wordt gedaan aan de wens tot stabiliteit en voorspelbaarheid van vergoedingen. Hiermee wordt ook aangesloten bij de werkwijze zoals wordt toegepast bij het vaststellen van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket.

Aanpassing vergoeding opstellen op basis van bandbreedte mechanisme

Om zeker te stellen dat de vergoeding voor de dienst opstellen niet te veel afwijkt van de begrote kosten en begrote gebruiksomvang, wordt ook voor de dienst opstellen zelf een mechanisme met een bandbreedte geïntroduceerd. Als gedurende de driejaarsperiode blijkt dat de ontwikkeling van de begrote kosten en/of gebruiksomvang zou resulteren in vergoedingen die significant afwijken van de vergoedingen zoals deze oorspronkelijk zijn berekend, dan zullen de vergoedingen voor de resterende jaren van de driejaarsperiode opnieuw worden berekend. Dit mechanisme is enkel bedoeld voor bijzondere, onvoorziene omstandigheden die leiden tot significante verschillen ten opzichte van de oorspronkelijk berekende vergoedingen. Gedacht kan worden aan een onvoorziene en significante daling van de begrote gebruiksomvang, bijvoorbeeld als gevolg van structurele wijzigingen in de dienstregeling of het wegvallen van (een) spoorwegonderneming(en). Een andere mogelijkheid is een significante begrote kostenstijging, bijvoorbeeld als gevolg van extra werkzaamheden die ten tijde van de berekening van de vergoedingen niet voorzien konden worden.

ProRail past hiertoe een mechanisme met een bandbreedte toe, waarbij in geval van verschillen buiten een bepaalde bandbreedte de vergoeding voor de dienst opstellen voor de resterende jaren van de driejaarsperiode wordt herberekend. De eerder berekende vergoeding voor de betreffende jaren komt hiermee te vervallen. De bandbreedte wordt vastgesteld op 5%. De hoogte van de bandbreedte is bepaald op basis van het doorrekenen van een aantal scenario's met afwijkingen in kosten of gebruiksomvang. Hierbij is gekeken naar de bovengenoemde voorbeelden als mogelijke uiterste scenario's, zijnde de (theoretische) situatie met een significante daling van de begrote gebruiksomvang zonder gelijktijdige en dienovereenkomstige kostendaling en de situatie met een significante begrote kostenstijging, zonder gelijktijdige toename van de gebruiksomvang. Daarnaast is gekeken naar de mutaties in historische reeksen van begrote kosten en begrote gebruiksomvang. Bij het vaststellen van de hoogte van de bandbreedte zijn de risico's voor spoorwegondernemingen en ProRail enerzijds en de doelstelling van stabiele, voorspelbare vergoedingen anderzijds tegen elkaar afgewogen.

Uitgangspunt bij het toepassen van dit 'bandbreedte mechanisme' is dat op eenvoudige en eenduidige wijze wordt vastgesteld of er aanleiding is om de eerder berekende vergoedingen te herzien. Om deze reden zal niet voor alle individuele elementen van de vergoeding worden vastgesteld of sprake is van een verschil dat buiten de bandbreedte valt. Dit wordt enkel op geaggregeerd niveau bepaald. Hiertoe wordt een indicator geïntroduceerd, die de gemiddelde kosten per gebruikseenheid reflecteert. Als de waarde van deze indicator significant stijgt of daalt, dan kan logischerwijs geconcludeerd worden dat de onderliggende, individuele (gedifferentieerde)

vergoedingen die oorspronkelijk zijn berekend ook significant stijgen of dalen en geen juiste weergave meer zijn van de kosten per gebruikseenheid.

De indicator wordt als volgt berekend:

Bandbreedte indicator:

$$\frac{\text{Kostenbasis van de dienst opstellen}}{\text{Totale aantal minuten}}$$

De indicator wordt jaarlijks opnieuw berekend, waarbij ProRail zich baseert op de meest recente begroting die beschikbaar is. De indicator wordt berekend op basis van de gemiddelde begrote kosten voor de driejaarsperiode.¹⁷ De kostenbasis wordt hierbij bepaald op basis van de stappen 1 tot en met 3 zoals toegelicht in hoofdstuk 3. Hierbij worden de kosten uitgedrukt in het prijspeil waarin de oorspronkelijke berekening van de vergoedingen voor de driejaarsperiode is gemaakt, namelijk het prijspeil van het jaar X-2. Voor latere begrotingen (in een ander prijspeil) betekent dit dat er een prijspeilcorrectie wordt toegepast. Dit gebeurt door de begrote kosten voor het betreffende jaar te corrigeren met de begrote CPI tussen het jaar X-2 en het prijspeil van het jaar waarin deze meest recente begroting is opgesteld. Voor het aandeel van de variabele kosten geldt dat deze niet opnieuw wordt vastgesteld.

Voor de begrote gebruiksomvang, zijnde het aantal minuten, geldt dat deze wordt bepaald op de wijze zoals beschreven in paragraaf 3.3. In lijn met de begrote kosten, wordt de begrote gebruiksomvang bepaald als de gemiddelde begrote gebruiksomvang per jaar voor de driejaarsperiode.

Vervolgens wordt de uitkomst vergeleken met de waarden van de indicator zoals deze is vastgesteld bij de oorspronkelijke berekening van de vergoeding. Indien sprake is van een afwijking buiten de bandbreedte, dan zullen de toekomstige vergoedingen voor de resterende jaren van de driejaarsperiode opnieuw worden berekend op basis van de meest recente begroting voor de betreffende jaren. De waarde van de indicator zal jaarlijks gepubliceerd worden in de Netverklaring.

Een herberekening op grond van een overschrijding van de bandbreedte zal alleen plaatsvinden voor vergoedingen die nog niet zijn vastgesteld en gepubliceerd in de Netverklaring. Dit betekent dat indien in jaar Y wordt vastgesteld dat sprake zal zijn van een herberekening, de herberekende vergoedingen voor jaar Y+2 vastgesteld en gepubliceerd zullen worden in de Netverklaring Y+2. Hierbij zullen ook de herberekende vergoedingen voor de jaren ná Y+2 worden opgenomen.

