

**Methode voor toerekening van kosten aan de dienstvoorziening
rangeerheuvel Kijfhoek 2020**

ProRail

16 april 2019

Kenmerk: T20150150-318685996-1241

Versiebeheer

Versiebeheer en verwerkte aanvullingen			
Versie	Datum	Aanvulling	Onderwerp van de wijzigingen
1.0	16 april 2019	-	Initiële versie

Inhoudsopgave

1. Vooraf	4
1.1 Inleiding: waarom een methode voor toerekening?	4
1.2 Het juridisch kader	4
1.3 Opbouw van de gebruiksvergoeding	4
1.4 Uitgangspunten methode voor toerekening	6
1.5 Structuur methode voor toerekening	7
1.6 Wanneer gaat ProRail de nieuwe methode toepassen?	8
1.7 Leeswijzer en begrippen	9
2. Diensten verleend aan spoorwegondernemingen	10
2.1 Inleiding	10
2.2 Rangeerheugel Kijfhoek	10
2.3 Onderscheid in de methode voor toerekening voor categorie 1 resp. 2, 3 en 4 diensten	11
3. Berekening vergoeding rangeerheugel Kijfhoek	12
3.1 Inleiding	12
3.2 Kostentoerekening	12
3.2.1 Begrote kosten	12
3.2.2 Vaststellen totale kosten rangeerheugel Kijfhoek (stap 1)	13
3.2.3 Kostenbasis rangeerheugel Kijfhoek (stap 2)	14
3.3 Berekenen vergoeding	16
3.3.1 Bepaling tariefdrager	16
3.3.2 Bepaling gebruiksomvang	17
3.3.3 Bepalen vergoeding (stap 3)	17
3.3.4 Indexeren vergoeding (stap 4)	18
Bijlage A Begrippenlijst	19
Bijlage B Planning & control cyclus en organisatie ProRail	23
B.1 Beheerplancyclus	23
B.2 Subsidieaanvraag BOV	24
B.3 Verantwoording en sturing	26
B.4 Organisatie ProRail	27
Bijlage C Kostensoorten	30

Lijst figuren

Figuur 1	Opbouw gebruiksvergoeding	6
Figuur 2	Organogram ProRail	27
Figuur 3	Proces totstandkoming subsidieaanvraag en subsidiebeschikking	29

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 rangeerheugel Kijfhoek (hierna: rangeerheugel Kijfhoek) 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 rangeerheugel Kijfhoek 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 de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM).

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.

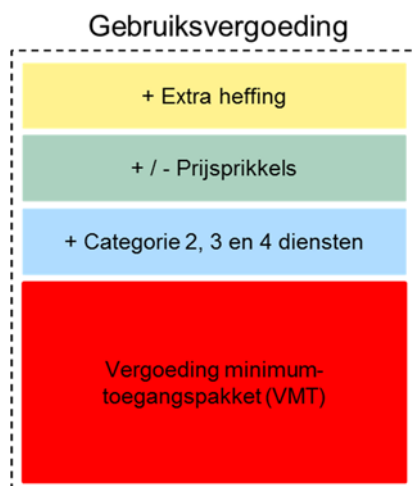
⁵ Zie Uitvoeringsverordening 2015/429 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder.

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 daar waar 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 VMT) en de methode voor toerekening van kosten aan de dienst opstellen 2018¹¹ (hierna: methode voor toerekening opstellen).

