

Methode voor toerekening van kosten aan de dienst transfer 2018
ProRail

22 augustus 2018

Kenmerk: T20160151-1904285154-1226

Versiebeheer

Versiebeheer en verwerkte aanvullingen			
Versie	Datum	Aanvulling	Onderwerp van de wijzigingen
1.0	22 augustus 2018	-	Initiële versie voor publicatie

Inhoudsopgave

1	Vooraf	5
1.1	Inleiding: waarom een methode voor toerekening?	5
1.2	Het juridisch kader	5
1.3	Opbouw van de gebruiksvergoeding	5
1.4	Uitgangspunten methode voor toerekening	7
1.5	Structuur methode voor toerekening	7
1.6	Wanneer gaat ProRail de nieuwe methode toepassen?	9
1.7	Meerjarige vergoedingen	9
1.8	Leeswijzer en begrippen	10
2	Diensten verleend aan spoorwegondernemingen	11
2.1	Inleiding	11
2.2	Dienst transfer	11
2.3	Onderscheid in de methode voor toerekening voor categorie 1 resp. 2, 3 en 4 diensten	12
3	Berekening vergoeding dienst transfer	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Kostentoerekening	13
3.2.1	Het startpunt: de totale begrote kosten	14
3.2.2	Kostenposten gerelateerd aan de dienst transfer (stap 1)	15
3.2.3	Totale kosten dienst transfer (stap 2)	16
3.2.4	Kostenbasis dienst transfer (stap 3)	16
3.2.4.1	Verfijning: Relatie variabele kosten en stationsgrootte	18
3.3	Toerekening naar gebruiksklassen (stap 4)	19
3.3.1	Bepaling tariefdrager	19
3.3.2	Bepaling gebruiksomvang	21
3.3.3	Bepaling vergoeding	22
4	Proces vaststellen vergoeding dienst transfer	23
4.1	Inleiding	23
4.2	Indexatie van de vergoeding (stap 5)	23
4.3	Mogelijke herziening vergoeding (stap 6)	25
	Bijlage A Begrippenlijst	29
	Bijlage B Planning & control cyclus en organisatie ProRail	33
B.1	Beheerplancyclus	33
B.2	Subsidieaanvraag BOV	34
B.3	Verantwoording en sturing	36
B.4	Organisatie ProRail	37
	Bijlage C Kostensoorten onderhoud transfer	40

Lijst figuren

Figuur 1	Opbouw gebruiksvergoeding	7
Figuur 2	Stappen methode voor toerekening	8
Figuur 3	Kostentoerekening (stap 1, 2 en 3)	14
Figuur 4	Relatie aandeel variabele kosten en stationsgrootte	18
Figuur 5	Indexatie vergoeding dienst transfer voor jaar X tot en met X+2	25
Figuur 6	Organogram ProRail	37
Figuur 7	Proces totstandkoming subsidieaanvraag en subsidiebeschikking	39

Lijst tabellen

Tabel 1	Indeling kosten onderhoud transfer in vaste en variabele kosten	17
Tabel 2	Aandeel variabele kosten dienst transfer 2015	18
Tabel 3	Stationsklassen	20
Tabel 4	Treinklassen	20
Tabel 5	Relatieve verhouding vergoeding dienst transfer	21

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 transfer (hierna: dienst transfer) 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 transfer 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 transfer 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.

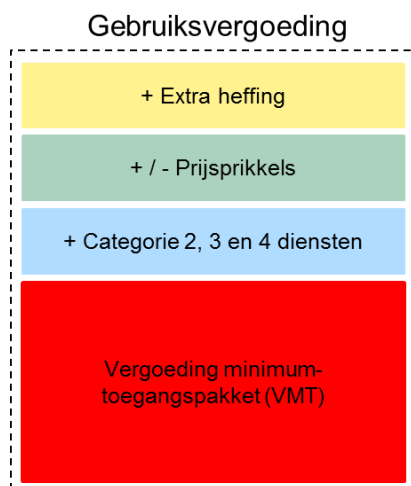
⁵ Zie Uitvoeringsverordening 2015/429 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder.

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 transfer wordt berekend voor een periode van drie jaar, gebaseerd op begrote kosten en begrote gebruiksomvang.