Bij de herberekening van de vergoedingen voor de resterende jaren van de driejaarsperiode wordt de methode toegepast zoals deze in het onderhavige document is vastgelegd. Dit betekent dat het aandeel variabele kosten, de tariefdragers de gehanteerde gebruiksklassen en de onderlinge verhoudingen tussen de gehanteerde gebruiksklassen ongewijzigd blijven. Alleen de begrote kosten en de begrote gebruiksomvang zullen worden herzien.

¹⁷ Dit impliceert dat op het moment dat de indicatoren worden berekend, de kosten voor historische jaren gebaseerd blijven op de (meest recente) begroting met betrekking tot het betreffende jaar. In de berekening van de indicatoren worden dus geen gerealiseerde kosten meegenomen.

Tussentijdse aanpassing vergoeding minimumtoegangspakket

Voor het minimumtoegangspakket hanteert ProRail een mechanisme voor situaties waarin de vergoedingen voor toekomstige jaren significant zullen afwijken (meer óf minder) van de vergoedingen zoals eerder berekend voor deze jaren. Met het opnemen van een dergelijk mechanisme wordt voorkomen dat de vergoedingen, bij significante wijziging in de (begrote) kosten dan wel (begrote) gebruiksomvang, geen verband meer houden met de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Gegeven de doelstelling van stabiele en voorspelbare vergoedingen wordt dit mechanisme zo ingericht dat alleen wordt overgegaan tot het opnieuw berekenen van toekomstige vergoedingen (en daarmee achteraf geen correcties plaatsvinden met betrekking tot vergoedingen van voorgaande jaren). Herberekening van de vergoedingen vindt alleen plaats indien een vooraf gedefinieerde indicator buiten een bepaalde bandbreedte komt. Dit mechanisme wordt nader toegelicht in de methode voor toerekening 2017.

Voor de vergoeding voor de dienst opstellen geldt dat wordt aangesloten bij deze procedure voor de vergoeding voor het minimumtoegangspakket, zodat deze vergoeding wordt herzien in geval de vergoedingen voor het minimumtoegangspakket ook worden herberekend. In dit geval zullen de toekomstige vergoedingen voor de dienst opstellen voor de resterende jaren van de driejaarsperiode ook opnieuw worden berekend op basis van de meest recente begroting voor de betreffende jaren.

BTW-positie ProRail

Er wordt door ProRail één uitzondering gemaakt op het bandbreedte mechanisme zoals voorgaand is toegelicht. Dit betreft de situatie waarin de voorziene statuswijziging van ProRail gevolgen heeft voor de BTW-positie van ProRail. Zodra ProRail een publiekrechtelijk rechtspersoon wordt, dan heeft dat mogelijk tot gevolg dat ProRail voor kernactiviteiten niet meer aangemerkt kan worden als BTW-ondernemer. Als gevolg hiervan kan ProRail niet langer de door haar betaalde BTW op inkopen verrekenen, hetgeen doorwerkt in de (variabele) kosten van ProRail. In deze situatie zal ProRail zowel de vergoeding voor het minimumtoegangspakket als de vergoeding voor de dienst opstellen opnieuw berekenen, ongeacht de uitkomst van de indicator van het bandbreedte mechanisme.

Bij een herberekening in geval van een statuswijziging van ProRail die gevolgen heeft voor de BTW-positie zal dezelfde werkwijze worden toegepast als bij een overschrijding van de bandbreedte. Dit betekent dat voor berekening van de vergoeding voor de dienst opstellen de methode wordt toegepast zoals deze in het onderhavige document is vastgelegd. Hierbij blijven het aandeel van de variabele kosten, de tariefdrager, de gehanteerde gebruiksklassen en de onderlinge verhoudingen tussen de gehanteerde gebruiksklassen ongewijzigd. Alleen de begrote kosten en de begrote gebruiksomvang zullen worden herzien.

Een herberekening vindt plaats voor de vergoeding voor de dienst opstellen die van toepassing is vanaf het moment dat de BTW-positie van ProRail wijzigt tot het einde van de driejaarsperiode waarvoor de vergoeding oorspronkelijk was berekend.

Bijlage A Begrippenlijst

Begrippen	Beschrijving
Autoriteit Consument en Markt (ACM)	De Autoriteit Consument en Markt, genoemd in artikel 2, eerste lid, van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt.
Bedrijfsmodel	Model van ProRail dat wordt gebruikt om prognoses te maken van de kosten voor beheer, klein onderhoud, groot onderhoud en vervangingen. Dit model wordt gebruikt om de variabiliteit te bepalen. Zie bijlage D voor een toelichting.
Beheerder	Houder van een concessie als bedoeld in artikel 16, eerste lid van de Spoorwegwet.
(Kosten voor) Beheer	Dit betreft (kosten voor) beheeractiviteiten Zie bijlage C voor een verdere toelichting.
Beheerplan	Jaarlijks op te stellen plan als bedoeld in artikel 17a van de Spoorwegwet.
Beleidsprioriteitenbrief	Brief als bedoeld in artikel 16 tweede lid van de beheerconcessie 2015 - 2025.
Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (Besluit implementatie)	Besluit houdende regels met betrekking tot de vergoeding minimumtoegangspakket en de toegang tot dienstvoorzieningen en de levering van diensten op het gebied van spoor en houdende wijziging van enkele algemene maatregelen van bestuur ter implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32).
Capaciteit	Capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 1 Spoorwegwet.
Capaciteits-verdelingsproces	Proces zoals beschreven in hoofdstuk vier van de Netverklaring.
Categorie 1 diensten	Minimumtoegangspakket, zoals bedoeld in Bijlage II, punt 1, van de Richtlijn.
Categorie 2 diensten	De (toegang tot) dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen, zoals bedoeld in Bijlage II, punt 2, van de Richtlijn.
Categorie 3 diensten	Aanvullende diensten, zoals bedoeld in Bijlage II, punt 3, van de Richtlijn.

