

**Methode voor toerekening van kosten
aan de dienst
ProRail ERTMS Integratielab (PREI)
2023 - 2025**

ProRail

Kenmerk URKUKDE7JKRD-469562195-4413

Status Definitief

Datum: 5 augustus 2022

Versiebeheer

Versie	Datum	Onderwerp van de wijzigingen
1.0	5 augustus 2022	Initiële versie voor publicatie

Inhoudsopgave

1. Vooraf	5
1.1 Inleiding.....	5
1.2 Juridisch kader.....	5
1.3 Scope: termijn.....	5
1.4 Leeswijzer.....	6
2. De dienst PREI	8
3. Kostentoe rekening	9
3.1 Inleiding.....	9
3.2 Eliminatieposten.....	10
3.3 Begroting ProRail.....	10
3.4 Afsplitsing: kostencategorieën niet gerelateerd aan de dienst PREI (stap 1).....	11
3.4.1 Toevoeging: afschrijvingskosten.....	13
3.5 Opsplitsing kosten naar infrasystemen en bedrijfseenheden (stap 2).....	13
3.5.1 Opsplitsing kosten naar infrasystemen.....	13
3.5.2 Opsplitsen kosten naar bedrijfseenheden.....	13
3.5.2.1 Opsplitsing kosten beheer naar bedrijfseenheden.....	14
3.5.2.2 Opsplitsing kosten lonen en overige bedrijfslasten naar bedrijfseenheden.....	15
3.6 Toerekening kosten naar de dienst PREI (stap 3).....	15
3.6.1 Toerekening afschrijvingskosten per infrasysteem.....	16
3.6.2 Toerekening beheer per bedrijfseenheid.....	16
3.6.3 Toerekening lonen en overige bedrijfslasten per bedrijfseenheid.....	16
4. Kostenbasis (stap 4)	18
5. Berekening vergoeding (stap 5)	19
5.1 Tariefdrager.....	20
5.2 Gebruiksomvang.....	20
5.3 Berekening vergoeding dienst PREI.....	20
6. Proces vaststellen vergoeding dienst PREI	21
6.1 Toepassing van de methode.....	21
6.2 Indexatie vergoedingen.....	21

Bijlage A	Begrippenlijst.....	24
Bijlage B	Planning en control cyclus.....	28
Bijlage C	Kostensoorten	36
Bijlage D	Eliminaties.....	38
Bijlage E	Prognosticeren afschrijvingskosten	39
Bijlage F	Infrasystemen	40
Bijlage G	Bedrijfseenheden	41

Lijst van figuren

Figuur 1	Model kostentoerekening.....	7
Figuur 2	Kostencategorieën in de dienst PREI.....	11
Figuur 3	Opsplitsing begrote kosten naar infrasystemen en bedrijfseenheden	13
Figuur 4	Opsplitsing beheerkosten naar bedrijfseenheden	14
Figuur 5	Overzicht bedrijfseenheden	14
Figuur 6	Kosten lonen en overige bedrijfslasten voor bedrijfseenheden.....	15
Figuur 7	Toerekening kosten per infrasysteem en bedrijfseenheid naar diensten.....	15
Figuur 8	Toerekening lonen en overige bedrijfslasten per bedrijfseenheid naar de dienst PREI.....	16
Figuur 9	Toerekening lonen en overige bedrijfslasten naar de dienst PREI	17
Figuur 10	Bepalen vergoeding dienst PREI (stap 5)	19
Figuur 11	Indexatie vergoeding dienst PREI 2023 - 2025	22
Figuur 12	Conceptueel overzicht planning en control cyclus.....	28
Figuur 13	Context planning en control cyclus ProRail	29
Figuur 14	Jaarlijkse planning en control cyclus	35

1. Vooraf

1.1 Inleiding

Spoorwegondernemingen die een toegangsovereenkomst afsluiten met ProRail zijn voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur een vergoeding verschuldigd voor de diensten van het minimumtoegangspakket. Het minimumtoegangspakket wordt door ProRail aangeboden als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur en is nader gespecificeerd in de Europese Richtlijn.¹

Ook voor het gebruik van ondersteunende dienst ProRail ERTMS Integratielab dient een spoorwegonderneming een vergoeding te betalen aan ProRail. Op ProRail rust de verplichting om voor de ondersteunende dienst ProRail ERTMS Integratielab (hierna: de dienst PREI) een methode op te stellen voor de toerekening van de kosten.² In deze methode wordt beschreven hoe kosten worden toegerekend aan de dienst PREI en hoe vervolgens de vergoeding voor de dienst PREI wordt bepaald.

1.2 Juridisch kader

Voor het bepalen van de methode voor de toerekening van de kosten aan de dienst PREI 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 Scope: termijn

De methode voor toerekening zal worden toegepast voor het berekenen van de vergoeding voor de dienst PREI voor de periode 2023 tot en met 2025. Voor de vergoeding zelf wordt ook een meerjarige periode gehanteerd. Dit betekent dat de vergoeding voor de dienst PREI gedurende de periode 2023 – 2025 niet zal wijzigen, met uitzondering van indexatie van de vergoeding naar het prijspeil van het betreffende jaar.³

De keuze voor een meerjarige periode vloeit voort uit de wens om voor meerdere jaren stabiele en voorspelbare vergoedingen te hanteren. Bovendien wordt hiermee aangesloten bij de planning en control cyclus van ProRail. Deze cyclus kent een termijn van vier jaar. Iedere vier jaar worden

¹ Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte, bijlage II, punt 1.

² Artikel 30, lid 8, Richtlijn.

³ Zie voor een toelichting op het proces van het indexeren van de vergoeding voor ondersteunende diensten hoofdstuk 6.

nieuwe financiële reeksen opgesteld, die de basis vormen voor het aanvragen van financiële middelen bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW). Deze reeksen worden in opdracht van IenW door een externe partij getoetst. Voor het bepalen van de vergoeding voor de dienst PREI is het wenselijk om gebruik te maken van deze geauditeerde reeksen. Dit is mogelijk door de periode waarvoor de vergoedingen worden bepaald gelijk te laten lopen met de vierjarige planning en control cyclus. De huidige vierjarige periode van de planning en control cyclus betreft de periode 2022 – 2025. Omdat de (vergoeding voor de) dienst PREI pas in 2022 wordt opgenomen in de Netverklaring 2023 (door middel van een aanvulling), wordt voor de onderhavige methode (en de vergoedingen die op basis van deze methode worden bepaald) eenmalig gekozen voor een periode van drie jaar, zijnde de periode 2023 – 2025. Bovendien wordt hiermee dezelfde periode van drie jaar gehanteerd als voor de vergoedingen voor andere diensten die ProRail aanbiedt. De intentie van ProRail is om per 2026 een periode van vier jaar te gaan hanteren, waarmee de periode waarvoor de vergoedingen worden vastgesteld volledig parallel loopt met de planning en control cyclus.

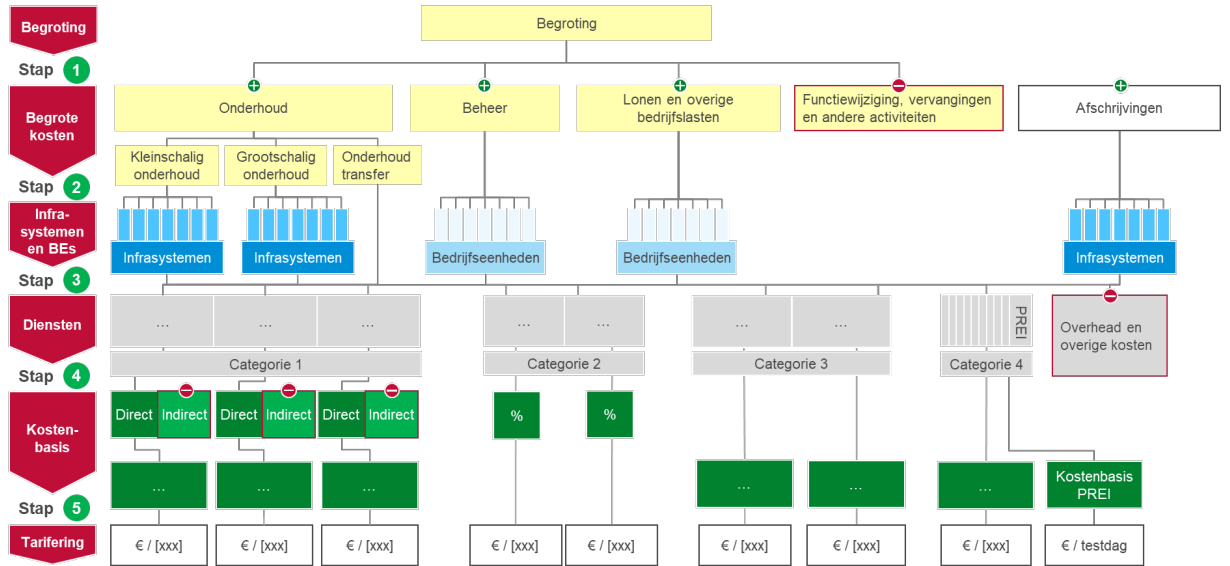
Voor een gedetailleerde beschrijving van de planning en control cyclus van ProRail wordt verwezen naar bijlage B.