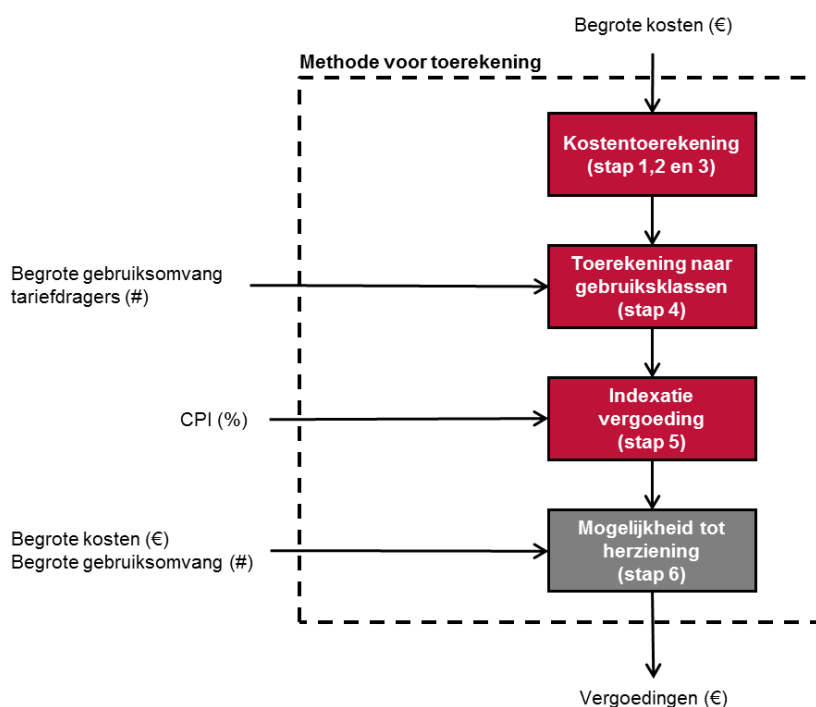
1.5 Structuur methode voor toerekening

De methode voor toerekening heeft tot doel om de totale kosten van ProRail te bepalen die worden toegerekend aan de dienst transfer. 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. 22 augustus 2018.

transfer worden vastgesteld. Deze kostenbasis gebruikt ProRail vervolgens om de vergoeding voor de dienst transfer 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 transfer zijn de totale begrote kosten van ProRail die volgen uit de subsidieaanvraag. Vervolgens worden in de eerste stap de specifieke kostensoorten bepaald die een relatie hebben met de dienst transfer.

In de tweede stap bepaalt ProRail welke begrote kosten specifiek in aanmerking worden genomen bij het vaststellen van de totale kosten van de dienst transfer. Hiertoe worden een aantal posten geëlimineerd uit de kosten gerelateerd aan de dienst transfer die resulteren na stap 1.

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 transfer 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 transfer vastgesteld.

Stap 4: Toerekening naar gebruiksklassen

De vierde stap ziet op het berekenen van de vergoeding voor de dienst transfer. 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 stationsklassen en treinklassen.

Stap 5: Indexatie van de vergoeding

Bij het jaarlijks bepalen van de hoogte van de vergoeding voor de dienst transfer, 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 transfer 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 transfer toepassen bij het berekenen van de vergoeding voor de dienst transfer. De vergoeding voor de dienst transfer 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 transfer.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 transfer toe die is berekend op basis van de onderhavige methode voor toerekening van de kosten aan de dienst transfer.

1.7 Meerjarige vergoedingen

De vergoedingen voor de dienst transfer worden 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

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

¹⁴ Artikel 23 Besluit implementatie.

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

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

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 transfer. De details van de verschillende kostencategorieën voor transfer 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 dienst transfer.

2.2 Dienst transfer

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 a van de Richtlijn is dit met betrekking tot de dienst transfer als volgt omschreven:

“passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan, met inbegrip van de weergave van reisinformatie en passende locaties voor diensten in verband met kaartverkoop.”

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

- perrons;
- de naar die perrons leidende tunnels;
- loopbruggen;
- (rol-)trappen;
- hellingbanen;
- liften;
- toegankelijke looproutes tussen openbare weg en perron vice versa, ten behoeve van reizigers die te voet aankomen en/of vertrekken;

inclusief de aanwezige:

- bewegwijzering;
- camera's voor beveiligingsdoeleinden;

- verlichting;
- klokken;
- omroepvoorzieningen;
- wachtvoorzieningen;
- reisinformatievoorzieningen (frames, schermen);
- locatie voor distributiemiddelen (ten behoeve van kaartverkoop automaten en check-in check-out palen);
- locatie voor toegangsbeheersingsvoorzieningen (ten behoeve van poorten);
- locatie voor informatiebalie (ten behoeve van informatieverstrekking).

om de transfer van reizigers mogelijk te maken, zowel van buiten het station naar de treinen vice versa als tussen treinen (overstappen).¹⁵

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 transfer nader uitwerken.

¹⁵ Zie bijlage 26 van de netverklaring voor een overzicht van de stations.