Categorie 4 diensten	Ondersteunende diensten, zoals bedoeld in Bijlage II, punt 4, van de Richtlijn.
Concessie	Concessie voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 16 Spoorwegwet.
Consumenten Prijs Index (CPI)	Maatstaf voor gemiddelde prijsontwikkeling in Nederland. De CPI geeft de prijsontwikkeling weer van goederen en diensten die Nederlandse huishoudens aanschaffen voor consumptie.
Dienstregelingsjaar	De periode gelegen tussen het moment waarop de wijziging van de dienstregeling plaatsvindt en het daarop volgende moment waarop wijziging van de dienstregeling plaatsvindt. Zie Bijlage VII, onderdeel 2, eerste volzin, van de Richtlijn.
Dienstvoorzieningen	Dienstvoorziening als bedoeld in artikel 3, onderdeel 11, van de Richtlijn.
Emplacement	Zie: spoorwegemplacement.
Fictief dagtonnage	Maatstaf voor gebruik, waarin de elementen gewicht, snelheid en type vervoer (reizigers versus goederen) zijn meegenomen.
(Kosten voor) functiehandhaving	Dit zijn (kosten voor) werkzaamheden die uitgevoerd worden om de bestaande infrastructuur in stand te houden. Zie bijlage C voor een verdere toelichting.
(Kosten voor) functiewijziging	Dit zijn (kosten van) investeringen waarbij de spoorweginfrastructuur en de bijbehorende voorzieningen worden uitgebreid, aangepast of gesaneerd. Zie bijlage C voor een verdere toelichting.
Gebruiksomvang	Het volume van het treinverkeer. Dit wordt uitgedrukt in de eenheden van de tariefdragers.
Gebruiksvergoeding	Totale vergoeding voor het gebruik door spoorwegondernemingen van de categorie 1, 2, 3 en 4 diensten, verminderd of vermeerderd met heffingen, kortingen, bijtellingen dan wel aftrek zoals bedoeld in artikel 62 van de Spoorwegwet.
(Kosten voor) grootschalig onderhoud (GO)	Dit onderhoud bevat die activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur daarvan op de lange en middellange termijn te realiseren. Zie bijlage C voor een verdere toelichting.
Hoofdspoor	Hoofdsporen zijn alle sporen die opgenomen zijn in de dienstregeling van goederen- en reizigerstreinen (van vertrekstation naar aankomst met alle infra daar tussen) en/of sporen waarop

	treinen harder dan met 40 km/uur mogen rijden. De overige sporen zijn zijsporen.
Hoofdspoorwissels	Alle wissels gelegen in het hoofdspoor.
Hoofdspoorweg	Op grond van artikel 2 Spoorwegwet als hoofdspoorweg aangewezen spoorweg.
Hoofdspoorweg-infrastructuur	Spoorweginfrastructuur, waarbij de spoorwegen als hoofdspoorwegen zijn aangewezen, zoals bedoeld in artikel 1 Spoorwegwet.
(Kosten voor) kleinschalig onderhoud (KO)	Dit onderhoud voorziet in de activiteiten die noodzakelijk zijn om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de hoofdspoorweginfrastructuur te realiseren. Zie bijlage C voor een verdere toelichting.
Kostenbasis minimum-toegangspakket	Alle kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst.
Minimum-toegangspakket	Minimumtoegangspakket, zoals bedoeld in Bijlage II, punt 1, van de Richtlijn.
Ministerie van IenW (IenW)	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, een publiekrechtelijke rechtspersoon, gevestigd te Den Haag.
Netverklaring	Een gedetailleerde verklaring, waarin de algemene regels, termijnen, procedures en criteria voor de heffings- en capaciteitstoewijzingsregelingen zijn vastgelegd, met begrip van alle andere informatie die nodig is om de aanvragen van infrastructuurcapaciteit mogelijk te maken.
Perronsporen	Spoor dat langs een perron loopt ten behoeve van het in- en of uitstappen van reizigers.
ProRail	ProRail B.V., een Besloten Vennootschap, gevestigd te Utrecht.
Rangeren	Op een spoorwegemplacement splitsen of opnieuw samenvoegen van treinen, dan wel in een bepaalde volgorde op een spoor of naar andere sporen manoeuvreren, als bedoeld in Besluit Spoorverkeer, paragraaf 7, artikel 29.
Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (Richtlijn)	Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

Spoorwegemplacement	Op grond van artikel 30 van het Besluit spoorverkeer aangewezen deel van de hoofdspoorweg.
Spoorwegonderneming	Spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 3, onderdeel 1, van richtlijn 2012/34/EU, alsmede iedere andere onderneming die gebruik maakt of beoogt te maken van de spoorweg en daarvoor de beschikking heeft over tractie.
Spoorweginfrastructuur	Spoorwegen en de daarvan deel uitmakende elementen van spoorweginfrastructuur als bedoeld in bijlage I bij richtlijn 2012/34/EU.
Spoorwegwet	Wet van 23 april 2003, houdende nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen.
Subsidieaanvraag	Aanvraag van subsidie die ProRail jaarlijks indient bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden voor het eerst volgende kalenderjaar. De concessieverlener verstrekt jaarlijks aan ProRail een subsidie voor “de kapitaallasten voortvloeiende uit de investeringen in de spoorweginfrastructuur, voor de bediening en voor het onderhoud van die spoorweginfrastructuur”.
Tariefdrager	De volume-eenheid op basis waarvan de vergoeding voor de dienst opstellen in rekening wordt gebracht.
Toegangsovereenkomst (TO)	Toegangsovereenkomst als bedoeld in artikel 59 Spoorwegwet.
Uitvoeringsverordening	Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 van de Europese Commissie van 12 juni 2015 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.
Vergoeding minimum-toegangspakket (VMT)	Vergoeding die ProRail in rekening brengt bij spoorwegondernemingen voor het minimumtoegangspakket.
Zijspoor	Al het spoor dat niet hoofdspoor is. Zijspoor wordt met maximaal 40 km/u bereden. Zijspoor wordt gebruikt voor opstellen, rangeren, laden en lossen, inspecteren en verzorgen van materieel.
Zijspoor wissels	Alle wissels die niet hoofdspoorwissels zijn.