In afwijking van de methoden voor toerekening VMT en de methode voor toerekening opstellen is echter in de onderhavige methode voor toerekening voor de rangeerheuvel Kijfhoek gekozen voor het jaarlijks berekenen en vaststellen van de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek, in plaats

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

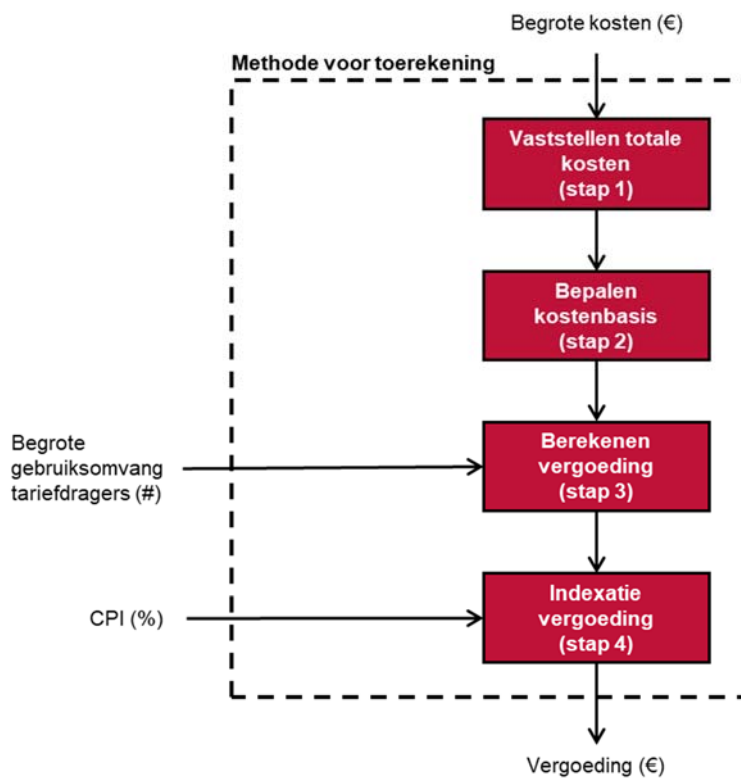
¹¹ Methode voor toerekening van kosten aan de dienst opstellen 2018, ProRail, d.d. 7 december 2018.

van voor een periode van drie jaar zoals wordt toegepast voor de VMT en de vergoeding voor de dienst opstellen. Zie paragraaf 1.6 voor een nadere toelichting.

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 rangeerheuvel Kijfhoek. Met andere woorden, er moet een kostenbasis voor de rangeerheuvel Kijfhoek worden vastgesteld. Deze kostenbasis gebruikt ProRail vervolgens om de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek te bepalen.

De methode voor toerekening bestaat uit vier stappen. Onderstaand schema (figuur 2) visualiseert de methode voor toerekening. Dit schema wordt in hoofdstuk 3 in detail uitgewerkt.



Figuur 2 Stappen methode voor toerekening

Stap 1: Vaststellen totale kosten

Uitgangspunt voor het berekenen van de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek zijn de totale begrote kosten voor deze dienst. Het vaststellen van deze kosten is de eerste stap van de kostentoerekening.

Stap 2: Bepalen kostenbasis

Op basis van de Richtlijn en het Besluit implementatie¹² 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.¹³ Uitgangspunt van de onderhavige methode voor toerekening voor de rangeerheuvel Kijfhoek is dat enkel de kosten die variëren met de gebruiksomvang worden toegerekend aan deze dienst. In stap 2 wordt bepaald welke kosten dit betreft en wordt op deze wijze de kostenbasis van de rangeerheuvel Kijfhoek vastgesteld.

Stap 3: Berekenen vergoeding

De derde stap ziet op het berekenen van de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek. Dit gebeurt door de begrote kosten van de rangeerheuvel Kijfhoek die volgen uit stap 2 te delen door de begrote gebruiksomvang.

Stap 4: Indexatie vergoeding

In de vierde stap wordt de vergoeding zoals deze is berekend in stap 3 geïndexeerd naar het prijspeil van het jaar waarin de vergoeding betrekking op heeft.