1.4 Leeswijzer

Dit document is als volgt ingedeeld:

In hoofdstuk 2 wordt de dienst PREI beschreven die ProRail verleent aan spoorwegondernemingen. Hoofdstuk 3 beschrijft de verschillende stappen in de toerekening van kosten aan de dienst PREI. In hoofdstuk 4 wordt beschreven hoe de kostenbasis voor de dienst PREI wordt bepaald. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 beschreven hoe de vergoeding voor de dienst PREI wordt berekend en in hoofdstuk 6 hoe het proces van het vaststellen van de vergoeding voor de dienst PREI verloopt.

De verschillende stappen in de toerekening van kosten en de berekening van de vergoeding zijn in onderstaande figuur schematisch weergegeven. Dit model wordt in de hoofdstukken 3 tot en met 5 per onderdeel nader uitgewerkt en toegelicht.



Figuur 1 Model kostentoerekening

Het document bevat verschillende bijlagen, waarin specifieke onderdelen nader zijn uitgewerkt. Deze bijlagen maken integraal onderdeel uit van de methode.

2. De dienst PREI

De diensten die ProRail verleent aan spoorwegondernemingen kunnen 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).

Het onderhavige document ziet uitsluitend op de methode voor toerekening van kosten aan de dienst PREI, die onderdeel uitmaakt van de categorie 4 diensten.

Categorie 4 diensten zijn ondersteunende diensten. In bijlage II punt 4 sub b van de Richtlijn wordt dit met betrekking tot de dienst PREI die ProRail aanbiedt als volgt geformuleerd:

b) levering van aanvullende informatie;

Spoorwegondernemingen (maar ook leveranciers van ERTMS-materieel en ERTMS-treinapparatuur) kunnen bij ProRail een verzoek indienen om gebruik te mogen maken van de beschikbare faciliteiten van het ProRail ERTMS Integratielab voor het uitvoeren van (keten-) integratietesten tussen ERTMS-treinapparatuur en de ERTMS-baanapparatuur van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur.⁴ Het lab beschikt hiertoe over een kopie van de ERTMS-systemen zoals aanwezig op de Nederlandse ERTMS-infrastructuur, procesleidingsysteem, GSM-R en bijbehorende testapplicaties en diverse interfaces (conform subset 110-111-112). Het ProRail ERTMS Integratielab beschikt over diverse testruimtes en tevens over een demonstratieruimte, waarin de werkplekken van de treindienstleider en de machinist zijn ingericht om operationele processen in relatie tot ERTMS te kunnen testen. De gebruiker is verantwoordelijk voor het testplan, de testleider, het uitvoeren van de test en de testrapportage.

Het ProRail ERTMS Integratielab kan onder andere gebruikt worden voor:

- Baan-Trein (pre-)integratietesten, waaronder ESC-testen zoals bedoeld in de TSI CCS en TD/011REC1028;
- Verbindingsperformancetesten GSM-R;
- Transitietesten (overgangen ERTMS naar ATBEG en vice versa);
- Configuratie testen;
- Opleiding en demonstraties.⁵

⁴ Artikel 6 Uitvoeringsverordening 2018/545.

⁵ Zie voor meer informatie <https://www.prorail.nl/samenwerken/vervoerders/ertms-integratielab>

3. Kostentoerekening

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze de totale begrote kosten van de dienst PREI worden bepaald. Uitgangspunt zijn de totale kosten van ProRail zoals deze volgen uit de begroting. Deze kosten zijn onderverdeeld in een aantal kostencategorieën en worden in drie stappen toegerekend aan de dienst PREI.

- **Stap 1:** Het vaststellen van de kostencategorieën in de begroting die in ieder geval voor een deel gerelateerd zijn aan de dienst PREI en die daarom meegenomen worden in de toerekening van kosten aan de dienst PREI en het **afsplitsen** van de kostencategorieën die in het geheel niet gerelateerd zijn aan de dienst PREI en daarom niet zullen worden meegenomen in de kostentoerekening.
- **Stap 2:** Het **opsplitsen** van de resulterende kosten per kostencategorie in kosten per infrasysteem (cluster van assets) of bedrijfseenheid.
- **Stap 3:** Het **toerekenen** van de kosten per infrasysteem en per bedrijfseenheid aan de diensten die ProRail aanbiedt, waaronder de dienst PREI.

De kostentoerekening, die start met de begroting van ProRail en eindigt met de begrote kosten per dienst, wordt in dit hoofdstuk nader uitgewerkt. De methodiek die wordt toegepast gaat uit van integrale kostentoerekening: alle kosten die zijn opgenomen in de begroting worden toegerekend aan één van de diensten die door ProRail wordt aangeboden, behalve als deze om specifieke redenen worden afgesplitst.⁶ Voor zover sprake is van het toerekenen van kosten aan andere diensten dan de dienst PREI wordt de wijze van toerekening in dit document niet nader uitgewerkt, aangezien de onderhavige methode alleen ziet op (de toerekening van kosten aan) de dienst PREI.⁷

Uitkomst van de drie bovengenoemde stappen in de kostentoerekening zijn de totale begrote kosten van de dienst PREI. Deze totale kosten worden volledig in rekening gebracht door middel van de vergoeding voor de dienst PREI. De kosten die in rekening worden gebracht worden aangeduid als de **kostenbasis** voor de dienst PREI. Hoe deze kostenbasis wordt bepaald wordt nader uitgewerkt in hoofdstuk 4.

⁶ Dit geldt voor eliminaties die op grond van de Uitvoeringsverordening worden afgesplitst uit de kostenbasis voor het minimumtoegangspakket. Voor de dienst PREI zijn deze eliminaties niet aan de orde.

⁷ Andere diensten betreffen de categorie 1, 2, 3 en andere categorie 4 diensten die ProRail aanbiedt. De indeling in diensten is gebaseerd op bijlage II van de Richtlijn.

3.2 Eliminatieposten

Bij het bepalen van de kostenbasis voor het minimumtoegangspakket geldt dat op grond van de Uitvoeringsverordening⁸ een aantal specifieke kosten niet mogen worden meegenomen. Deze eliminatieposten hebben alleen betrekking op het minimumtoegangspakket en zijn voor de kostentoerekening aan de dienst PREI niet aan de orde.

3.3 Begroting ProRail

De begroting van ProRail is het startpunt bij het bepalen van de kosten van alle diensten die ProRail aanbiedt. Voor het minimumtoegangspakket geldt dat vergoeding gebaseerd moet zijn op de begrote kosten.⁹ Ditzelfde uitgangspunt wordt toegepast bij het betalen van de kosten voor de dienst PREI. De wijze waarop de begroting tot stand komt is beschreven in bijlage B, waarin de planning en control cyclus nader is toegelicht.

In de begroting zijn de begrote kosten opgenomen voor de activiteiten die ProRail uitvoert. Voor een aantal posten geldt dat geen sprake is van kosten maar van uitgaven, aangezien deze posten betrekking hebben op investeringen.¹⁰ Daar waar dit aan de orde is wordt dit nader toegelicht. Deze posten met uitgaven worden niet toegerekend aan de kostenbasis van de dienst PREI. De afschrijvingskosten die resulteren uit de investeringen worden in een separaat proces bepaald en wel toegerekend, zie hiervoor paragraaf 3.4.1.

Voor het bepalen van de kosten van de dienst PREI voor de periode 2023 – 2025 wordt de Begroting 2021 als uitgangspunt gebruikt. Deze begroting is opgebouwd uit meerjarige financiële reeksen voor het begrotingsjaar en de daaropvolgende jaren. Deze begroting is de meest actuele, goedgekeurde begroting wanneer in de eerste helft van 2021 de berekening van de vergoedingen voor de verschillende diensten voor 2023 – 2025 plaatsvindt.¹¹ Zie bijlage C voor een gedetailleerde beschrijving van de kostencategorieën die zijn opgenomen in de begroting.

De vergoeding voor de dienst PREI wordt vastgesteld voor de driejaarsperiode 2023 – 2025. De berekening van de kosten van de dienst PREI wordt gebaseerd op de gemiddelde begrote kosten voor de periode 2023 – 2025 zoals opgenomen in de Begroting 2021. Dit gemiddelde wordt berekend door de totale kosten voor deze jaren te bepalen en dit te delen door drie.

⁸ [Uitvoeringsverordening 2015/909/EU](#) betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.

⁹ Op grond van artikel 3 lid 1 van het Besluit implementatie.