Bijlage B Planning & control cyclus en organisatie ProRail

B.1 Beheerplancyclus

De begrotingscyclus van ProRail hangt nauw samen met de beheerplancyclus. In het beheerplan geeft ProRail aan hoe zij haar taken, voortvloeiende uit de Beheerconcessie 2015 - 2025, uitvoert en welke maatregelen zij neemt om de met het ministerie Infrastructuur en Waterstaat (hierna: lenW) afgesproken prestaties te behalen. Het beheerplan wordt opgesteld met inachtneming van het bepaalde in artikel 8, derde lid van de Richtlijn en de voorschriften die zijn gesteld in de Beheerconcessie 2015 - 2025. Uitgangspunt bij het opstellen van het beheerplan is de beleidsprioriteitenbrief van de concessieverlener met daarnaast de koppeling van de prestatie- en informatie-indicatoren aan de vier prestatiegebieden opgenomen in de beheerconcessie.¹⁸ In de beleidsprioriteitenbrief geeft de concessieverlener aan ProRail haar prioriteiten mee en legt zij accenten voor de uitvoering van de beheertaak van ProRail in het komende jaar. Verder wordt richting gegeven middels informatie- en prestatie-indicatoren en bijbehorende bodemwaarden en streefwaarden van prestatie-indicatoren.¹⁹

Hoofdlijnen beheerplan

ProRail ontvangt jaarlijks voor 1 april de beleidsprioriteitenbrief van de concessieverlener. Na ontvangst van deze brief stelt ProRail in het voorjaar de hoofdlijnen van het ontwerp beheerplan op voor het komende jaar. Vervolgens worden deze hoofdlijnen in mei van het jaar goedgekeurd door de Executive Committee, een collectief waarin zowel statutaire bestuurders als leden van het hoger management zitten (zie paragraaf B.4). Jaarlijks legt ProRail de hoofdlijnen van het ontwerp beheerplan voor advies en zienswijze voor aan diverse partijen.²⁰

Na het verzamelen van de zienswijzen en adviezen en na goedkeuring door de Executive Committee op de wijze van verwerking daarvan stuurt ProRail uiterlijk 1 september de hoofdlijnen van het ontwerp beheerplan met een eerste concept subsidieaanvraag voor het komende jaar aan lenW. Het proces van de subsidieaanvraag is in paragraaf B.2 Subsidieaanvraag BOV verder uitgewerkt.

Ontwerp en definitieve beheerplan

Op basis van de hoofdlijnen van het ontwerp beheerplan wordt het ontwerp beheerplan opgesteld. De afdeling Financiën (onderdeel van de bedrijfseenheid Finance) is verantwoordelijk voor het proces van de totstandkoming van het ontwerp beheerplan. Elke bedrijfseenheid heeft een vertegenwoordiger die de aanlevering van informatie voor het bedrijfsplan aan de afdeling Financiën coördineert en die zorg draagt voor afstemming met de verantwoordelijke personen binnen de betreffende bedrijfseenheid. De Executive Committee van ProRail keurt het ontwerp beheerplan

¹⁸ De prestatiegebieden zijn beschreven in artikel 4 lid 2 van de Beheerconcessie 2015 - 2025.

¹⁹ Zie artikel 16 lid 2 van de Beheerconcessie 2015 - 2025 voor de beleidsprioriteitenbrief.

²⁰ Gerechtigden als bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet en partijen zoals genoemd in de artikel 16 lid 7 en 8 van de Beheerconcessie 2015 - 2025.

goed en is inhoudelijk verantwoordelijk voor het beheerplan. Vervolgens geeft de Executive Committee van ProRail in september toestemming voor het versturen van het ontwerp beheerplan aan lenW. ProRail en lenW bespreken het ontwerp beheerplan, waarna ProRail vóór 15 november – na goedkeuring door zowel de Executive Committee als door de Raad van Commissarissen - het definitieve beheerplan voor het komende jaar en de definitieve subsidieaanvraag Beheer, Onderhoud en Vervangingen (BOV) voor het komende jaar ter instemming aan lenW voorlegt. De externe accountant speelt geen rol in de totstandkoming van het Beheerplan.²¹

B.2 Subsidieaanvraag BOV

De subsidieaanvraag omvat alle kosten en opbrengsten gerelateerd aan de activiteiten om de staat van de infrastructuur en de bijbehorende prestaties op het niveau te krijgen zoals vastgelegd in de beheerconcessie om de doelen uit de Lange Termijn Spoor Agenda (hierna: LTSA) van lenW te behalen. Indien vanuit lenW hogere waarden voor prestaties gewenst zijn dan in de beheerconcessie zijn vastgelegd, dan kan dit aanleiding zijn om extra middelen aan te vragen.

De subsidieaanvraag wordt ingediend met inachtneming van de bepalingen hierover in de Spoorwettwet en het Besluit Infrastructuurfonds en binnen de kaders van de begroting infrastructuurfonds.

De subsidieaanvraag BOV van de hoofdspoorweginfrastructuur geeft inzicht in de middelen die nodig zijn voor beheer, onderhoud en vervangingen om de prestaties uit het beheerplan te bereiken. Onderdeel hiervan zijn de activiteiten van ProRail die samenhangen met verkeersleiding en capaciteitsverdeling. De subsidieaanvraag is voorzien van een meerjarenreeks en een overzicht met de exogene risico's²² welke niet in de meerjarenreeks zijn verwerkt. De kosten voor uitbreidingsprojecten (Omgevingswerken en MIRT²³) zijn ter informatie opgenomen in de meerjarenreeks BOV ten behoeve van het integrale financiële overzicht. Subsidieaanvraag door ProRail en subsidiebeschikking door lenW van deze projecten vindt echter per project en gedurende het gehele jaar plaats.