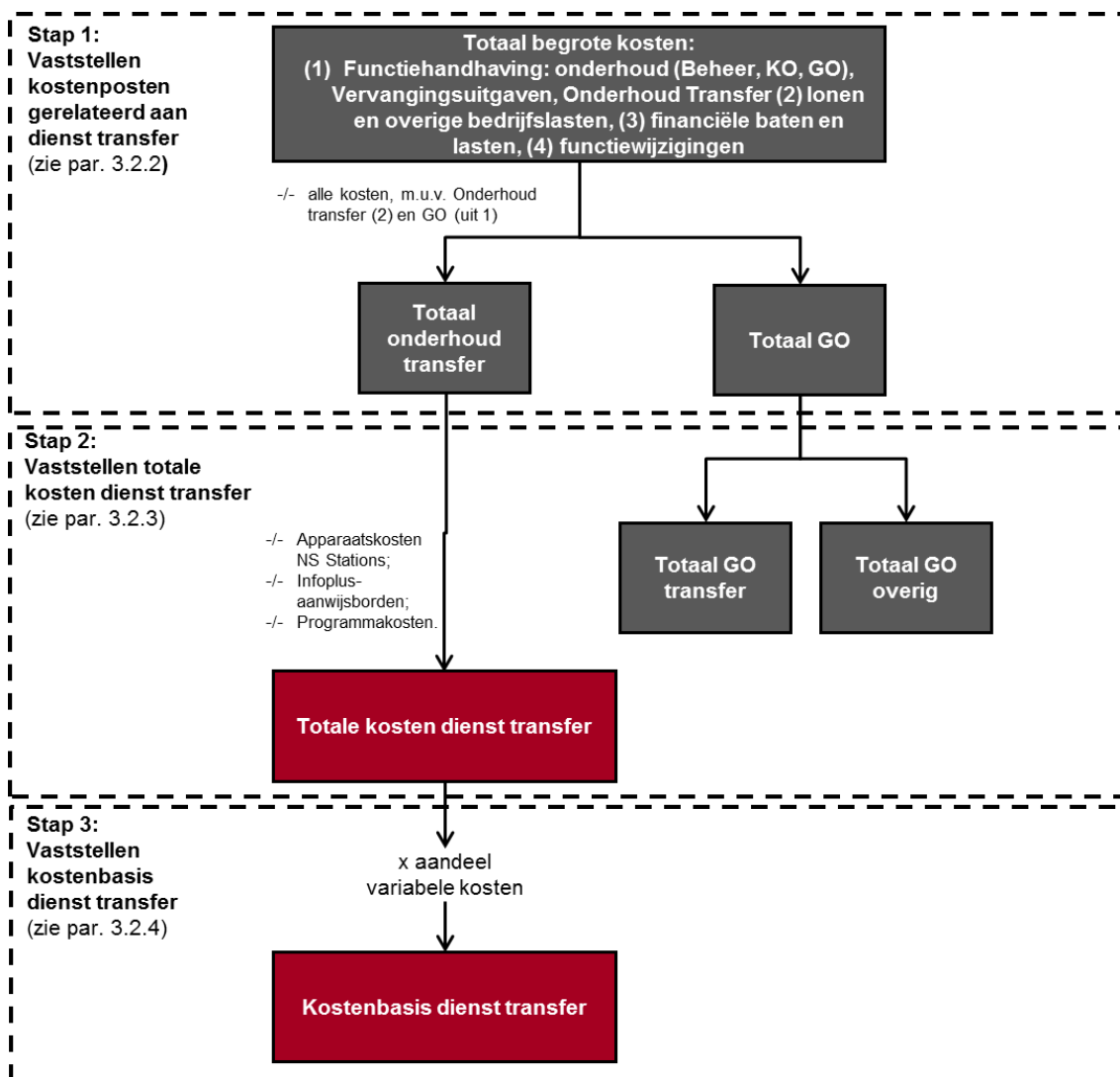
3 Berekening vergoeding dienst transfer

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de vergoeding voor de dienst transfer 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 transfer of, met andere woorden, hoe de kostenbasis voor de dienst transfer 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 transfer. In paragraaf 3.3 wordt ingegaan op stap 4 van de methode voor toerekening, de toerekening naar gebruiksklassen en 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 transfer. 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 3 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:

- **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.

3.2.2 Kostenposten gerelateerd aan de dienst transfer (stap 1)

In stap 1 worden de specifieke kostenposten bepaald die een relatie hebben met de dienst transfer. Dit betreft de volgende twee posten binnen de kostencategorie functiehandhaving:

- **Grootschalig onderhoud:** In algemene zin geldt dat grootschalig onderhoud die activiteiten bevat die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur daarvan op de lange en middellange termijn te realiseren. Bij groot onderhoud voor transfer geldt dat de activiteiten zich met name richten op:
 - Lang cyclisch onderhoud, met name het schilderen van (de constructie van de) perronkappen;
 - Aanpassen van keerwanden/perronbestrating;
 - Groot onderhoud aan stationsobjecten¹⁶ in de transferruimtes.
- **Onderhoud transfer:** Dit betreft dagelijkse en kort cyclische schoonmaak- en onderhoudskosten, inclusief het verhelpen van storingen van transferruimtes op stations:
 - Schoonmaak- en onderhoud transferruimtes en fietsenstallingen;
 - Energie, verlichting en verwarming;
 - Sociale veiligheid, cameratoezicht en beveiliging/surveillance;
 - SAVOS toiletten;
 - Belastingen en verzekeringen;
 - Apparaatskosten NS Stations;

¹⁶ Stationsobjecten zijn vaste elementen in de transferruimtes, zoals bijvoorbeeld roltrappen, bankjes e.d.

- Infoplus-aanwijsborden voor reisinformatie;
- Programmakosten zoals Ruimte voor de Fiets, Toegankelijkheid en Prettig Wachten.

Bovengenoemde kostenposten blijken één-op-één uit de begroting. Alle overige kostenposten die zijn opgenomen in de subsidieaanvraag blijven buiten beschouwing bij het bepalen van de kosten die worden toegerekend aan de dienst transfer.

De begrote kosten waarop ProRail zich baseert betreffen de begrote kosten van de gehele hoofdspoorweginfrastructuur. Bij het bepalen van de vergoeding voor de dienst transfer wordt geen onderscheid gemaakt naar verschillende delen van de hoofdspoorweginfrastructuur, aangezien een dergelijke indeling voor de dienst transfer niet zou leiden tot een relevant onderscheid voor de tarifiering, gegeven dat de diensten en voorzieningen die ProRail aanbiedt op stations in overwegende mate vergelijkbaar zijn. Bovendien zijn verschillen in de diensten en voorzieningen met name afhankelijk van de stationsgrootte, hetgeen wordt meegenomen bij de differentiatie van de vergoeding voor de dienst transfer. Dit wordt verder toegelicht in paragraaf 3.3.