1.6 Wanneer gaat ProRail de nieuwe methode toepassen?

ProRail zal de voorliggende methode voor het toerekenen van kosten aan de rangeerheuvel Kijfhoek toepassen bij het berekenen van de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek voor het jaar 2020. Deze vergoeding wordt berekend voor een periode van één jaar. Er is voor gekozen om niet aan te sluiten bij de periode van drie jaar waarvoor de vergoedingen voor het minimumtoegangspakket en de dienst opstellen worden vastgesteld, aangezien naar verwachting de komende jaren zal worden geïnvesteerd in vervanging van het heuvelsysteem. Door de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek te berekenen en vast te stellen voor een periode van één jaar zullen eventuele ontwikkelingen die effect hebben op de toegerekende kosten – en hiermee op de hoogte van de vergoeding – worden meegenomen bij het berekenen en vaststellen van de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek voor volgende jaren.

De vergoeding die op basis van de onderhavige methode wordt berekend en vastgesteld wordt bekend gemaakt door middel van publicatie hiervan in de netverklaring 2020.

ProRail zal de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek 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

¹² Artikel 31 lid 7 van de Richtlijn en artikel 19 van het Besluit implementatie.

¹³ Met uitzondering van de infrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt, zie artikel 31 lid 3 van de Richtlijn.

berekening van de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek, 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.

1.7 Leeswijzer en begrippen

Dit document is als volgt ingedeeld:

In hoofdstuk 2 wordt de dienstvoorziening rangeerheuvel Kijfhoek beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de stappen die worden toegepast om tot de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek te komen.

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 begrote kosten. De details van de verschillende kostencategorieën worden nader toegelicht in bijlage C.

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 rangeerheuvel Kijfhoek.

2.2 Rangeerheuvel Kijfhoek

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 c van de Richtlijn is dit met betrekking tot de rangeerheuvel Kijfhoek als volgt omschreven:

“rangeerstations en vormingsstations, met inbegrip van rangeervoorzieningen”

Door ProRail wordt de dienstvoorziening rangeerheuvel Kijfhoek nader uitgewerkt als zijnde het gebruik van de rangeerheuvel op het emplacement Kijfhoek, inclusief de hier aanwezige rangeervoorzieningen zoals onder andere de railremmen en het heuvelprocesbesturingssysteem. De genoemde faciliteiten ten behoeve van het heuvelproces worden in het vervolg van dit document aangeduid als het ‘heuvelsysteem’.

De sporen die zijn gelegen op het emplacement Kijfhoek, uitgerust met door ProRail beheerde looppaden en verlichting en inclusief de eventueel aanwezige voorzieningen (bijvoorbeeld remluchtkasten) maken geen onderdeel uit van de dienstvoorziening rangeerheuvel Kijfhoek maar van de dienst opstellen.

De activiteiten ten behoeve van het plannen van het sorteerproces (door middel van het plansysteem Kijfdis), het voorbereiden en gereedmaken van wagensets (bijvoorbeeld lucht lostrekken, langdraaien), het opduwen van de wagensets met behulp van een rangeerlocomotief, het ontkoppelen (knuppelen) en de communicatie met ProRail Verkeersleiding worden niet door ProRail uitgevoerd en maken geen deel uit van de rangeerheuvel Kijfhoek die door ProRail wordt geleverd.

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 rangeerheuvel Kijfhoek nader uitwerken.

3. Berekening vergoeding rangeerheuvel Kijfhoek

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek tot stand komt. Uitgangspunt voor het bepalen van deze vergoeding zijn de begrote kosten. In paragraaf 3.2 wordt beschreven welke kosten worden toegerekend aan de rangeerheuvel Kijfhoek of, met andere woorden, hoe de kostenbasis wordt bepaald, door toepassing van de 2 stappen van de kosten-toerekening zoals beschreven in paragraaf 1.5. De resulterende kosten vormen de basis voor de bepaling van de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek. In paragraaf 3.3 wordt ingegaan op stap 3 van de methode voor toerekening, de wijze waarop de vergoeding wordt berekend. In deze paragraaf wordt tot slot ook de indexatie van de vergoeding naar het juiste prijspeil toegelicht (stap 4).