Kaderstellende begroting

Het begrotingsproces van ProRail start in het eerste kwartaal van het jaar met de ontvangst van de begroting van het ministerie van lenW. De begroting van ProRail bevat de kosten (en opbrengsten) om de prestaties zoals vastgelegd in het beheerplan te kunnen realiseren en dient aan te sluiten bij de voor ProRail beschikbare financiële middelen in de begroting van het ministerie van lenW. De

²¹ In geval sprake is van wijzigingen in de bodem- en streefwaarden van prestatie-indicatoren of indien nieuwe prestatie-indicatoren worden geïntroduceerd, dan wordt in opdracht van lenW door een externe accountant gecontroleerd of de berekening van deze waarden tot stand is gekomen volgens de afgesproken definitie (-wijziging) van de betreffende prestatie-indicator. Dit staat echter los van het proces van totstandkoming van het Beheerplan.

²² Exogene risico's betreffen een kans van optreden van een ongewenste gebeurtenis die het behalen van de doelstellingen in gevaar brengt en waarvan de beïnvloedbaarheid en verantwoordelijkheid buiten ProRail ligt.

²³ Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

begroting van lenW wordt door ProRail vertaald in een kaderstellende begroting voor de ProRail bedrijfseenheden. Deze kaderstellende begroting wordt vastgesteld door de Executive Committee van ProRail in april van het jaar en als onderdeel van de kaderbrief aan de bedrijfseenheden gestuurd. In de kaderbrief zijn de uitgangspunten voor het beheerplan en de subsidieaanvraag opgenomen, die volgen uit de beleidsprioriteitenbrief van de concessieverlener met daarbij de belangrijkste onderwerpen die leven bij de klanten van ProRail, evenals de procesplanning. De uitgangspunten voor de subsidieaanvraag hebben vooral betrekking op spelregels ten aanzien van indexatie, risico's en taakstellingen die met lenW zijn afgestemd en worden top-down opgelegd.

Meerjarenreeks

De meerjarenreeks is gebaseerd op het lange-termijn-vervangingsplan van ProRail en wordt jaarlijks bijgewerkt. De looptijd van de meerjarenreeks komt overeen met de looptijd van het Infrastructuurfonds (artikel 13) die jaarlijks wordt verlengd.²⁴ Dit proces start met de kaderstellende begroting en een beleidsprioriteitenbrief vanuit lenW voor het eerstkomende jaar. Vervolgens worden door de bedrijfseenheden van ProRail effecten aangegeven en verwerkt, bijvoorbeeld vanuit organisatorische ontwikkelingen (insourcing/outsourcing), wijzigingen in wet- en regelgeving, nieuwe infrastructuur, intensiteit, scopewijzigingen, vervoerprognoses en indexatie. Hierbij worden ook de inzichten die volgen uit de verantwoordingsrapportages (zie paragraaf B3) meegenomen.

De concrete invulling van de meerjarenreeks voor de functiehandhavingsprojecten, zijnde die projecten die uitgevoerd worden om bestaande infrastructuur in stand te houden²⁵, gaat via het productieplan (de uitvoeringsraming) waarin op projectniveau taakregels zijn uitgeschreven die benodigd zijn voor het onderhoud en de vervanging. Het productieplan bevat dus de kosten van de activiteiten die zullen worden uitgevoerd om de te leveren prestaties zoals vastgelegd in het beheerplan te realiseren. Het productieplan heeft een scope van gemiddeld twee jaar, afhankelijk van de uit te voeren activiteiten. De verantwoordelijke bedrijfseenheid voor het ProRail productieplan is de Assetmanagement, waarbij de afdeling Architectuur en Techniek de regierol heeft. De bedrijfseenheden leveren eind april hun input voor het productieplan op, die vervolgens wordt besproken, beoordeeld en goedgekeurd in de Management Teams (MT's) van de betreffende bedrijfseenheden. De bedrijfseenheid Assetmanagement (afdeling Architectuur en Techniek) toetst elk jaar in detail enkele specifieke reeksen van het productieplan. De toetsing vindt plaats op basis van de meest recente inzichten, wijzigingen in wet- en regelgeving, etc.. Elk jaar worden andere reeksen geselecteerd, zodat na ca. drie jaar alle reeksen in detail zijn getoetst. Het ProRail productieplan wordt door Assetmanagement ingediend bij de Executive Committee waar formele vaststelling plaatsvindt.

De eventuele mutaties die volgen uit het door de Executive Committee vastgestelde productieplan worden vervolgens verwerkt in de meerjarenreeksen. In juni worden de eerste inzichten en

²⁴ Zie Rijksbegroting 2018, waarin is aangegeven dat het Infrastructuurfonds met ingang van 2018 jaarlijks met een jaar wordt verlengd: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/begrotingen/2017/09/19/a-infrastructuurfonds-rijksbegroting-2018>. Van de Rijksbegroting 2018 is de looptijd verlengd tot en met 2031.

²⁵ In bijlage C is beschreven op welke kostensoorten functiehandhavingsprojecten betrekking hebben.

bespreekpunten ten behoeve van de subsidieaanvraag besproken in de Executive Committee. In juli volgt een actualisatie van de meerjarenreeksen op basis van een geactualiseerde onderbouwing op projectniveau en de bevindingen die volgen uit de bespreking door de Executive Committee. Hierbij worden ook de exogene risico's meegenomen die worden aangeleverd door de bedrijfseenheden. Elke drie jaar worden de meerjarenreeksen integraal geaudit door een externe accountant of adviesbureau in opdracht van lenW, op grond van de beheerconcessie.²⁶ Welke externe partij deze audit uitvoert wordt bepaald door lenW in overleg met ProRail. Selectie vindt plaats op basis van de specifieke deskundigheid van de externe partij, gerelateerd aan de scope van de opdracht.

Na het verwerken van de aanpassingen en besluiten van de Executive Committee en het doorrekenen van de mutaties in de meerjarenreeksen als gevolg hiervan wordt de concept subsidieaanvraag goedgekeurd door de Executive Committee in augustus van het jaar. Daarna dient ProRail uiterlijk 1 september de concept subsidieaanvraag in bij lenW. De concept subsidieaanvraag wordt besproken met lenW, inclusief het overzicht met de geïdentificeerde risico's, en waar nodig aangepast. De definitieve subsidieaanvraag wordt vervolgens in oktober goedgekeurd door de Executive Committee, besproken met de Raad van Commissarissen en vervolgens ingediend bij lenW vóór 15 november, waarna vóór 1 januari van het subsidiejaar de subsidie wordt verleend.