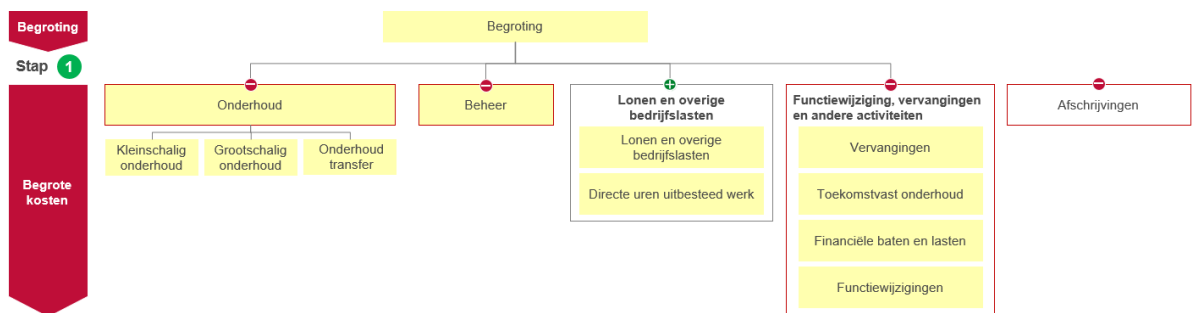
¹⁰ Dit betreft de posten vervangingen en functiewijziging. Deze investeringen resulteren in activa die over meerdere jaren wordt afgeschreven.

¹¹ Zie paragraaf 3.6.3 voor een nadere toelichting op de wijze waarop de begrote kosten voor de dienst PREI worden bepaald.

De begrote kosten waarop ProRail zich baseert betreffen de begrote kosten van de gehele hoofdspoorweginfrastructuur.¹²

3.4 Afsplitsing: kostencategorieën niet gerelateerd aan de dienst PREI (stap 1)

In stap 1 wordt per kostencategorie in de begroting 2021 vastgesteld of de betreffende categorie kosten bevat die (deels) aan de dienst PREI toegerekend moeten worden of dat de kostencategorie in zijn geheel kan worden afgesplitst.



Figuur 2 Kostencategorieën in de dienst PREI

Onderstaand wordt per kostencategorie beschreven of de betreffende categorie kosten bevat die een relatie hebben met, en daarmee toegerekend worden aan, de dienst PREI. De categorieën waarvoor dit het geval is, worden in het vervolg van dit hoofdstuk nader uitgewerkt. De kostencategorieën die geen kosten bevatten die een relatie hebben met de dienst PREI, dan wel om andere redenen niet zullen worden opgenomen in de kostenbasis voor de dienst PREI (zoals vervangingsuitgaven, onderhoud, beheer en afschrijvingen), worden in deze stap van de kostentoerekening afgesplitst en zijn bij de vervolgstappen van de kostentoerekening niet meer in scope.

- **Onderhoud:** De kosten voor onderhoud aan de spoorweginfrastructuur worden gemaakt om de infrastructuur in stand te houden. Deze activiteiten hebben geen relatie met de dienst PREI, waarmee deze kosten niet worden toegerekend aan deze PREI.
- **Beheer:** Kosten voor beheer hebben betrekking op beheeractiviteiten, zoals bijvoorbeeld het beheer van netwerken voor telecommunicatie.¹³ Deze activiteiten hebben geen relatie met de dienst PREI, waarmee deze kosten niet worden toegerekend aan deze dienst.

¹² De totale begrote kosten van de gehele infrastructuur zijn exclusief de kosten van aanleg en onderhoud van de HSL, die niet worden gedragen door ProRail en hiermee ook geen verband houden met de door de beheerder uitgevoerde betalingen (zie Uitvoeringsverordening artikel 4 lid 1 sub b).

¹³ Zie bijlage C voor een nadere toelichting op de kostensoort beheer.

- **Lonen en overige bedrijfslasten:** In de categorie lonen en overige bedrijfslasten zijn kosten opgenomen voor lonen en salarissen inclusief overige bedrijfslasten, zoals bijvoorbeeld kosten voor huisvesting.
 - **Lonen en overige bedrijfslasten (exclusief directe uren uitbesteed werk):** Deze categorie bevat onder andere de kosten van de medewerkers die activiteiten uitvoeren die een relatie hebben met de dienst PREI, waarmee deze kosten (deels) zullen worden toegerekend aan de dienst PREI.
 - **Directe uren uitbesteed werk:** Deze kosten hebben betrekking op uren van eigen medewerkers van ProRail voor activiteiten voor functiehandhaving, en hiermee instandhouding van de infrastructuur. Deze kosten hebben geen relatie met de dienst PREI.
- **Vervangingen, toekomstvast onderhoud, financiële baten en lasten en functiewijziging:** De kosten voor deze categorieën die in het geheel niet worden toegerekend de dienst PREI blijken één-op-één uit de begroting.
 - **Vervangingen:** De post vervangingen betreft vervangingsuitgaven (investeringen) en wordt niet toegerekend aan de dienst PREI, conform het uitgangspunt dat voor het minimumtoegangspakket wordt gehanteerd. Dit vloeit voort uit de eis in de Uitvoeringsverordening en het Besluit implementatie dat de vergoeding voor het minimumtoegangspakket gebaseerd moet zijn op de (begrote) kosten. De afschrijvingskosten op de betreffende investeringen die wel worden toegerekend worden in een separaat proces bepaald. Zie hiervoor de toelichting in paragraaf 3.4.1.
 - **Toekomstvast onderhoud:** Deze post betreft een besparing die volgt uit het programma 'Toekomstbestendig werken aan het spoor' (TWAS). Doel van dit programma is om nieuwe werkwijzen te ontwikkelen en te implementeren die leiden tot een efficiëntere en effectievere manier van plannen, samenwerken in de spoorsector en verdelen van capaciteit op basis van een integrale, op de markt afgestemde, meerjarige en betrouwbare productieplanning. Het programma is gericht op vervangingsprojecten, aanlegprojecten en omgevingswerken.¹⁴ De verwachte besparingen hebben daarmee volledig betrekking op vervangingen. Aangezien de begrote vervangingsuitgaven niet worden toegerekend aan de dienst PREI, geldt dat ook voor de post Toekomstvast onderhoud. De lagere investeringsuitgaven die volgen uit het programma TWAS resulteren uiteindelijk wel in lagere afschrijvingskosten. Bij het prognosticeren van de afschrijvingskosten wordt hier rekening mee gehouden. Zie voor een toelichting op het prognosticeren van afschrijvingskosten bijlage E.
 - **Financiële baten en lasten:** Dit betreft financieringskosten, die op grond van de Uitvoeringsverordening niet toegerekend mogen worden aan het minimum-

¹⁴ Omgevingswerken zijn werken in opdracht van derden, zoals gemeentes en provincies.

toegangspakket. Conform dit uitgangspunt dat voor het minimumtoegangspakket wordt gehanteerd, worden financieringskosten ook niet aan de dienst PREI toegerekend.

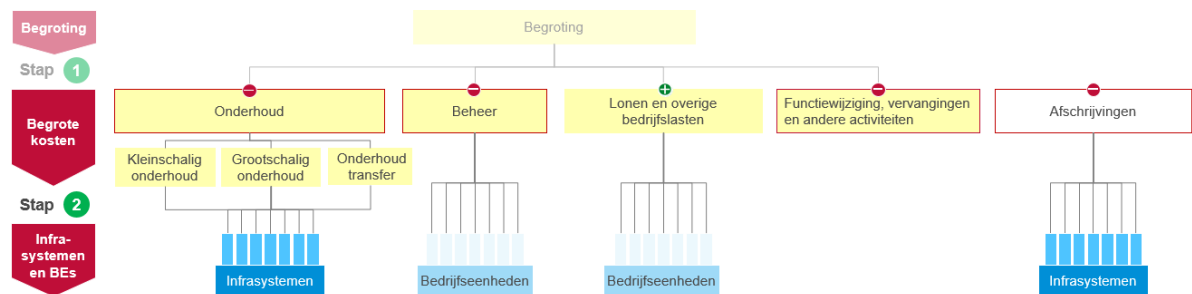
- **Functiewijziging:** Kosten voor functiewijziging hebben betrekking op uitbreiding, aanpassing of sanering van infrastructuur. Functiewijziging heeft geen betrekking op de exploitatie, zijnde het onderhoud en beheer van de bestaande infrastructuur. Het betreft investeringen (uitgaven) die niet worden toegerekend de dienst PREI. Afschrijvingskosten die voortvloeien uit deze investeringen worden ook niet toegerekend aan de dienst PREI.

3.4.1 Toevoeging: afschrijvingskosten

Zoals is beschreven in paragraaf 3.3 worden de in de begroting opgenomen uitgaven voor vervangingen niet toegerekend aan de PREI, aangezien deze post niet gebaseerd is op kosten maar op vervangingsuitgaven. In plaats van de vervangingsuitgaven worden afschrijvingskosten toegerekend aan de dienst PREI. Afschrijvingskosten worden in een apart proces bepaald. Zie voor een toelichting op het proces van het prognosticeren van de afschrijvingskosten bijlage E. Voor de tariefperiode 2023 – 2025 is geen sprake van geprognosticeerde afschrijvingskosten voor de dienst PREI.

3.5 Opsplitsing kosten naar infrasytemen en bedrijfseenheden (stap 2)

Nadat is vastgesteld welke kostencategorieën een relatie hebben met dienst PREI en welke kostencategorieën worden afgesplitst (stap 1) worden de resterende kosten per categorie opgesplitst in kosten per infrasyteem (cluster van assets) of kosten per bedrijfseenheid (stap 2).