3.2 Kostentoerekening

3.2.1 Begrote kosten

De methode voor toerekening is gebaseerd op begrote kosten. De begrote kosten kunnen worden 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.

Bij het bepalen van de begrote kosten voor het heuvelsysteem worden een aantal kostenposten niet toegerekend, aangezien deze geen directe relatie hebben met het heuvelsysteem. Dit betreft de

kosten voor onderhoud transfer, lonen en overige bedrijfslasten, financiële baten en lasten en kosten voor functiewijzigingen.

3.2.2 Vaststellen totale kosten rangeerheuvel Kijfhoek (stap 1)

De methode voor toerekening heeft tot doel om de totale kosten van ProRail te bepalen die zijn toe te rekenen aan de rangeerheuvel Kijfhoek. De begrote kosten die relevant zijn voor het berekenen van de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek betreffen de begrote kosten voor beheer, kleinschalig onderhoud en grootschalig onderhoud voor het heuvelsysteem. Deze kosten worden als volgt bepaald:

Kleinschalig onderhoud – procesmatig onderhoud op basis van onderhoudscontract

Het onderhoud van het heuvelsysteem is door ProRail gecontracteerd bij een derde partij (aannemer) die in opdracht van ProRail de onderhoudsactiviteiten uitvoert ten behoeve van de instandhouding van het heuvelsysteem dat aanwezig is op Kijfhoek. Voor deze activiteiten is een contract afgesloten dat ziet op het onderhoud van het heuvelsysteem voor de periode 1 oktober 2018 – 31 december 2020. De kosten voor deze activiteiten worden volledig toegerekend aan de rangeerheuvel Kijfhoek, op basis van het gecontracteerde bedrag.

Het begrote bedrag voor het jaar 2020 is bepaald door het gecontracteerde bedrag voor de gehele periode (27 maanden) om te rekenen naar kosten voor het jaar 2020 door een gelijk bedrag per maand te veronderstellen (dus 12 / 27^e deel van totale contractbedrag wordt toegerekend aan het jaar 2020).

Kleinschalig onderhoud – projectmatig onderhoud door ProRail

Naast de activiteiten die worden uitgevoerd als onderdeel van het bovengenoemde onderhoudscontract worden door ProRail nog een aantal activiteiten uitgevoerd ten behoeve van kleinschalig onderhoud aan het heuvelsysteem. Dit betreft kort cyclische en incidentele onderhoudsactiviteiten, bijvoorbeeld vervanging van specifieke onderdelen, revisie of inspecties. De begrote kosten voor kleinschalig onderhoud voor deze activiteiten worden op regelniveau vastgelegd in het productieplan. Deze kosten kunnen worden geïdentificeerd doordat wordt vastgelegd ten behoeve van welke locatie de activiteiten worden uitgevoerd (op basis van de locatiecode voor Kijfhoek) en ten behoeve van welk systeem activiteiten worden uitgevoerd (op basis van de activiteitencode voor het heuvelsysteem). Zie bijlage B voor een toelichting op het productieplan.

De kosten voor projectmatig kleinschalig onderhoud fluctueren per jaar, aangezien niet alle activiteiten jaarlijks worden uitgevoerd. Om deze reden is er voor gekozen de begrote kosten voor 2020 te berekenen op basis van de gemiddelde begrote kosten voor een langere periode. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de productieplannen voor de jaren 2011 tot en met 2019. De begrote kosten voor 2020 zijn berekend als de gemiddelde kosten per jaar over deze periode.

Grootschalig onderhoud (door ProRail)

Activiteiten voor grootschalig onderhoud aan het heuvelsysteem betreffen lang cyclische onderhoudsactiviteiten en hebben bijvoorbeeld betrekking op het reviseren en vervangen van onderdelen van dit systeem. Ook voor grootschalig onderhoud geldt dat de begrote kosten op regelniveau worden vastgelegd in het productieplan.