B.3 Verantwoording en sturing

Gedurende het jaar zijn er diverse besluitvormingsmomenten gericht op verantwoording en sturing.

Intern vindt verantwoording en sturing plaats via maand- en kwartaalrapportages over de items uit de jaarplannen, zijnde de onderliggende plannen van de bedrijfseenheden met acties uit het beheerplan, de subsidieaanvraag, ontwikkeling fte's e.d.. Deze rapportages worden binnen de bedrijfseenheden besproken. Elk kwartaal vindt overleg plaats over deze rapportages tussen één van de leden van de Raad van Bestuur en de directeur van de bedrijfseenheid, ondersteund door medewerkers van control. Daarnaast vindt verantwoording plaats via maand- en kwartaalrapportages voor geheel ProRail, waarin elk kwartaal alle items uit het beheerplan en de subsidieaanvraag zijn opgenomen. Hierover vindt maandelijks overleg plaats door de Executive Committee. Elk kwartaal worden deze rapportages met de Raad van Commissarissen besproken.

Externe verantwoording vindt plaats door middel van het online prestatiedashboard²⁷, twee maandelijks overleg tussen lenW en ProRail, twee keer per jaar middels verantwoordingsrapportages aan lenW en jaarlijks door middel van het jaarverslag van ProRail (met accountantsverklaring) met aandeelhoudersvergadering.

²⁶ Zie artikel 27 Beheerconcessie 2015 – 2025.

²⁷ Op dit dashboard is de voortgang van de ProRail prestaties te zien. Deze prestaties zijn afgesproken met lenW en vastgelegd in het beheerplan.

Daarnaast dient ProRail binnen zes maanden na afloop van het subsidiejaar een aanvraag tot vaststelling van de subsidie in over het betreffende realisatiejaar (jaar x). Deze vaststelling gaat vergezeld van het jaarverslag van ProRail en de financiële verantwoording van de verleende subsidie, waarbij beide documenten zijn voorzien van een accountantsverklaring. Het verschil tussen de oorspronkelijke subsidieaanvraag en de aanvraag tot vaststelling van de subsidie wordt verwerkt in het betreffende jaar (jaar x) in de nieuwe subsidieaanvraag voor het opvolgende jaar (jaar x+2).

B.4 Organisatie ProRail

In onderstaande figuur is het huidige organogram van ProRail weergegeven.²⁸



Figuur 5 Organogram ProRail

Raad van Bestuur

De driehoofdige Raad van Bestuur (RvB) is verantwoordelijk voor het richten van de organisatie. De Raad van Bestuur is onder andere verantwoordelijk voor de positionering van ProRail, het helder neerzetten van en sturen op strategie en doelen en de onderwerpen cultuur, houding en gedrag.

De CEO (Chief Executive Officer) richt zich vooral op de thema's strategie, HRM, communicatie, audit en relatiemanagement. De thema's financiën en compliance vormen het domein van de CFO (Chief Financial Officer). De COO (Chief Operational Officer) heeft de verantwoordelijkheid voor de operationele onderdelen. Hiertoe behoren de bedrijfseenheden Projecten, Asset Management, ICT en Verkeersleiding. Omdat het voor de afdeling Capaciteitsverdeling noodzakelijk is om onafhankelijk van de operatie gepositioneerd te worden, is gekozen voor een rapportagelijn van de afdeling Vervoer en Dienstregeling naar de CEO. Daarmee is de benodigde onafhankelijkheid geborgd.

Executive Committee

De Executive Committee (hierna: ExCo) is verantwoordelijk voor het inrichten en verrichten van de dagelijkse operatie. De ExCo bestaat uit twaalf leden, waaronder de drie leden van de Raad van Bestuur en de negen directeuren van de bedrijfseenheden. De ExCo ondersteunt de Raad van Bestuur bij de uitvoering van haar taken en verantwoordelijkheden. De CEO is de voorzitter van de

²⁸ Bron: ProRail Jaarverslag 2016.

ExCo. In de ExCo zijn de volgende bedrijfseenheden vertegenwoordigd: Vervoer en Dienstregeling, Communicatie, HRM, Finance, Procurement, Projecten, Assetmanagement, ICT en Verkeersleiding.

Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen (RvC of Raad) van ProRail houdt toezicht op het beleid van het bestuur en op de algemene gang van zaken van ProRail. Daarnaast adviseert de Raad de RvB. De Raad is onafhankelijk van de RvB. Het functioneren van de Raad, zoals de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden, is vastgelegd in het 'reglement raad van commissarissen'.²⁹

Bedrijfseenheden en afdelingen

ProRail heeft negen bedrijfseenheden. Elke bedrijfseenheid bestaat uit verschillende afdelingen.

- De bedrijfseenheid Vervoer en Dienstregeling is verantwoordelijk voor de klantrelatie met vervoerders, zoals het afsluiten van de toegangsovereenkomsten en het opstellen van de netverklaring, de verdeling van de spoorcapaciteit en de optimale benutting van het spoor. De bedrijfseenheid Vervoer en Dienstregeling kent de volgende afdelingen: Capaciteitsverdeling en Vervoeranalyse & Capaciteitsontwikkeling.
- De bedrijfseenheid Projecten is verantwoordelijk voor spoorprojecten en de bouw en verbouw van stations, in opdracht van derden zoals lokale, regionale en landelijke overheden. De bedrijfseenheid bestaat uit de afdelingen Bedrijfsbureau, Bouwmanagement, Railtechniek, Spoorinfra en Stations. Binnen de bedrijfseenheid Projecten is een regioverdeling binnen de afdelingen Bouwmanagement en Spoorinfra.
- De overige operationele bedrijfseenheden Assetmanagement, Verkeersleiding en ICT zijn verantwoordelijk voor een beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor, voor onderhoud en dagelijks begeleiden van het treinverkeer en voor de optimale inzet van de beschikbare middelen.
 - De bedrijfseenheid Assetmanagement bestaat uit de afdelingen Onderhoud en Operatie, Architectuur en Techniek, Infrabeschikbaarheid, Informatie en Asset Management Kwaliteit. De afdeling Onderhoud en Operatie is verdeeld over vier regio's.
 - De bedrijfseenheid Verkeersleiding bestaat uit productie-afdelingen (in vijf regio's), de afdeling Incidentenbestrijding (verdeeld over vier regio's) en het Centraal Monitor en besturingsorgaan en centrale ondersteunende afdelingen (Vakopleidingen, Prestatie Analyse Bureau).
 - De bedrijfseenheid ICT ondersteunt de overige bedrijfseenheden op het gebied van ICT. De bedrijfseenheid omvat de afdelingen Assets & Bedrijfsvoering, Logistiek, Infravoorzieningen, Operations en CIO Office). De ontwikkelafdelingen Assets &