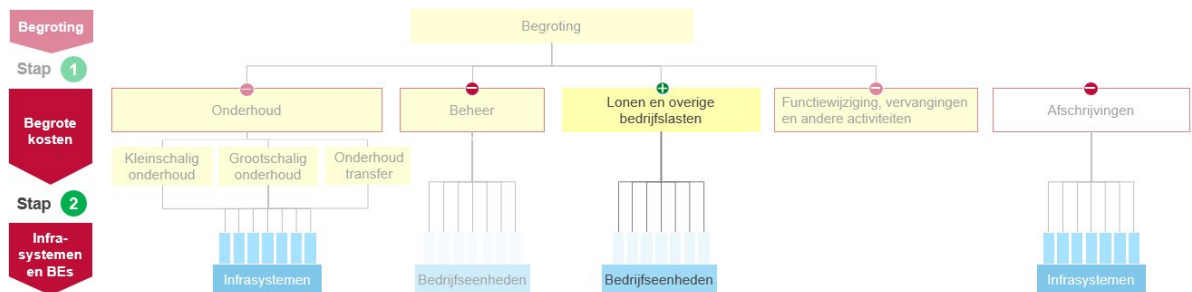
Figuur 3 Opsplitsing begrote kosten naar infrasytemen en bedrijfseenheden

3.5.1 Opsplitsing kosten naar infrasytemen

Er worden geen onderhouds- of afschrijvingskosten toegerekend aan de dienst PREI. Daarom is er bij deze dienst geen sprake van opsplitsing van kosten per infrasyteem.

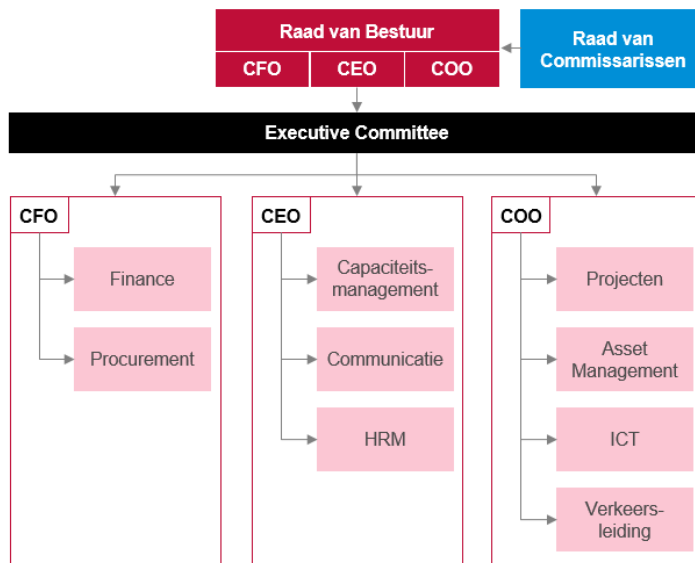
3.5.2 Opsplitsen kosten naar bedrijfseenheden

Om de begrote kosten voor beheer toe te rekenen aan de dienst PREI worden deze kosten eerst opgesplitst in kosten per bedrijfseenheid.



Figuur 4 Opsplitsing beheerkosten naar bedrijfseenheden

Bedrijfseenheden zijn organisatieonderdelen, die bestaan uit verschillende afdelingen die zijn gestructureerd rondom verschillende bedrijfsactiviteiten. ProRail heeft negen bedrijfseenheden en een aantal overige ondersteunende (staf-)afdelingen. Zie voor een beschrijving van de bedrijfseenheden bijlage G.



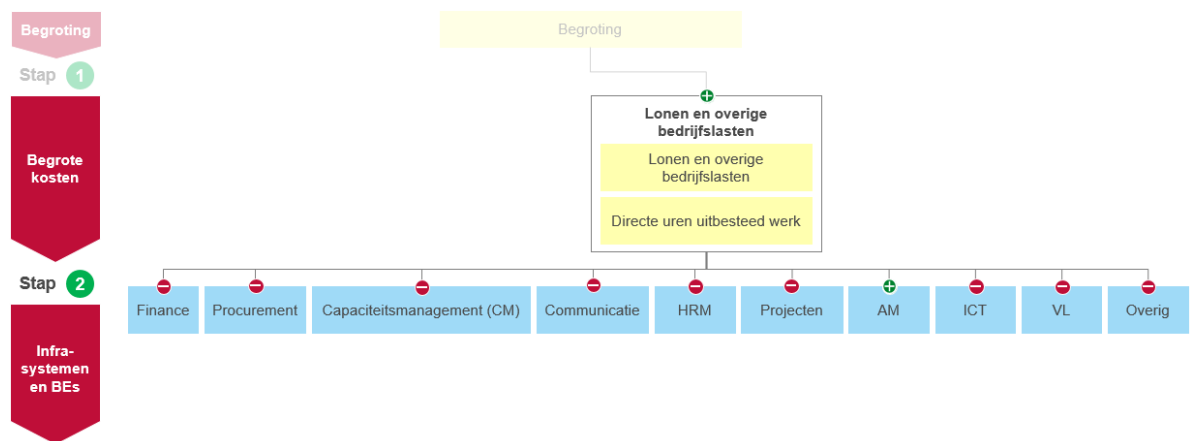
Figuur 5 Overzicht bedrijfseenheden

3.5.2.1 Opsplitsing kosten beheer naar bedrijfseenheden

Beheerkosten hebben betrekking op kosten voor het beheer van infrastructuur, kosten van de elektriciteitsnetbeheerders (transport van elektriciteit), beheer van ICT en overige beheerkosten. Deze kosten worden niet toegerekend aan de dienst PREI.

3.5.2.2 Opsplitsing kosten lonen en overige bedrijfslasten naar bedrijfseenheden

Kosten voor lonen en overige bedrijfslasten hebben betrekking op lonen en salarissen (inclusief sociale lasten) en overige bedrijfslasten, zoals bijvoorbeeld kosten voor huisvesting. De kosten voor lonen en overige bedrijfslasten zijn in de begroting al opgesplitst naar bedrijfseenheden.

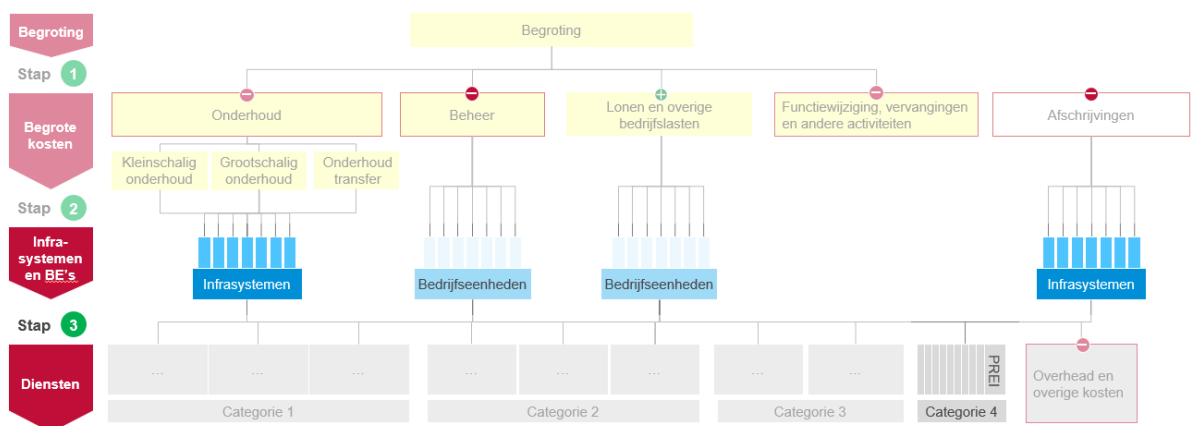


Figuur 6 Kosten lonen en overige bedrijfslasten voor bedrijfseenheden

Voor het bepalen van de kostenbasis van dienst PREI is alleen (een deel van) de kosten voor de bedrijfseenheid Asset Management (AM) relevant (zie paragraaf 3.6.3).

3.6 Toerekening kosten naar de dienst PREI (stap 3)

Nadat de kosten per infrasysteem en per bedrijfseenheid zijn vastgesteld, vindt de toerekening van kosten naar de dienst PREI plaats. Deze dienst is in hoofdstuk 2 nader beschreven. In deze paragraaf wordt per infrasysteem en per bedrijfseenheid beschreven hoe deze toerekening plaats vindt.