3.2.3 Totale kosten dienst transfer (stap 2)

In de tweede stap bepaalt ProRail welke begrote kosten specifiek in aanmerking worden genomen bij het vaststellen van de totale kosten van de dienst transfer. Hiertoe wordt een aantal specifieke items geëlimineerd uit de kostenposten die resulteren na stap 1. Dit betreft de volgende items:

- **Groot onderhoud:** Alle kosten. De kosten voor groot onderhoud voor transfer betreffen kosten die niet variëren met de gebruiksomvang en worden om deze reden geëlimineerd. Alle overige kosten voor groot onderhoud zijn niet gerelateerd aan de dienst transfer en worden om die reden niet meegenomen bij het vaststellen van de totale kosten voor deze dienst.
- **Onderhoud transfer:** De apparaatskosten NS Stations, kosten voor Infoplus-aanwijsborden en programmakosten. Deze kosten zijn niet van toepassing op specifieke stations en variëren niet met de gebruiksomvang.

De resterende kosten voor onderhoud transfer zijn van toepassing op stations en vormen gezamenlijk de totale kosten van de dienst transfer. De kosten worden bepaald voor de driejaarsperiode en vervolgens worden de totale gemiddelde kosten per jaar bepaald.

3.2.4 Kostenbasis dienst transfer (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 transfer, 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.¹⁷ Het uitgangspunt dat wordt gehanteerd is echter dat enkel de kosten die variëren met de gebruiksomvang worden toegerekend aan deze dienst. Om de kostenbasis van de dienst transfer vast te stellen wordt hiertoe een onderscheid gemaakt in vaste en variabele kosten. Hierbij worden de volgende definities gehanteerd:

- **Vaste kosten:** Transferkosten die gemaakt worden om het station gereed te hebben om in de dienstregeling opgenomen te worden, worden aangemerkt als vaste kosten. Dit zijn kosten die gemaakt worden in de (fictieve) situatie dat er geen reizigers zijn die gebruik maken van het station. Deze kosten zijn onafhankelijk van het gebruik.
- **Variabele kosten:** Kosten die daarna gemaakt worden ten behoeve van gebruik van transferruimtes door reizigers worden aangemerkt als variabele kosten. De variabele kosten variëren met de gebruiksomvang.

Op basis van dit uitgangspunt dienen de kosten voor onderhoud transfer die resteren na stap 2 te worden verdeeld in vaste en variabele kosten. Dit onderscheid in vaste en variabele kosten is echter niet opgenomen in de begroting. Om deze reden wordt gebruik gemaakt van de indeling in vaste en variabele kosten voor het jaar 2015. Dit jaar is het meest recente jaar waarvoor gerealiseerde gegevens beschikbaar zijn.

In onderstaande tabel (tabel 1) is weergegeven hoe de gerealiseerde kosten in 2015 per kostensoort worden verdeeld in vaste en variabele kosten. In bijlage C is een nadere toelichting opgenomen op de verschillende kostenposten in deze tabel.

Vaste kosten	Variabele kosten
CO (Constructief Onderhoud)	DTO (Dagelijks Technisch Onderhoud)
BCO (Bijzonder Constructief Onderhoud)	DSO (Dagelijkse Schoonmaak en Onderhoud)
Storingen	Reinheid perronsporen
Bekladding	Vuilafvoer
Glasbewassing	Wintermaatregelen
OZB	Energie
Niet-WOZ gerelateerde heffingen	SAVOS-toiletten
Camera-onderhoud	Open en sluiten station
Camera-storingen	Surveillance
Camera Toezicht (CTR/TLR)	
Brandveiligheid en BHV	

Tabel 1 Indeling kosten *onderhoud transfer* in vaste en variabele kosten

In tabel 2 zijn de bedragen voor de vaste en variabele kosten in 2015 weergegeven.

¹⁷ Artikel 31 lid 7 van de Richtlijn en artikel 19 van het Besluit Implementatie.

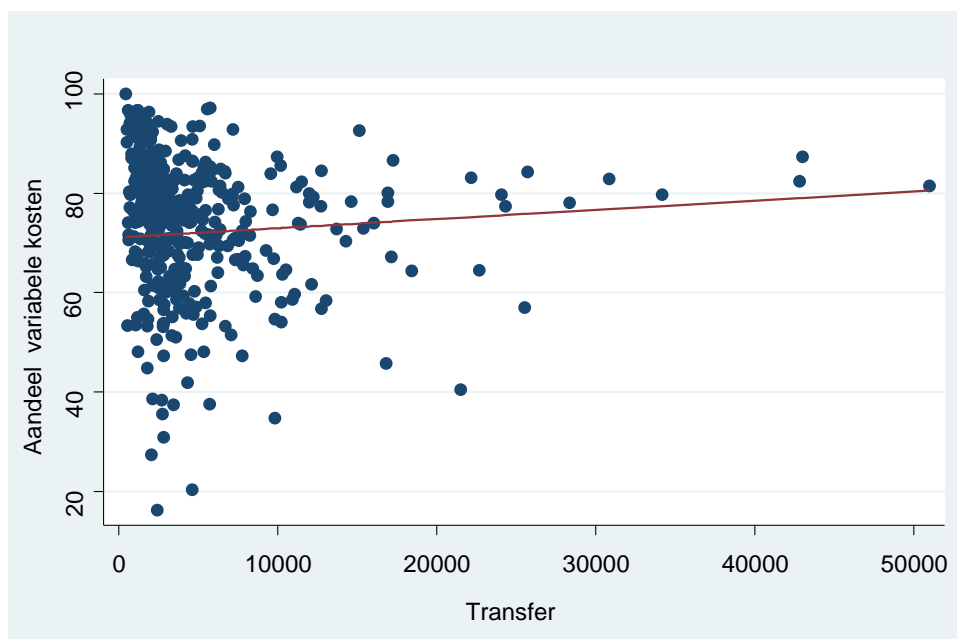
Totale kosten transfer	Kosten	Aandeel
Vaste kosten	€ 12,5 miljoen	25,3%
Variabele kosten	€ 37,0 miljoen	74,7%
Totale kosten dienst transfer	€ 49,5 miljoen	100,0%