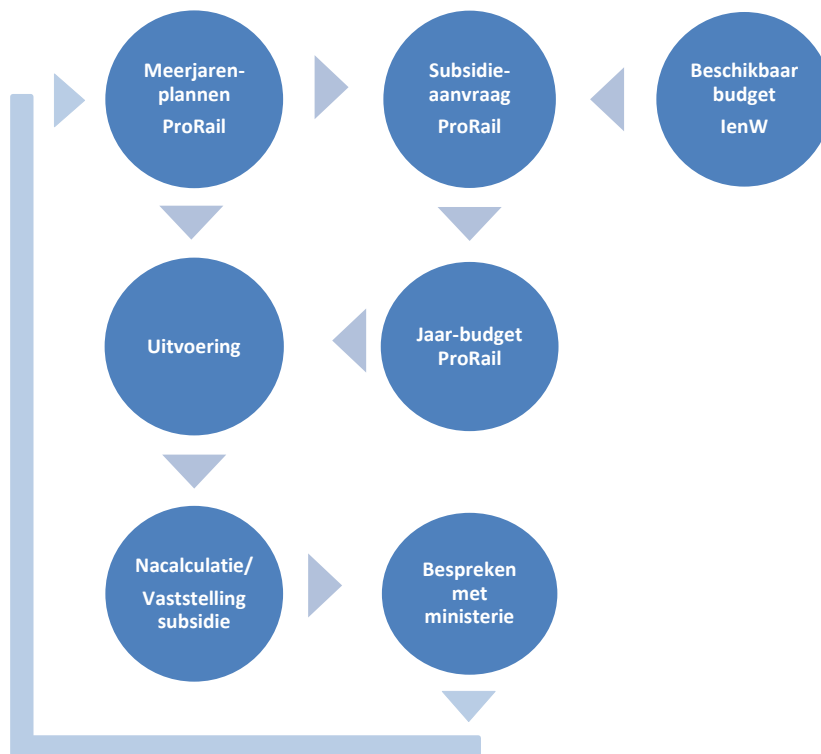
²⁹ Zie voor het 'reglement raad van commissarissen' de website van ProRail: <https://www.prorail.nl/reizigers/over-prorail/corporate-governance/profiel-en-reglement-rvc>.

Bedrijfsvoering, Logistiek en Infravoorzieningen kennen elk een afdeling Delivery management en een afdeling Informatie management en architectuur.

- De bedrijfseenheid Finance bestaat uit de volgende afdelingen: Financiën, Corporate audit, facilitaire zaken, Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed en Bureau Spoorbouwmeester.
- Bedrijfseenheid Procurement houdt zich bezig met aanbesteding en contractering van inkopen. De bedrijfseenheid bestaat uit de afdelingen Spoorinfra en Stations, Onderhoud, Assets en ICT, Engineering en Bedrijfsvoering, Inkoop Intelligentie en Leveranciersmanagement en Cost Engineering.
- De bedrijfseenheid HRM heeft de volgende afdelingen: Arbeidszaken, Organisatie & Ontwikkeling, HR Advies, Loopbaancentrum en HR Management en Ondersteuning.
- De bedrijfseenheid Communicatie bestaat uit de volgende afdelingen: Interne Communicatie & Services, Merk en Reputatie en Publiekscommunicatie.

Overige staf en ondersteunende afdelingen zijn: Bedrijfsstrategie en Lean, Relatiemanagement, Veiligheid Innovatie en ontwikkeling.

In onderstaande figuur is het proces van de totstandkoming van de subsidieaanvraag en de subsidiebeschikking schematisch weergegeven.



Figuur 6 Proces totstandkoming subsidieaanvraag en subsidiebeschikking

Bijlage C Kostensoorten

In deze bijlage worden de verschillen kostensoorten nader toegelicht.

- **Kosten voor functiehandhaving:** Dit zijn kosten voor werkzaamheden die uitgevoerd worden om de bestaande infrastructuur in stand te houden. Dit betreft kosten voor de volgende activiteiten:
 - Beheer: De beheeractiviteiten en de kosten die hiervoor worden gemaakt zijn:
 - Het beheer van verschillende infrastructuurnetwerken voor telecommunicatie;
 - De kosten van de elektriciteitsnetbeheerders (transport van elektriciteit);
 - De kosten van gas, water, elektriciteit, belastingen, verzekeringen, huurkosten VL posten en beleidsontwikkeling ten behoeve van het primaire proces om de infrastructuur in stand te houden (o.a. productmanagement en onderzoek).
 - Kleinschalig onderhoud (KO): Kleinschalig onderhoud voorziet in de activiteiten die noodzakelijk zijn om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de hoofdspoorweginfrastructuur te realiseren. Het gaat zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten. Deze activiteiten zijn:
 - Inspecties en schouw van de infrastructuur;
 - Correcties van spoorligging;
 - Vervangen van (kleine) componenten;
 - Functieherstel bij storingen.
 - Grootschalig onderhoud (GO): Grootschalig onderhoud bevat die activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur daarvan op de lange en middellange termijn te realiseren. De activiteiten richten zich met name op:
 - Onderhouden;
 - Aanpassen/wijzigen van constructies;
 - Conserveren van objecten;
 - Slijpen van spoorstaven;
 - Seizoenbestendig maken van de sporen;
 - Transfer: lang cyclisch onderhoud, met name het schilderen van (de constructie van de) perronkappen, aanpassen van keerwanden/perronbestrating en groot onderhoud aan stationsobjecten³⁰ in de transferruimtes.