Figuur 7 Toerekening kosten per infrasysteem en bedrijfseenheid naar diensten

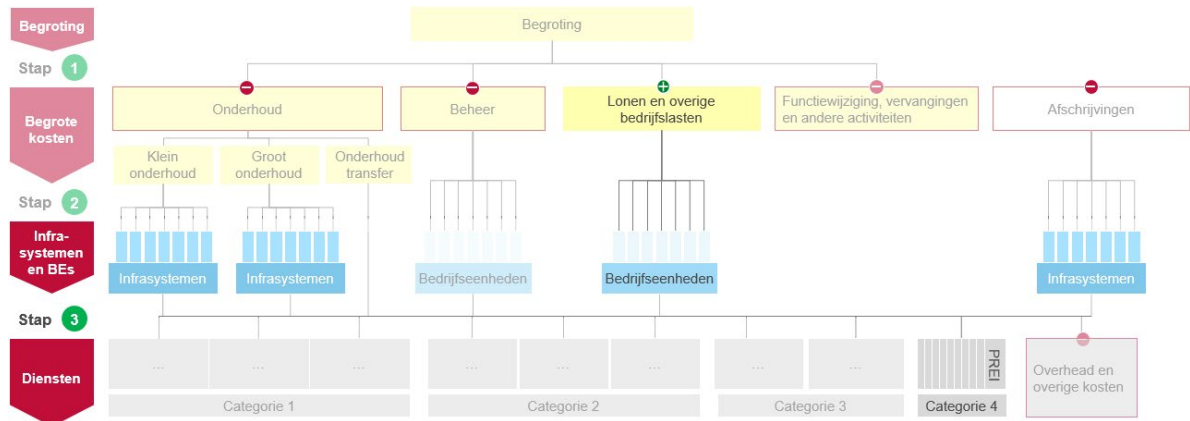
3.6.1 Toerekening afschrijvingskosten per infrasysteem

De kosten voor kleinschalig onderhoud, grootschalig onderhoud, onderhoud transfer en afschrijvingen zijn opgesplitst naar kosten per infrasysteem. Zie voor een definitie en nadere toelichting van de infrasystemen bijlage F. Voor de dienst PREI is er geen sprake van onderhoudskosten en afschrijvingen. Daarom worden er geen kosten per infrasysteem toegerekend aan de dienst PREI.

3.6.2 Toerekening beheer per bedrijfseenheid

Beheerkosten hebben betrekking op kosten voor het beheer van infrastructuur, kosten van de elektriciteitsnetbeheerders (transport van elektriciteit), beheer van ICT en overige beheerkosten. Deze kosten worden niet toegerekend aan de dienst PREI.

3.6.3 Toerekening lonen en overige bedrijfslasten per bedrijfseenheid



Figuur 8 Toerekening lonen en overige bedrijfslasten per bedrijfseenheid naar de dienst PREI

Voor het bepalen van de kostenbasis van dienst PREI zijn alleen de kosten voor de bedrijfseenheid Asset Management relevant (zie paragraaf 3.5.2.2). In onderstaande tabel wordt de kostentoerekening naar de dienst PREI toegelicht.

Bedrijfs-eenheid	Toelichting	Toerekening aan diensten
Asset Management	<p>Binnen de bedrijfseenheid Asset Management worden de kosten voor de activiteiten voor PREI aan deze dienst toegerekend.</p> <p>De toerekening vindt plaats op basis van het aantal FTE's per salarisschaal dat activiteiten uitvoert voor de dienst PREI. Dit betreft de operators / operationeel beheerders van de testsystemen.</p>	Deels aan dienst PREI

	<p>Daarnaast worden de huisvestingskosten van het Integratielab toegerekend aan de dienst PREI. Deze kosten zijn niet als separate post opgenomen in de begroting, maar zijn onderdeel van de totale begrote huisvestingskosten van Asset Management. Om deze reden worden de begrote huisvestingskosten per jaar die worden toegerekend aan de dienst PREI verondersteld gelijk te zijn aan de gerealiseerde huisvestingskosten voor het jaar 2021. Deze kosten betreffen de huur- en servicekosten voor de betreffende ruimten in het Railcenter.</p> <p>De overige kosten voor Asset Management worden in het geheel niet aan de dienst PREI toegerekend.</p>	
--	--	--

Figuur 9 Toerekening lonen en overige bedrijfslasten naar de dienst PREI

4. Kostenbasis (stap 4)

In hoofdstuk 3 zijn de verschillende stappen van de kostentoerekening toegelicht op grond waarvan de totale begrote kosten van de dienst PREI zijn bepaald. Uit de totale begrote kosten wordt een kostenbasis voor de dienst PREI afgeleid die als basis dient voor het berekenen van de vergoeding voor de dienst PREI.

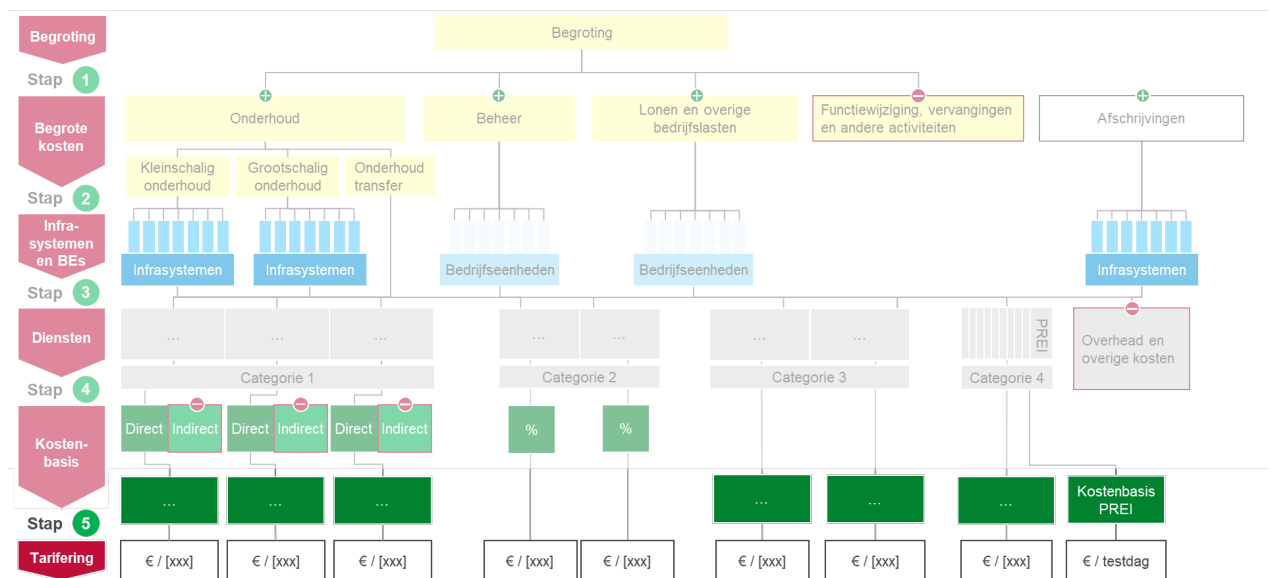
Uit de Richtlijn en het Besluit implementatie volgt dat voor vergoedingen voor ondersteunende diensten die slechts door één leverancier worden aangeboden, een vergoeding wordt vastgesteld van ten hoogste de kosten die nodig zijn om de betreffende dienst te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst.¹⁵

ProRail kiest ervoor om voor de dienst PREI een kostenbasis vast te stellen die gelijk is aan de totale begrote kosten voor de dienst PREI. De vergoeding die wordt berekend (zie hoofdstuk 5) is dus gebaseerd op de totale begrote kosten die nodig is om de dienst te verrichten.

¹⁵ Artikel 31 lid 7 van de Richtlijn en artikel 19 Besluit implementatie.

5. Berekening vergoeding (stap 5)

In hoofdstuk 4 is beschreven hoe de kostenbasis van de dienst PREI wordt bepaald. De kostenbasis voor de dienst PREI vormt de basis voor het berekenen van de vergoeding voor de dienst PREI. In dit hoofdstuk wordt nader uitgewerkt hoe deze vergoeding voor de dienst PREI wordt bepaald.



Figuur 10 Bepalen vergoeding dienst PREI (stap 5)

De kostenbasis voor de dienst PREI volgt uit de kostentoe rekening zoals in hoofdstuk 3 en 4 is beschreven. De berekening van de vergoeding voor de dienst PREI vindt plaats in drie stappen:

1. Bepalen tariefdrager per dienst

Om de vergoeding voor de dienst PREI te berekenen wordt de tariefdrager bepaald. De tariefdrager is de volume-eenheid op basis waarvan de vergoeding in rekening wordt gebracht. 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.

2. Bepalen gebruiksomvang

Voor de dienst PREI wordt de geprognosticeerde gebruiksomvang bepaald. De gebruiksomvang betreft het (gebruiks-)volume van de dienst, uitgedrukt in de eenheid van de tariefdrager.

3. Berekenen vergoeding

Ten slotte wordt de vergoeding bepaald voor de dienst PREI. De vergoeding wordt berekend door de begrote kosten van de dienst PREI te delen door de geprognosticeerde gebruiksomvang van de tariefdrager.

5.1 Tariefdrager

Voor de dienst PREI is gekozen voor de tariefdrager *testdagen*. De kosten voor de dienst PREI worden voor een belangrijk deel bepaald door de omvang van het aantal testdagen. Partijen die testen willen uitvoeren maken, afhankelijk van de omvang van de testen die worden uitgevoerd, voor één of meerdere dagen gebruik van de testfaciliteiten. Voor een testdag voert ProRail voorbereidende werkzaamheden uit voorafgaand aan de testdag, levert het assistentie door een systeemoperator op de testdag zelf, beheert het de testomgeving en zorgt voor huisvesting.