Nog meer dan voor kleinschalig onderhoud geldt dat de activiteiten voor grootschalig onderhoud fluctueren per jaar. In de periode 2004 - 2006 zijn, voorafgaand aan de indienststelling van de Betuweroute, grootschalige onderhoudsactiviteiten uitgevoerd op Kijfhoek. Twaalf jaar later, in de periode 2015 – 2018, zijn wederom grootschalige onderhoudsactiviteiten uitgevoerd. De fluctuaties in de activiteiten die periodiek worden uitgevoerd zijn meegenomen bij het bepalen van de begrote kosten voor 2020 door ook hier een gemiddeld bedrag per jaar te berekenen. De begrote kosten zoals opgenomen in de productieplannen voor de jaren 2011 tot en met 2019 zijn als uitgangspunt genomen. De totale kosten voor deze periode zijn gedeeld door twaalf om de begrote kosten voor 2020 te bepalen.

Beheer

Kosten voor beheeractiviteiten hebben bijvoorbeeld betrekking op software licenties of specifieke analyse- en onderzoeksactiviteiten. De begrote kosten voor beheer worden op regelniveau vastgelegd in het productieplan. Naar analogie van de benadering bij de kosten voor kleinschalig en grootschalig onderhoud worden de begrote kosten voor beheer voor 2020 berekend als de gemiddelde kosten per jaar over de periode 2011 tot en met 2019 op basis van de kosten zoals opgenomen in de productieplannen voor deze jaren.

Vervangingen / afschrijvingen

Voor 2020 zijn geen afschrijvingskosten begroot voor het heuvelsysteem, aangezien het systeem per 2019 volledig is afgeschreven. De kosten voor het vervangen van componenten van het heuvelsysteem zijn opgenomen onder de kostensoorten kleinschalig of grootschalig onderhoud. Er is dus voor 2020 geen sprake van kosten die onderdeel zijn van de kostensoort vervangingen, noch van afschrijvingskosten voor het heuvelsysteem.

3.2.3 Kostenbasis rangeerheugel Kijfhoek (stap 2)

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 rangeerheugel Kijfhoek, op basis van de Richtlijn en het Besluit implementatie niet hoger zijn dan de kosten die nodig zijn om deze dienst te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst.¹⁴ Het uitgangspunt dat wordt gehanteerd is echter dat enkel de kosten die variëren met de gebruiksomvang worden toegerekend aan deze dienst.

¹⁴ Artikel 31 lid 7 van de Richtlijn en artikel 19 van het Besluit implementatie.

De kosten voor beheer, kleinschalig onderhoud en grootschalig onderhoud van het heuvelsysteem zijn bepaald op basis van het onderhoudscontract en de productieplannen waarbij op regelniveau de kosten van specifieke activiteiten worden vastgelegd (zie ook paragraaf 3.2.2). Ten behoeve van het bepalen van het deel van de kosten dat varieert met de gebruiksomvang is op regelniveau bepaald of een specifieke kostenpost als vaste of als variabele kostenpost kwalificeert. Uitgangspunt hierbij is dat kosten ofwel volledig vast, ofwel volledig variabel zijn. Gezien het detailniveau van de individuele kostenitems is een verdere detaillering per individuele kostenpost niet aan de orde.

Het kwalificeren van kosten als vaste of variabele kosten is uitgevoerd door kostenspecialisten van ProRail. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Kosten voor onderhoud, vervanging en revisie zijn als variabel aangemerkt. Hieronder vallen onder andere de volgende activiteiten:
 - Reviseren hoofd railremmen;
 - Werkzaamheden aan het elektrische, mechanische en hydraulische systeem;
 - Vervangen / reviseren van remsloffes, wisselrichters, aandrijfkabels, geleidehout, geleidewieltjes, wieldetectoren, karretjes en loopwielen;
 - Onderhouden aan dwang/glijrol remmen, groepsrem, hoofdrem, remsloffes en verdeelremmen;
 - Werkplekbeveiliging.
- Alle overige kosten zijn als vast aangemerkt, zoals kosten voor inspecties en ICT (software, licenties). Ook de kosten voor beheer zijn als vaste kosten aangemerkt.