Tabel 2 Aandeel variabele kosten dienst transfer 2015

Het aandeel van de variabele kosten in 2015 wordt gebruikt om de begrote variabele kosten te bepalen voor de driejaarperiode waarvoor de vergoeding wordt berekend. Hiertoe wordt het percentage van de variabele kosten in 2015 (74,7%) vermenigvuldigd met de gemiddelde begrote kosten per jaar voor de dienst transfer die resteren na stap twee. De gemiddelde begrote variabele kosten per jaar van de dienst transfer worden aangeduid als de kostenbasis van de dienst transfer.

3.2.4.1 Verfijning: Relatie variabele kosten en stationsgrootte

Het aandeel van de variabele kosten in de totale kosten varieert per station. Aangezien voor het jaar 2015 de kosten per station bekend zijn, ingedeeld in de verschillende kostencategorieën (vast en variabel) zoals opgenomen in tabel 1, kan ook per station het aandeel van de variabele kosten in de totale kosten worden vastgesteld. Dit aandeel is afhankelijk is van de stationsgrootte. In onderstaande grafiek is het aandeel van de variabele kosten per station weergegeven, uitgezet tegen de stationsgrootte, waarbij de stationsgrootte is uitgedrukt in het aantal vierkante meter transfer oppervlakte van een station.



Figuur 4 Relatie aandeel variabele kosten en stationsgrootte

Op basis van de gegevens per station kan de relatie worden bepaald tussen het aandeel van de variabele kosten en de stationsgrootte. Deze relatie is weergegeven in bovenstaande grafiek door middel van de rechte lijn. Deze lijn is de uitkomst van een regressieanalyse. In deze analyse zijn de grote stations zwaarder meegeteld dan kleinere stations, aangezien bij de grotere stations sprake is van minder variatie in het aandeel van de variabele kosten.

Geconcludeerd kan worden dat het aandeel van de variabele kosten in de totale kosten toeneemt naarmate de stationsgrootte toeneemt. Met andere woorden: grotere stations hebben een groter aandeel variabele kosten. Dit verschil zal worden meegenomen bij het bepalen van de gedifferentieerde vergoedingen voor de dienst transfer zoals wordt beschreven in de volgende paragrafen.

3.3 Toerekening naar gebruiksklassen (stap 4)

In de eerste drie stappen heeft de kostentoe rekening plaatsgevonden waarmee de kostenbasis van de dienst transfer 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 transfer 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 transfer is gekozen voor de tariefdrager *haltering*, gedifferentieerd naar stationsklasse en treinklasse. Een haltering is een stop op een station.

De kosten voor de dienst transfer worden voor een belangrijk deel bepaald door de omvang van het station, en hiermee dus door het aantal treinreizigers. Hierbij geldt dat de kosten op grotere stations, die gebruikt worden door een groter aantal reizigers, hoger zijn dan de kosten op kleinere stations. Dit verschil in kosten tussen stations wordt uitgedrukt in een verschil in de verschuldigde vergoeding per station. Hiertoe wordt onderscheid gemaakt in vijf stationsklassen, die zijn bepaald op basis van het gemiddeld aantal treinreizigers per dag in 2015. Deze aantallen zijn gebaseerd op het aantal treinreizigers per station dat aan ProRail is verstrekt door de spoorwegondernemingen.

Stationsklasse	Aantal reizigers
Halte	minder dan 1.000 reizigers per dag
Basis	tussen de 1.000 en 10.000 reizigers per dag
Plus	tussen de 10.000 en 25.000 reizigers per dag
Mega	tussen de 25.000 en 75.000 reizigers per dag
Kathedraal	meer dan 75.000 reizigers per dag

Tabel 3 Stationsklassen

Naast het verschil in stationsklassen wordt ook naar een verschil in treinklassen gekeken. De treinklasse is direct gerelateerd aan het aantal reizigers dat wordt vervoerd. Ook op deze wijze wordt een verschil in het aantal reizigers, dat gerelateerd is aan een verschil in de onderliggende kosten van stations, tot uitdrukking gebracht in de vergoeding.

De indeling naar treinklassen wordt bepaald op basis van het aandeel van de stations dat door een trein wordt bediend op een bepaald traject. De indeling van de treinen per treinserie naar de treinklassen wordt op basis van de jaardienst bepaald en vastgelegd in de toegangsovereenkomsten met de vervoerders.