5.2 Gebruiksomvang

Om de vergoeding voor de dienst PREI te berekenen wordt vervolgens de begrote gebruiksomvang bepaald. De gebruiksomvang betreft het volume van het aantal testdagen in het Integratielab. Testen vinden zowel plaats voor externe partijen als voor interne doeleinden. De gebruiksomvang betreft het totale volume aan testdagen. Door de vergoeding te bepalen op basis van het totale aantal testdagen, worden de kosten van de dienst PREI deels in rekening gebracht aan externe partijen, naar rato van het gebruik voor externe doeleinden.

De gebruiksomvang van de tariefdrager testdagen wordt bepaald op basis van de prognose voor de driejaarsperiode (2023 - 2025). Op basis hiervan wordt het gemiddelde aantal testdagen per jaar bepaald.

5.3 Berekening vergoeding dienst PREI

De vergoeding voor de dienst PREI wordt bepaald door de gemiddelde begrote kosten per jaar voor deze dienst te delen door het gemiddelde aantal geprognosticeerde testdagen per jaar. Hieruit volgt de vergoeding per testdag.

6. Proces vaststellen vergoeding dienst PREI

In de hoofdstukken 2 tot en met 5 zijn de stappen beschreven die moeten worden doorlopen om de vergoeding voor de dienst PREI te berekenen voor de periode 2023 – 2025. In dit hoofdstuk wordt het proces voor het berekenen en vaststellen van de vergoedingen uitgewerkt.

6.1 Toepassing van de methode

De onderhavige methode voor toerekening wordt toegepast voor het berekenen van de vergoedingen voor de dienst PREI voor de periode 2023 tot en met 2025. De vergoedingen worden berekend op basis van de gemiddelde begrote kosten en de gemiddelde geprognosticeerde gebruiksomvang voor de periode 2023 – 2025 en wijzigen tussentijds niet, met uitzondering van indexatie.

De berekening van de vergoedingen (ofwel de *toepassing* van deze methode) vindt plaats in het jaar 2022. De vergoedingen zijn in het tweede kwartaal van 2022 gepubliceerd door middel van een aanvulling op de Netverklaring 2023.

6.2 Indexatie vergoedingen

De kosten die zijn opgenomen in de begroting zijn gebaseerd op het prijspeil van het jaar waarin de begroting wordt opgesteld (prijspeil 2020). Omdat de vergoeding voor de dienst PREI 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 de gerealiseerde inflatie van een CBS-index voor de historische jaren en met de verwachte CPI voor toekomstige jaren. De gehanteerde indexcijfers worden aan het einde van deze paragraaf toegelicht.

2022: Initiële berekening vergoedingen 2023 – 2025 en indexatie naar prijspeil 2023

De berekening van de vergoedingen voor de periode 2023 – 2025 wordt gemaakt in het prijspeil 2020, het prijspeil waarin de Subsidieaanvraag 2021 is opgesteld.¹⁶ Bij de publicatie van de aanvulling op de Netverklaring 2023 in het tweede kwartaal 2022 worden de vergoedingen geïndexeerd naar prijspeil 2023. Voor indexatie naar prijspeil 2021 wordt de gerealiseerde inflatie conform de CBS-index toegepast, voor indexatie naar prijspeil 2022 en 2023 de meest recente verwachting voor de CPI. In de Netverklaring 2023 worden ook de vergoedingen opgenomen voor de jaren 2024 en 2025, uitgedrukt in (hetzelfde) prijspeil 2023.¹⁷

¹⁶ Met uitzondering van de huisvestingskosten die zijn begroot in prijspeil 2021. Zie paragraaf 3.6.3.

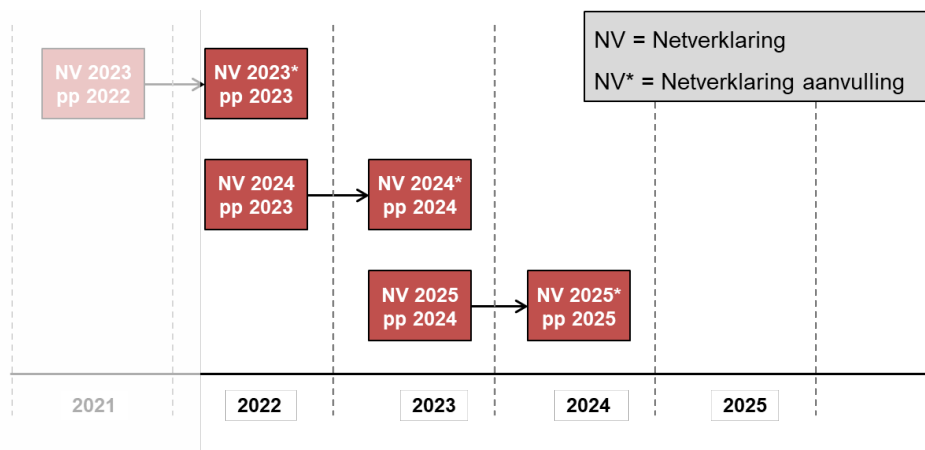
¹⁷ Zie de paragraaf 'Wijziging van de vergoedingsregelingen' waarin op grond van Bijlage IV punt 2 van de Richtlijn de verwachte wijzigingen van de gebruiksrechten zijn opgenomen.

In de tweede helft van 2022 wordt ook de (ontwerp) Netverklaring 2024 gepubliceerd. De vergoedingen in deze Netverklaring 2024 worden ook uitgedrukt in prijspeil 2023, gelijk aan het prijspeil in de aanvulling op de Netverklaring 2023.

2023 – 2024: Indexatie naar prijspeil 2024 en 2025

In 2023 en 2024 wordt dezelfde procedure toegepast als in 2022. In de eerste helft van het jaar worden de vergoedingen geïndexeerd, waarbij de gehanteerde indexcijfers worden geactualiseerd. Voor de historische jaren worden de gerealiseerde CBS-indexcijfers toegepast, voor toekomstige jaren de meest recente verwachting voor de CPI.

In onderstaande figuur is de procedure van publicatie van de netverklaringen grafisch weergegeven, waarbij is aangegeven in welk prijspeil vergoedingen worden gepubliceerd.



Figuur 11 Indexatie vergoeding dienst PREI 2023 - 2025

Zoals hiervoor is toegelicht maakt ProRail bij het indexeren van de vergoedingen gebruik van twee verschillende indices. Voor historische jaren wordt gebruik gemaakt van de CBS-index voor exploitatie en onderhoud van spoorwegen. Voor toekomstige jaren wordt gebruik gemaakt van de CPI van het Centraal Planbureau (CPB).

CBS-index exploitatie / onderhoud spoorwegen

ProRail heeft in samenwerking met het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) een tweetal indices ontwikkeld om objectief en transparant inzicht te krijgen in prijsontwikkeling. De index 'GWW4212b Spoorwegen exploitatie / onderhoud' heeft betrekking op het exploiteren, beheren, onderhouden en vervangen van bestaande spoorweginfrastructuur. De index is opgebouwd uit verschillende in Statline¹⁸ gepubliceerde indices die worden gewogen op basis van het specifieke kostenpatroon van ProRail. Hiermee geeft deze index een goede reflectie van de prijsontwikkeling

¹⁸ StatLine is de databank van het CBS.

waar ProRail mee is geconfronteerd. De index wordt elk kwartaal door het CBS gepubliceerd in Statline.¹⁹

Voor het indexeren van de vergoedingen wordt gekeken naar de gerealiseerde prijsontwikkeling tussen het moment van het opstellen van de Subsidieaanvraag 2021 (in prijspeil 2020) en het moment dat de indexatie plaats vindt (jaarlijks in de eerste helft van het jaar). De indexatie wordt steeds bepaald door het gemiddelde op maandbasis van de index voor het betreffende jaar ten opzichte van het gemiddelde op maandbasis van de index in het voorgaande jaar te bepalen (de jaarmutatie van deze index). Deze methode sluit aan bij de wijze waarop het CPB haar jaarmutaties van de CPI berekend. Bijvoorbeeld: De indexatie over het jaar 2021 wordt bepaald door het gemiddelde op maandbasis voor 2021 ten opzichte van 2020 te bepalen.

Er wordt geen verwachte ontwikkeling van deze index gepubliceerd, waarmee deze index niet toegepast kan worden voor het indexeren van vergoedingen naar een prijspeil van een toekomstig jaar.

Consumentenprijsindex (CPI)

Voor het bepalen van de indexatie voor toekomstige jaren wordt de consumentenprijsindex (CPI) gebruikt, zoals opgenomen in het Centraal Economisch Plan (CEP) van het Centraal Planbureau (CPB). Het CEP wordt door CPB jaarlijks in maart gepubliceerd. De CPI wordt gehanteerd omdat deze indicator ook gebruikt wordt om de kosten voor het grootste deel van het uitbestede werk van ProRail te indexeren.

¹⁹ Zie: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84538NED/table?dl=330F9>.