De som van alle variabele kosten vormt de totale begrote variabele kosten van de rangeerheuvel Kijfhoek, ook aangeduid als de kostenbasis van de rangeerheuvel Kijfhoek. Voordat de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek wordt berekend wordt de kostenbasis geïndexeerd naar prijspeil 2019, het jaar waarin de vergoeding wordt berekend.

Indexatie kosten kleinschalig onderhoud – procesmatig onderhoud op basis van onderhoudscontract

De kosten voor kleinschalig onderhoud van het heuvelsysteem die voortvloeien uit het contract met de aannemer die de onderhoudsactiviteiten uitvoert zijn uitgedrukt in prijspeil 2017. De kosten voor het jaar 2020 die zijn bepaald op basis van dit contract worden geïndexeerd naar prijspeil 2019.

Voor indexatie van 2017 naar 2018 wordt de indexeringsregeling gebruikt zoals die op basis van de contractafspraken tussen ProRail en de aannemer die is toegepast. Deze indexeringsregeling is een samengestelde index op basis van verschillende CBS tabellen. Voor de indexatie van 2018 naar

2019 wordt de geharmoniseerde consumentenprijsindex (hicp) van de Macro Economische Verkenning 2019¹⁵ gebruikt.

Indexatie kosten beheer, kleinschalig onderhoud en grootschalig onderhoud ProRail

Zoals hiervoor beschreven worden de kosten voor beheer, kleinschalig onderhoud (exclusief de kosten voor het onderhoudscontract met de derde partij) en grootschalig onderhoud bepaald op basis van de productieplannen voor de jaren 2011 tot en met 2019. De kosten zoals opgenomen in de verschillende productieplannen zijn uitgedrukt in verschillende prijspeilen en worden geïndexeerd naar het prijspeil 2019, het jaar waarin de vergoeding wordt berekend.

Voor het indexeren van de kosten worden drie verschillende indicatoren gebruikt, afhankelijk van het type activiteit. De type activiteiten die in het productieplan zijn opgenomen variëren sterk. ProRail bepaalt jaarlijks een samengestelde index per type activiteit. De typen activiteiten die worden uitgevoerd ten behoeve van het onderhoud van het heuvelsysteem zijn werkzaamheden aan elektrotechnische installaties, werkzaamheden aan werktuigbouwkundige installaties en werkzaamheden aan bovenbouw / spoorwerk. Elk van deze type activiteiten kent een eigen index, die wordt samengesteld uit verschillende CBS tabellen. Voor het indexeren van de onderhoudskosten aan het heuvelsysteem wordt per regel in het productieplan bepaald welk type activiteit het betreft en hiermee welke indicator wordt toegepast. Per productieplan regel kan ook een combinatie van twee of drie typen activiteiten voorkomen per regel. In dat geval wordt een gewogen indicator toegepast.

De genoemde indicatoren zijn niet bekend voor toekomstige jaren en kunnen dus niet worden toegepast om de kosten te indexeren naar prijspeil 2020, het jaar waarvoor de vergoeding wordt vastgesteld. Om deze reden wordt de vergoeding zelf geïndexeerd naar prijspeil 2020. Dit wordt in paragraaf 3.3.4 nader toegelicht.

3.3 Berekenen vergoeding

In de eerste twee stappen heeft de kostentoekening plaatsgevonden waarmee de kostenbasis van de rangeerheuvel Kijfhoek is bepaald. De derde stap ziet op het berekenen van de vergoeding voor deze dienstvoorziening.

3.3.1 Bepaling tariefdrager

Voor het berekenen van de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek 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.