Treinklasse	Omschrijving
Treinklasse A	Trein voor personenvervoer die op zijn route van begin- naar eindstation volgens dienstregeling (het traject onder één treinnummer) ten hoogste 15% van de stations niet bedient.
Treinklasse B	Trein voor personenvervoer die op zijn route van begin- naar eindstation volgens dienstregeling (het traject onder één treinnummer) ten hoogste 50% van de stations niet bedient of die deel uitmaakt van een treinserie waarvan tenminste 90% wordt gereden in een samenstelling met niet meer dan 150 zitplaatsen.
Treinklasse C	Treinen voor personenvervoer zonder voorwaarden met betrekking tot percentages niet-bediende stations.

Tabel 4 Treinklassen

Aangezien er vijf stationsklassen zijn en drie treinklassen resulteert dit in vijftien tariefklassen voor de dienst transfer. Voor het bepalen van de vergoeding wordt gekozen voor een vaste verhouding van de vergoeding tussen de treinklassen en de stationsklassen.

De verhouding tussen de tariefklassen wordt modelmatig bepaald. Uitgangspunt is de relatie tussen de variabele kosten per station en de stationsgrootte voor 2015 (zie figuur 4 in paragraaf 3.2.3.1).

Op basis hiervan worden de variabele kosten per station berekend, door de kosten per station te vermenigvuldigen met het aandeel van de variabele kosten van dat station.

Vervolgens worden met behulp van een model de tariefverhoudingen bepaald. Het model kiest 8 factoren, onafhankelijk van elkaar, rekening houdend met de multiplicatieve (gecombineerde) structuur waarin ze gebruikt worden. Dit betekent dat de verhouding tussen de stationsklassen onderling gelijk is voor elke treinklasse en dat de verhouding tussen de treinklassen onderling gelijk is voor elke stationsklasse. Het model kiest de factoren op zodanige wijze dat de onderliggende kosten van alle individuele stations zo goed mogelijke worden benaderd. De resulterende factoren vormen de basis voor de tariefverhouding tussen de 15 tariefklassen.

Dit resulteert in de volgende onderlinge verhoudingen voor de 15 tariefklassen:

Stationsklasse	Treinklasse		
	A	B	C
Halte	0,61	1,01	1,24
Basis	1,07	1,77	2,17
Plus	1,73	2,87	3,52
Mega	2,17	3,60	4,40
Kathedraal	4,08	6,78	8,30

Tabel 5 Relatieve verhouding vergoeding dienst transfer

Voordat de uiteindelijke tarieven worden berekend wordt nog een correctie toegepast voor de kosten van Nieuwe Sleutel Projecten, de zogenaamde NSP's. Deze kosten worden enkel gemaakt ten behoeve van de grote stations in de stationsklasse kathedraal. De extra begrote variabele kosten voor deze NSP's¹⁸ ten opzichte van de gerealiseerde kosten in 2015, zijnde het jaar op basis waarvan de verhoudingen in tabel 2015 zijn bepaald, worden toegerekend aan de stationsklasse kathedraal, waarmee de tariefverhouding van deze stationsklasse naar rato wordt verhoogd. Zie voor een toelichting op de berekeningswijze paragraaf 3.3.3.

3.3.2 Bepaling gebruiksomvang

Om de vergoeding voor de dienst transfer te berekenen wordt vervolgens de begrote gebruiksomvang bepaald. De gebruiksomvang betreft het volume van het treinverkeer, uitgedrukt in de eenheid van de tariefdrager, zijnde het aantal halteringen.

¹⁸ De variabele kosten worden bepaald conform de indeling in tabel 1. Voor het bepalen van de extra begrote variabele kosten wordt het verschil berekend tussen de gemiddelde begrote kosten voor de driejaarsperiode op grond van de subsidieaanvraag en de gerealiseerde kosten in 2015 (geïndexeerd naar het prijspeil waarop de subsidieaanvraag is gebaseerd).

De gebruiksomvang van de tariefdrager haltering, gedifferentieerd naar stationsklasse en treinklasse, wordt bepaald op basis van de prognose voor de driejaarsperiode (jaar X tot en met X+2) van het aantal halteringen per stationsklasse en treinklasse. Op basis hiervan wordt het gemiddelde aantal halteringen per stationsklasse en treinklasse per jaar bepaald.

3.3.3 Bepaling vergoeding

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

- De gemiddelde begrote variabele kosten per jaar van de dienst transfer volgen uit stap 3 (zie paragraaf 3.2.4).
- De tariefdrager haltering is gedifferentieerd naar stationsklassen en treinklassen en de relatieve verhouding tussen de vergoeding voor de verschillende klassen is bepaald (zie paragraaf 3.3.1).
- De gemiddelde begrote aantallen halteringen per jaar zijn vastgesteld, onderverdeeld naar stationsklassen en treinklassen (zie paragraaf 3.3.2).
- De vergoeding voor de dienst transfer wordt bepaald door de gemiddelde variabele kosten (exclusief de extra begrote variabele kosten voor NSP's) per jaar te delen door het gemiddelde begrote aantal halteringen per jaar, waarbij de verhouding tussen de vergoedingen naar stationsklasse en treinklasse wordt toegepast. Vervolgens worden de extra begrote variabele kosten voor NSP's toegerekend aan de stationsklasse kathedraal, naar rato van de reeds aan deze stationsklasse toegerekende kosten.
- De vergoeding voor de dienst transfer wordt berekend op basis van de gemiddelde totale begrote kosten en de gemiddelde totale begrote gebruiksomvang (het verkeersvolume) over een periode van drie kalenderjaren.