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.
Bedrijfseenheid	Organisatie-onderdeel. Zie bijlage G voor een overzicht van de bedrijfseenheden van ProRail.
Beheerder	Houder van een concessie als bedoeld in artikel 16, eerste lid van de Spoorwegwet.
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.
Directe kosten	De kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Zie artikel 2 Uitvoeringsverordening. Ook wel: kostenbasis minimumtoegangspakket.
Gebruiksomvang	Het volume van het treinverkeer. Dit wordt uitgedrukt in de eenheid van de tariefdrager.
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.
Hoofdspoorweg- infrastructuur	Spoorweginfrastructuur, waarbij de spoorwegen als hoofdspoorwegen zijn aangewezen, zoals bedoeld in artikel 1 Spoorwegwet.
Incidentenbestrijding	Het herstellen van een veilige en ongestoorde treindienst na verstoringen. De taken worden uitgevoerd ten behoeve van de alarmering, bereddering en het baanvrij maken na incidenten.
Infrasysteem	Cluster van assets. Zie bijlage F voor een definitie van de 18 infrasystemen die worden gebruikt in de kostentoerekening.
Kostensoorten	Voor een definitie en nadere toelichting op de kostensoorten wordt verwezen naar bijlage C.
Kostenbasis minimum- toegangspakket	Alle kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Ook wel: directe kosten.
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.
MIRT	Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport. Meerjarenprogramma van de rijksoverheid, waarbij zij er samen met regionale overheden voor zorgt dat grote ruimtelijke projecten in samenhang met elkaar worden voorbereid en uitgevoerd.
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.
Quo Vadis	Meetsysteem dat de krachten meet die de wielen van de trein uitoefenen op de spoorstaven. Op basis hiervan kan het gewicht van de trein worden bepaald.
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 de Richtlijn.
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 vergoedingen voor de dienst PREI in rekening wordt gebracht.
Treinpad	De infrastructuurcapaciteit die nodig is om een trein in een bepaald tijdvak tussen twee plaatsen te laten rijden zoals bedoeld in artikel 3 lid 27 van de Richtlijn.
Treindienstleiding	Treindienstleiding heeft betrekking op de besturing van een specifiek gebied, inclusief de bediening van de infrastructuurelementen in dit gebied. Het betreft het monitoren van de uitvoering van de actuele, lokale dienstregeling en de directe lokale beschikbaarheid van infracapaciteit, het vrijgeven van veilige

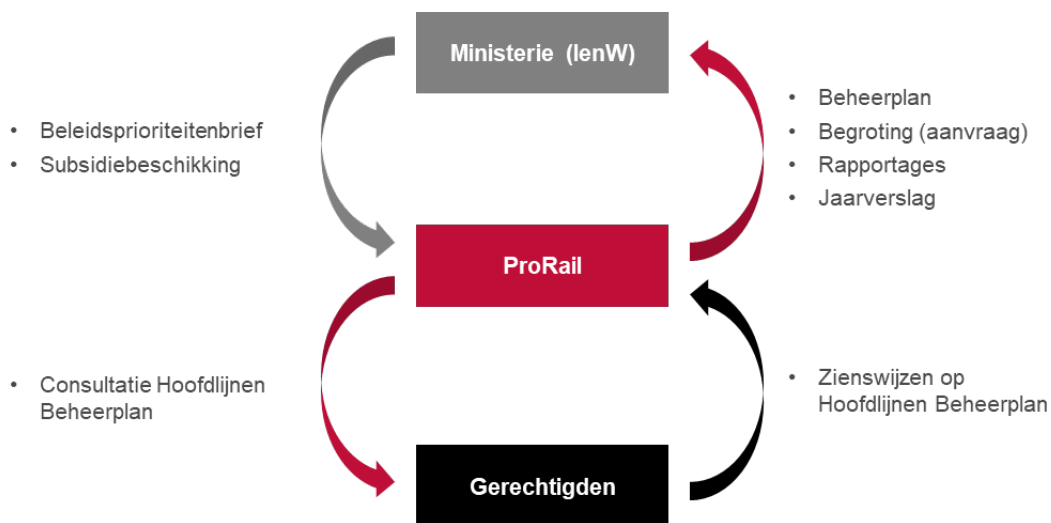
	rijwegen, het bewaken van de lokale veiligheid bij het dagelijkse treindienstproces en het direct bijsturen in de uitvoering van de lokale treindienst.
Toegangsovereenkomst	Toegangsovereenkomst (TO) als bedoeld in artikel 59 Spoorwegwet.
Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 (Uitvoeringsverordening)	Uitvoeringsverordening (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.
Verkeersleiding	Verkeersleiding heeft betrekking op het monitoren van de uitvoering van het treindienstproces in de verschillende gebieden, de beschikbaarheid van infracapaciteit, het afstemmen van het treindienstproces met partijen binnen en buiten ProRail, het evalueren en analyseren van de dienstregeling, het doorvoeren van verbeteringen in de dienstregeling en het leveren van standaardinformatie over de actuele en uitgevoerde treindienst.

Bijlage B Planning en control cyclus

In deze bijlage beschrijft ProRail de planning en control cyclus voor zover deze relevant is voor de methode voor toerekening voor de berekening van de vergoeding voor de dienst PREI. Deze cyclus vormt de basis voor het tot stand komen van de begroting van ProRail die het uitgangspunt is voor het bepalen van de kostenbasis voor de dienst PREI.

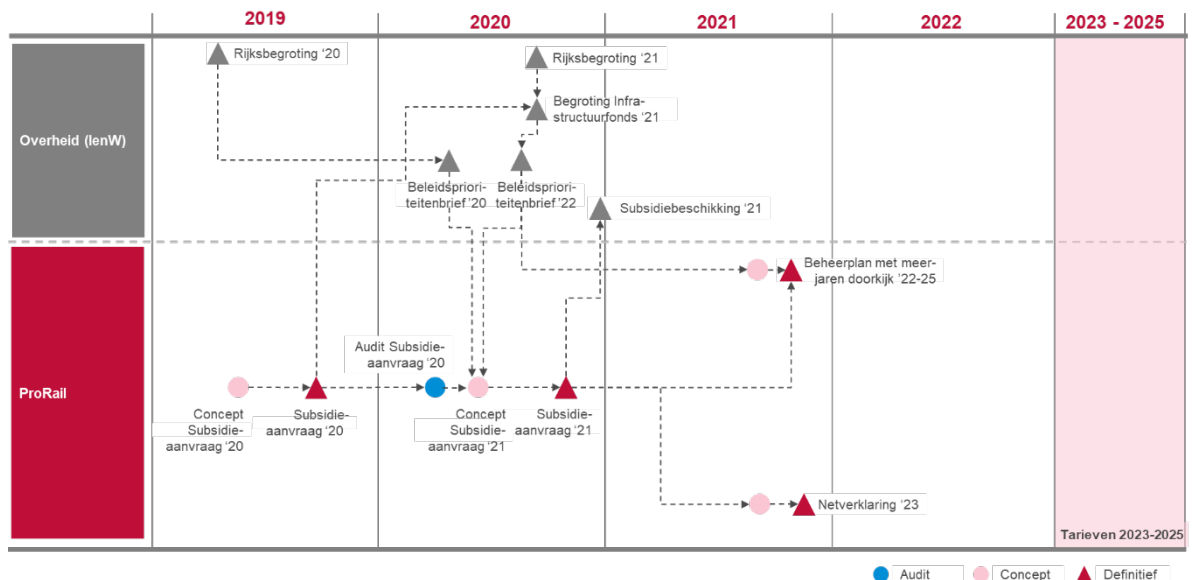
De onderhavige bijlage beschrijft de situatie van ProRail als besloten vennootschap (B.V.). De door de regering voorgenomen omvorming van ProRail tot een zelfstandig bestuursorgaan met rechtspersoonlijkheid (zbo) is op het moment dat de onderhavige methode voor toerekening ter goedkeuring wordt ingediend bij de ACM nog niet geëffectueerd. De planning en control cyclus van ProRail is ingericht met inachtneming van de voorschriften zoals opgenomen in de Richtlijn en de Beheerconcessie 2015 – 2025 (hierna: Beheerconcessie).

In Figuur 12 is een (conceptueel) overzicht gegeven van de planning en control cyclus, de interactie tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), ProRail en gerechtigden en de verschillende documenten die relevant zijn in dit proces. Dit wordt in het vervolg van deze bijlage meer in detail toegelicht.



Figuur 12 Conceptueel overzicht planning en control cyclus

In Figuur 13 is de planning en control cyclus van ProRail schematisch weergegeven. In de navolgende paragrafen worden de verschillende elementen en processtappen nader toegelicht.



Figuur 13 Context planning en control cyclus ProRail

De planning en control cyclus van ProRail start een keer in de vier jaar met het voorbereiden van het proces om de financiële reeksen bottom-up op te bouwen. Hiervoor ontvangt ProRail van lenW als concessieverlener een aantal uitgangspunten. Daarnaast ontvangt ProRail een jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief van lenW als start van de jaarcyclus. In de beleidsprioriteitenbrief geeft lenW relevante ontwikkelingen en specifieke aandachtspunten mee voor de taakuitoefening en de beleidsprioriteiten.