Voor de rangeerheuvel Kijfhoek is ervoor gekozen om aan te sluiten bij de tariefdrager die wordt gehanteerd voor de dienst opstellen, vanwege de nauwe verbondenheid met deze dienst. Voor het

¹⁵ Zie 'Macro Economische Verkenning 2019' van het Centraal Planbureau, tabel 1.1:
<https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/Macro-Economische-Verkenning-MEV-2019.pdf>

gebruik van de (heuvel-)sporen op het emplacement Kijfhoek wordt een vergoeding voor de dienst opstellen in rekening gebracht. De vergoeding voor de dienst opstellen bestaat uit een vaste vergoeding per tijdseenheid (minuut) die wordt verhoogd met een tariefcomponent die afhankelijk is van de lengte van het spoor (in meters).

De vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek zal worden toegepast als een opslag op de vergoeding voor de dienst opstellen en wordt vormgegeven als een vergoeding per tijdseenheid, uitgedrukt in minuten, per spoor. Door een vergoeding per spoor per tijdseenheid toe te passen wordt efficiënt gebruik van de sporen gestimuleerd. Daarnaast is het administratief relatief eenvoudig toe te passen, aangezien deze facturatiegrondslagen ook voor de vergoeding voor de dienst opstellen worden gehanteerd.

3.3.2 Bepaling gebruiksomvang

Om de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek te berekenen wordt de begrote gebruiksomvang bepaald. De gebruiksomvang betreft het volume van het gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek, uitgedrukt in de eenheden van de tariefdragers, zijnde het totale aantal (opstel-)minuten en het totale aantal (heuvel-)sporen.

Uitgangspunt is dat alle 43 sporen op het emplacement Kijfhoek gedurende het gehele jaar volledig worden gebruikt (525.600 minuten per jaar). De sporen worden gewoonlijk voor het gehele dienstregelingsjaar verdeeld aan spoorwegondernemingen. Bij het bepalen van de gebruiksomvang wordt geen rekening gehouden met het feit dat sporen gedurende kortere perioden niet beschikbaar zijn, bijvoorbeeld als gevolg van onderhoudsactiviteiten. Ook bij het daadwerkelijk factureren van de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek wordt geen rekening gehouden met tijdelijke niet beschikbaarheid van sporen, hetgeen betekent dat de vergoeding dus ook verschuldigd is tijdens deze kortere perioden dat sporen niet beschikbaar zijn. Deze keuze is gemaakt om de facturatie van de vergoeding administratief gezien zo eenvoudig mogelijk te houden, zowel voor spoorwegondernemingen als voor ProRail. Aangezien de werkwijze bij het vooraf berekenen van de vergoeding en bij het achteraf factureren van de vergoeding gelijk is, wordt een consistente werkwijze gehanteerd zonder dat dit resulteert in het in rekening brengen van meer of minder kosten dan de kostenbasis die volgt uit stap 2.

3.3.3 Bepalen vergoeding (stap 3)

Voor het berekenen van de vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek wordt de kostenbasis van de rangeerheuvel Kijfhoek (de begrote variabele kosten zoals deze volgen uit stap 2, zie paragraaf 3.2.3) gedeeld door de gebruiksomvang (zie paragraaf 3.3.2). Op deze wijze wordt de vergoeding per minuut per opstelspoor berekend.

3.3.4 Indexeren vergoeding (stap 4)

De vergoeding voor de rangeerheuvel Kijfhoek is berekend op basis van de kostenbasis die is vastgesteld in prijspeil 2019. Omdat de vergoeding voor 2020 gebaseerd dient te zijn op de kosten in het prijspeil van dit jaar, wordt de berekende vergoeding geïndexeerd. Hierbij wordt geïndexeerd op basis van de verwachte CPI voor 2020.

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 en voor de vergoeding voor de dienst opstellen toegepast.

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.
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.
(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.
Hoofdspoorweg	Op grond van artikel 2 Spoorwegwet als hoofdspoorweg aangewezen spoorweg.
Hoofdspoorweginfrastructuur	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.
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 rangeerheuvel Kijfhoek 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.