De afrekening van de vergoeding voor de dienst transfer vindt plaats op basis van de gerealiseerde gebruiksomvang, zijnde het daadwerkelijke aantal halteringen.

4 Proces vaststellen vergoeding dienst transfer

4.1 Inleiding

In de hoofdstuk 3 beschrijft ProRail de stappen in het proces van het berekenen van de vergoeding voor de dienst transfer 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 transfer 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 naar het prijspeil 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.

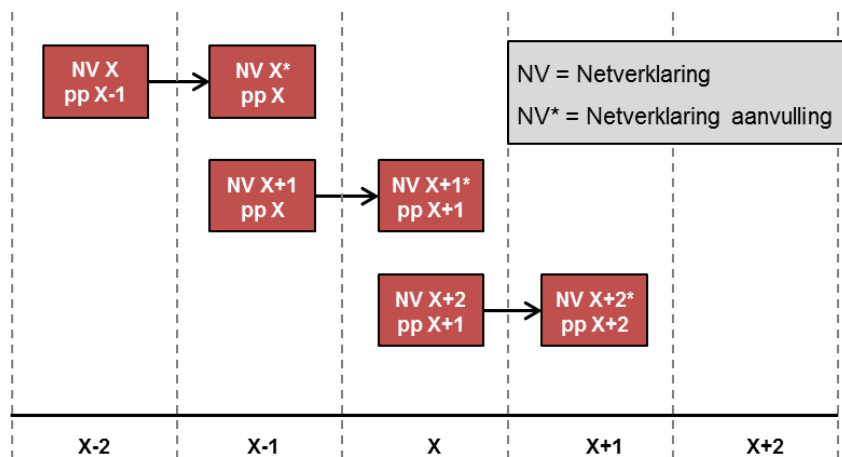
Deze gecorrigeerde vergoeding voor jaar X+1 wordt gepubliceerd in het definitieve prijspeil middels een aanvulling op de Netverklaring X+1. In de aanvulling op de Netverklaring X+1 worden ook de vergoedingen voor de resterende jaren van de driejaarsperiode opgenomen, uitgedrukt in het prijspeil van jaar 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 5 Indexatie vergoeding dienst transfer 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 transfer 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 transfer 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 transfer op basis van bandbreedte mechanisme

Om zeker te stellen dat de vergoeding voor de dienst transfer niet te veel afwijkt van de begrote kosten en begrote gebruiksomvang, wordt ook voor de dienst transfer 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 transfer 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:

$$\frac{\text{Kostenbasis van de dienst transfer}}{\text{Totale aantal halteringen}}$$

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.¹⁹ 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 halteringen, 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.

¹⁹ 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 transfer 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 transfer 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 transfer 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 transfer 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 transfer 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.
Beheerder	Houder van een concessie als bedoeld in artikel 16, eerste lid van de Spoorwegwet.
(Kosten voor) Beheer	Dit betreft (kosten voor) beheeractiviteiten.
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.
(Kosten voor) functiehandhaving	Dit zijn (kosten voor) werkzaamheden die uitgevoerd worden om de bestaande infrastructuur in stand te houden.
(Kosten voor) functiewijziging	Dit zijn (kosten van) investeringen waarbij de spoorweginfrastructuur en de bijbehorende voorzieningen worden uitgebreid, aangepast of gesaneerd.
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.
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.
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.
Nieuwe Sleutel Projecten (NSP)	Vernieuwingsprojecten ten behoeve van grotere stations.
ProRail	ProRail B.V., een Besloten Venootschap, gevestigd te Utrecht.
Reizigers	Treinreizigers betreffen alle in- en uitstappers, inclusief overstappers, die gebruik maken van de transferruimte.
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.
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 in rekening wordt gebracht.

Toegangsovereenkomst (TO)	Toegangsovereenkomst als bedoeld in artikel 59 Spoorwegwet.
Transfervoorzieningen	Voor reizigers bestemde perrons, tunnels, trappen, liften, hellingbanen, loopbruggen en looproutes als bedoeld in Beheerconcessie 2015 – 2025, artikel 1 Definities.
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 minimumtoegangspakket (VMT)	Vergoeding die ProRail in rekening brengt bij spoorwegondernemingen voor het minimumtoegangspakket.

Bijlage B Planning & control cyclus en organisatie ProRail

B.1 Beheerplancycclus

De begrotingscyclus van ProRail hangt nauw samen met de beheerplancycclus. 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.²⁰ 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.²¹

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.²²

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

²⁰ De prestatiegebieden zijn beschreven in artikel 4 lid 2 van de Beheerconcessie 2015 - 2025.

²¹ Zie artikel 16 lid 2 van de Beheerconcessie 2015 - 2025 voor de beleidsprioriteitenbrief.

²² 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.²³

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's²⁴ welke niet in de meerjarenreeks zijn verwerkt. De kosten voor uitbreidingsprojecten (Omgevingswerken en MIRT²⁵) 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

²³ 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.

²⁴ 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.

²⁵ 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.²⁶ 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 functiehervormingsprojecten, zijnde die projecten die uitgevoerd worden om bestaande infrastructuur in stand te houden²⁷, 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

²⁶ 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.