³⁰ Stationsobjecten zijn vaste elementen in de transferruimtes, zoals bijvoorbeeld roltrappen, bankjes e.d.

- Onderhoud transfer: dagelijkse en kort cyclische schoonmaak- en onderhoudskosten inclusief het verhelpen van storingen van transferruimtes op stations
- Vervangingen: Om de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur te kunnen blijven handhaven op het vastgestelde prestatieniveau zijn vervangingsinvesteringen nodig. De leeftijdsopbouw, en hiermee indirect de economische levensduur, de belasting en de constructietypen van de bovenbouw van het spoor zoals ballast, spoor, dwarsliggers, elektrische- en beveiligingstechnische infrastructuur zijn bepalend voor het type vervangingsinvestering. Vervangingsinvesteringen worden onderscheiden in:
 - **Lonen en overige bedrijfslasten:** De kosten in de categorie lonen en overige bedrijfslasten betreffen kosten voor lonen en salarissen (inclusief sociale lasten) en de overige bedrijfslasten, zoals kosten voor onregelmatigheid (looncomponent), huisvesting (exclusief huurkosten VL-posten), (kantoor-)automatisering en inhuur en advies ten behoeve van ondersteunende processen en overige personeelskosten. Berekening van de overige bedrijfslasten vindt deels plaats door middel van een procentuele opslag en deels door middel van een opslag van een vast bedrag per fte.
 - **Financiële baten en lasten:** ProRail heeft naast rentelasten ook rentebaten over openstaande saldi. Deze baten zijn gesaldeerd met de lasten.
 - **Kosten voor functiewijzigingen:** Dit zijn de kosten van investeringen waarbij de spoorweginfrastructuur en de bijbehorende voorzieningen worden uitgebreid, aangepast of gesaneerd. Deze worden in een separaat planningsproces bepaald.

Bijlage D Bedrijfsmodel

Het Bedrijfsmodel is ontwikkeld om goed onderbouwde prognoses te maken van de kosten van de hoofdspoorweginfrastructuur. Met het Bedrijfsmodel kan ook het effect van veranderende *cost drivers* worden bepaald, zijnde het effect van een ander gebruik (tonnage, snelheid en verhouding tussen reizigers- en goederentreinen) en veranderingen in werktijd (andere verhouding dag/nacht/weekend werk, invloed effectieve werktijd). Met de term Bedrijfsmodel worden feitelijk twee modellen aangeduid, zijnde:

- Bedrijfsmodel Onderhoud: Met dit model worden de kosten voor beheer, kleinschalig onderhoud en grootschalig onderhoud voor zestien deelsystemen bepaald.
- Bedrijfsmodel Vervangingen: Met dit model worden de kosten voor vervangingen bepaald.

Gebruik Bedrijfsmodel ten behoeve van berekenen vergoedingen

Het Bedrijfsmodel wordt gebruikt voor het bepalen van de variabiliteit³¹ van de kosten, ten behoeve van de berekening van de vergoeding minimumtoegangspakket. Ook voor de berekening van de vergoeding voor de dienst opstellen wordt gebruik gemaakt van het Bedrijfsmodel. Met behulp van het Bedrijfsmodel worden namelijk de kosten van de deelsystemen zijsporen en wissels in zijsporen bepaald.

Brongegevens

Het Bedrijfsmodel gebruikt verschillende input gegevens:

- **Kwantiteiten van de infrastructuur:** Dit betreft de aantallen / hoeveelheden van de infrastructuur, zoals bijvoorbeeld het aantal kilometers hoofdspoor, het aantal wissels, het aantal overwegen, het aantal kilometer kunstwerk, etc.. Deze kwantiteiten volgen uit de financiële en administratieve systemen van ProRail. Het model wordt jaarlijks bijgewerkt met de gerealiseerde kwantiteiten.
- **Kosten:** Dit betreft voor het Bedrijfsmodel Onderhoud de kosten voor beheer, kleinschalig onderhoud en grootschalig onderhoud die volgen uit de financiële systemen van ProRail. Voor het Bedrijfsmodel Vervangingen betreft dit de afschrijvingen, activawaarden en normkosten. Het model wordt jaarlijks bijgewerkt met de gerealiseerde gegevens.
- **Gebruik:** Het gebruik wordt uitgedrukt in de parameter *fictief dagtonnage*, waarin naast de gebruiksomvang ook de elementen gewicht, snelheid en type vervoer (reizigers versus goederen) zijn verwerkt. Het model wordt jaarlijks bijgewerkt met het gerealiseerde gebruik.
- **Uitgangspunten:** Dit betreft uitgangspunten met betrekking tot de effectieve werktijd en de verhouding tussen dag, nacht en weekend werk. Deze laatste verhouding wordt eens per vier

³¹ Het aandeel (uitgedrukt in een percentage) van de totale kosten dat rechtstreeks voortvloeit uit de exploitatie van de treindienst, of met andere woorden, het aandeel van de totale kosten van de dienst dat varieert met de omvang van het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur door spoorwegondernemingen.

jaar geactualiseerd, tegelijk met de actualisatie van de allocatiesleutels. De effectieve werktijd wordt constant verondersteld.

- **Allocatiesleutels:** De boekhouding van ProRail is niet fijnmazig genoeg om de kosten per deelsysteem te bepalen om op deze wijze het bedrijfsmodel te vullen. Doordat onderhoudswerkzaamheden worden uitbesteed zijn de kosten van deze werkzaamheden namelijk alleen op een geaggregeerd niveau beschikbaar. De gerealiseerde kosten worden daarom door middel van allocatiesleutels verdeeld naar de verschillende (deel-)systemen.

Voor een uitgebreide toelichting op het Bedrijfsmodel wordt verwezen naar bijlage E van de methode voor toerekening 2017.