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.¹⁶ 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.¹⁷

Hoofdpijnen beheerplan

ProRail ontvangt jaarlijks voor 1 april de beleidsprioriteitenbrief van de concessieverlener. Na ontvangst van deze brief stelt ProRail in het voorjaar de hoofdpijnen van het ontwerp beheerplan op voor het komende jaar. Vervolgens worden deze hoofdpijnen 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 hoofdpijnen van het ontwerp beheerplan voor advies en zienswijze voor aan diverse partijen.¹⁸

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 hoofdpijnen 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 hoofdpijnen 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

¹⁶ De prestatiegebieden zijn beschreven in artikel 4 lid 2 van de Beheerconcessie 2015 - 2025.

¹⁷ Zie artikel 16 lid 2 van de Beheerconcessie 2015 - 2025 voor de beleidsprioriteitenbrief.

¹⁸ 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.¹⁹

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 Spoorwegwet 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's²⁰ welke niet in de meerjarenreeks zijn verwerkt. De kosten voor uitbreidingsprojecten (Omgevingswerken en MIRT²¹) 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

¹⁹ 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.

²⁰ 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.

²¹ 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.²² 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 houden²³, 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

²² 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.

²³ 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.²⁴ 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 prestatiedashboard²⁵, 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.

²⁴ Zie artikel 27 Beheerconcessie 2015 – 2025.

²⁵ 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.²⁶



Figuur 2 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

²⁶ 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'.²⁷

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 &

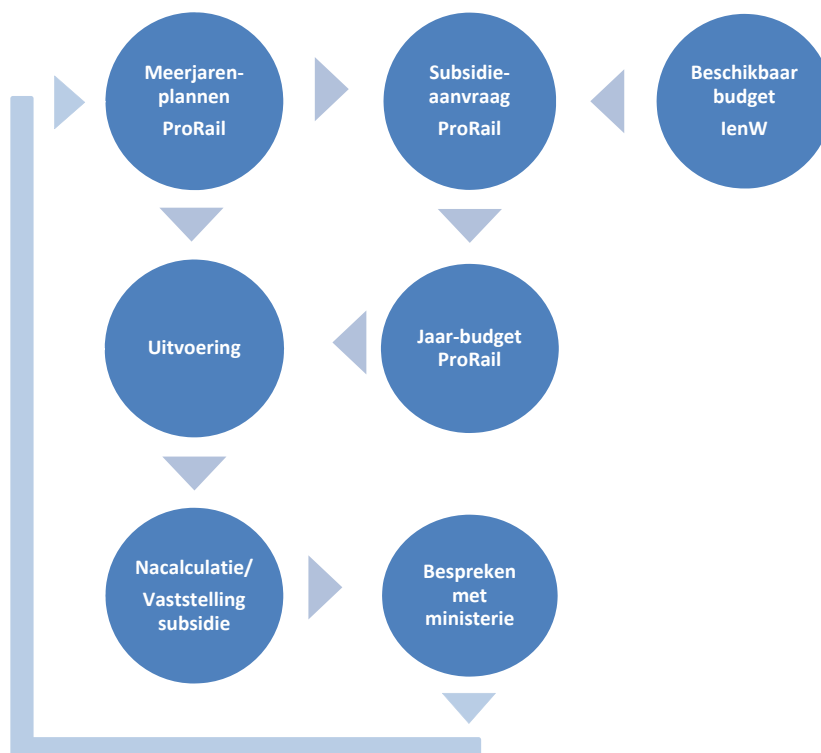
²⁷ Zie voor het 'reglement raad van commissarissen' de website van ProRail: <https://www.prorail.nl/reizigers/over-prorail/corporate-governance/profiel-en-reglement-rvc>.

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 3 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 stationsobjecten²⁸ in de transferruimtes.

²⁸ 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.