²⁷ In bijlage C is beschreven op welke kostensoorten functiehervormingsprojecten 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.²⁸ 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 prestatiedashboard²⁹, 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.

²⁸ Zie artikel 27 Beheerconcessie 2015 – 2025.

²⁹ 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.³⁰



Figuur 6 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

³⁰ 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'.³¹

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 &

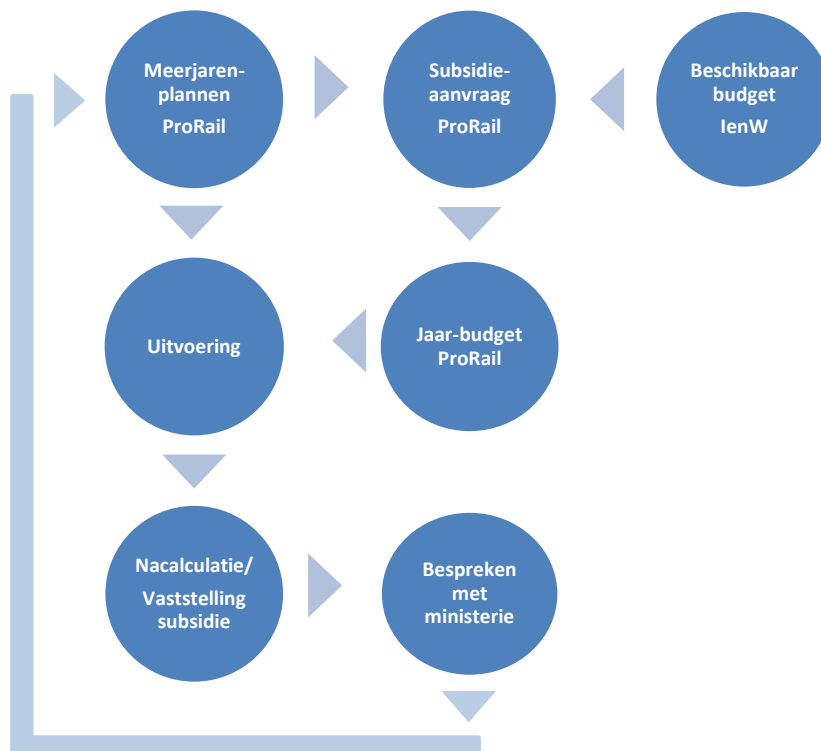
³¹ Zie voor het 'reglement raad van commissarissen' de website van ProRail: <https://www.prorail.nl/reizigers/over-prorail/corporate-governance/profiel-en-reglement-rvc>.

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 7 Proces totstandkoming subsidieaanvraag en subsidiebeschikking

Bijlage C Kostensoorten onderhoud transfer

Kostensoort	Omschrijving
DTO (Dagelijks Technisch Onderhoud)	Kosten van dagelijks technisch onderhoud, bijvoorbeeld kosten voor onderhoud van liften, roltrappen en elektrische installaties, groenonderhoud (bijvoorbeeld onkruid verwijdering).
CO (Constructief Onderhoud)	Kosten van constructief onderhoud, bijvoorbeeld schilderwerk of onderhoud aan het dak.
BCO (Bijzonder Constructief Onderhoud)	Kosten voor bijzonder constructief onderhoud dat niet op alle stations wordt uitgevoerd.
DSO (Dagelijkse Schoonmaak en Onderhoud)	Kosten van de dagelijkse schoonmaak.
Bekladding	Kosten van het verwijderen van bekladding (groter dan 0,5m ²).
Reinheid perronsporen	Kosten van het schoonmaken van de spoorbakken.
Glasbewassing	Kosten wassen ramen.
Vuilafvoer	Kosten van afvoeren van het vuil van de vuilnisbakken op de perrons en in de stationshal.
Wintermaatregelen	Kosten van het uitvoeren van wintermaatregelen.
Storingen	Kosten voor het oplossen van storingen in de transferruimte.
Energie	Kosten voor werkelijke energie (gas, elektriciteit en water).
SAVOS-toiletten	Kosten (na aftrek van de opbrengsten) van de (on-)bemenste toiletten op de stations. Het betreft voornamelijk schoonmaakkosten.
OZB (Onroerende Zaak Belasting)	Voor de Gemengde Infrastructuur (GI) in juridisch eigendom van NS Stations worden de kosten van OZB-aanslagen en WOZ-gerelateerde heffingen aan ProRail doorbelast.
Niet-WOZ gerelateerde heffingen	Kosten van de niet-WOZ gerelateerde heffingen, zoals zuiveringsheffingen en rioolheffingen. Deze kosten worden verdeeld tussen NS en ProRail.
Camera-onderhoud	Kosten van onderhoud aan de (beveiligings-)camera's.
Camera-storingen	Kosten van het oplossen van storingen aan de (beveiligings-)camera's.

Camera Toezicht (CTR/TLR)	Kosten van het dagelijks uitlezen van (beveiligings-)camera's op stations.
Open en sluiten station	Kosten voor dagelijks openen en sluiten van bepaalde stations (inclusief de wachruimtes).
Surveillance	Kosten voor inzet van surveillance personeel op specifieke stations.
Brandveiligheid en BHV	Kosten van inspecties, bijvoorbeeld op brandmeldinstallaties en de kosten van het organiseren en instandhouden van BHV (bedrijfshulpverlening) en ontruimingsplannen.