Beleidsprioriteitenbrief van lenW

De kaders voor de planning en control cyclus zijn vastgelegd in de Beheerconcessie. Daarnaast worden de kaders die ProRail jaarlijks meekrijgt van lenW opgenomen in de beleidsprioriteitenbrief²⁰ die aan ProRail wordt verzonden. De minister stelt jaarlijks de beleidsprioriteitenbrief op en stuurt deze voor 1 april van het voorafgaande jaar aan ProRail. De beleidsprioriteitenbrief heeft onder meer betrekking op: ²¹

- i. De beleidsprioriteiten van de concessieverlener, mede gebaseerd op de prestaties die de concessieverlener noodzakelijk acht voor het realiseren van de spoordoelen en -ambities;
- ii. De invulling van de prestatiegebieden voor (delen van) de hoofdspoorweginfrastructuur rekening houdend met het vervoer dat daarvan gebruik maakt en de invulling van de informatie- en prestatie-indicatoren.²²

²⁰ Brief als bedoeld in artikel 16 tweede lid van de beheerconcessie 2015 - 2025.

²¹ Zie artikel 16 lid 2, 3 en 4 van de Beheerconcessie 2015 - 2025.

²² ProRail wordt middels prestatie-indicatoren gestuurd op prestaties. Prestatie-indicatoren kennen bodem- en streefwaarden. Informatie-indicatoren kennen geen bodem- en streefwaarden en zijn niet bedoeld als sturingsinstrument. Deze indicatoren geven wel inzicht in de uitvoering van taken.

De financiële kaders volgen uit de begroting van het Infrastructuurfonds van lenW die onderdeel is van de rijksbegroting.²³ Doel van het Infrastructuurfonds van lenW is de financiering en bekostiging van aanleg, beheer, onderhoud en bediening van infrastructuur. De begroting van het Infrastructuurfonds wordt jaarlijks opnieuw door de Tweede Kamer vastgesteld en geeft een doorkijk van 15 jaar.²⁴

Uitgangspunt voor de beleidsprioriteitenbrief 2020 (met betrekking tot het jaar 2021) die ProRail uiterlijk april 2020 ontvangt van lenW is de Rijksbegroting 2020 en de Begroting Infrastructuurfonds 2020.

Vooruitlopend op de Rijksbegroting 2021 ontvangt ProRail na de zomer 2020 de beleidsprioriteitenbrief voor het jaar 2022 (genoemd beleidsprioriteitenbrief 2022), inclusief de financiële kaders voor de periode 2022 – 2025 ten behoeve van het opstellen van het beheerplan met meerjarige doorkijk naar 2022 – 2025.

Begroting, subsidieaanvraag en subsidiebeschikking

Proces eens per vier jaar

Ter voorbereiding aan besluitvorming door lenW over de financiële kaders voor ProRail voor de volgende meerjarenperiode bouwt ProRail een keer in de vier jaar haar financiële reeksen bottom-up op en verwerkt deze in haar subsidieaanvraag voor het jaar voorafgaand aan de nieuwe meerjarenperiode. ProRail ontvangt van lenW schriftelijk de uitgangspunten die lenW meegeeft aan ProRail ten behoeve van het opbouwen van de reeksen in de begroting. Met het verzenden van de begroting doet ProRail de zogenaamde subsidieaanvraag voor het komende kalenderjaar en geeft zij een meerjarige doorkijk van de financiële behoefte voor de komende 15 jaar.

In de subsidieaanvraag neemt ProRail haar behoefte aan financiële middelen op voor de lopende en voorgenomen activiteiten die ProRail uitvoert op grond van de Beheerconcessie, waaronder de activiteiten gerelateerd aan het beheer, het onderhoud en de vervanging van de infrastructuur. Ook de investeringen voor uitbreiding van de infrastructuur (MIRT) zijn opgenomen in de subsidieaanvraag ter informatie over de totale financiële behoefte. De subsidieaanvraag is opgebouwd uit meerjarige financiële reeksen en heeft betrekking op het begrotingsjaar met een doorkijk van de financiële behoeften voor de periode daarna tot en met het einde van de tijdshorizon van het Infrastructuurfonds (de komende 15 jaar).

De financiële reeksen onderliggend aan deze begroting worden opgesteld door de bedrijfs-eenheden. De reeksen hebben een looptijd van 16 jaar (1 jaar meer dan het Infrastructuurfonds) en

²³ De minister van Financiën biedt de rijksbegroting jaarlijks op Prinsjesdag als wetsvoorstel ter goedkeuring aan de Tweede Kamer en de Eerste Kamer aan. Voor het einde van het jaar moet het wetsvoorstel door de Tweede Kamer en de Eerste Kamer worden goedgekeurd. Zodra beide Kamers de wetsvoorstellen hebben goedgekeurd, is de rijksbegroting vastgesteld.

²⁴ Zie voor de Rijksbegroting 2020 - Infrastructuurfonds 2020: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/begrotingen/2019/09/17/a-infrastructuurfonds-rijksbegroting-2020>. Het infrastructuurfonds 2020 heeft een looptijd van 2019 tot en met 2033.

zijn onderverdeeld in vier groepen: Assetmanagement, ICT, Projecten (stations) en Specials. Vanuit de techniekvelden, activiteiten en kostensoorten²⁵ wordt de verwachte financiële behoefte van ProRail inzichtelijk gemaakt voor de exploitatie, onderhoud en vervanging van de infrastructuur. De staat van de assets, de levensduren en het gebruik zijn belangrijke factoren die bepalen welke onderhoudsmaatregelen en vervangingen moeten plaatsvinden. Deze werkzaamheden worden met behulp van kostenkengetallen (kengetallen gebaseerd op in rekening gebrachte kosten door opdrachtnemers) vertaald naar een inschatting van de benodigde (instandhoudings-)middelen. Consolidatie en toetsing van de reeksen vindt plaats door Corporate Control.

De bottom-up begroting met meerjarige reeksen wordt in opdracht van ProRail getoetst door een externe partij en naar aanleiding van de aanbevelingen aangescherpt. Tussentijdse uitkomsten en dilemma's worden tevens besproken in periodieke overleggen met lenW. Deze bottom-up begroting kent dezelfde oplevermomenten als de jaarlijkse subsidieaanvraag in de tussenliggende jaren. Na formele indiening van deze subsidieaanvraag wordt deze in opdracht van lenW geaudit om een oordeel te geven over de kwaliteit van de systematiek van totstandkoming van de reeksen en het valideren van de omvang van de ingediende meerjarenreeks. De auditbevindingen worden in overleg met lenW verwerkt in de eerstvolgende subsidieaanvraag.

ProRail dient op 1 september de concept subsidieaanvraag met een doorkijk voor 15 jaar (financiële meerjarenreeksen) in bij lenW nadat deze in de zomer is goedgekeurd door de Executive Committee en is besproken met de Raad van Commissarissen. De concept subsidieaanvraag wordt na indiening met lenW besproken in een formeel overleg. Eventuele wijzigingen als gevolg van opmerkingen van lenW worden verwerkt in de definitieve subsidieaanvraag en (wederom) voorgelegd aan de Executive Committee en besproken met de Raad van Commissarissen. Jaarlijks zendt ProRail de definitieve subsidieaanvraag voor 15 november aan de minister. Het eerste jaar van de door ProRail ingediende financiële meerjarenreeksen is de basis voor de subsidieaanvraag, waarmee ProRail voor dit betreffende jaar formeel de financiële middelen bij lenW aanvraagt. ProRail dient deze subsidieaanvraag tegelijkertijd met het beheerplan in bij lenW. De beslissing van de minister van lenW omtrent verlening of onthouding van goedkeuring vindt plaats binnen zes weken na ontvangst. Dit betreft de zogenoemde subsidiebeschikking waarmee ProRail middelen ontvangt van lenW voor het uitvoeren van haar taken.

Het proces van de totstandkoming van de begroting met de meerjarenreeksen die de basis zijn voor de berekening van de kostenbasis van de dienst PREI voor de periode 2023 – 2025 is als volgt:

- ProRail heeft in 2018 en begin 2019 de meerjarenreeksen bottom-up opnieuw opgebouwd, deze zelf laten toetsen door Horvat & Partners in het eerste en tweede kwartaal van 2019, aangescherpt op basis van de bevindingen van Horvat & Partners en tussentijds tijdens reguliere overleggen besproken met lenW. ProRail heeft deze begroting formeel ingediend op 15 november 2019 bij lenW als subsidieaanvraag 2020.

²⁵ Voorbeelden techniekvelden: wissels, kunstwerken. Voorbeeld activiteiten: Verkeersleiding. Voorbeelden kostensoorten: kleinschalig onderhoud, beheer.

- Op 18 november 2019 is PwC/Rebel in opdracht van lenW gestart met de audit en doorlichting op deze subsidieaanvraag. Deze audit is medio mei 2020 afgerond. De tussentijdse resultaten van de audit zijn periodiek met ProRail, de auditors en een brede vertegenwoordiging van lenW besproken (in een zogenaamde begeleidingscommissie en in een informeren directeurenoverleg).
- Mede op basis van de bevindingen uit de audit heeft lenW een aantal uitgangspunten meegegeven aan ProRail voor de subsidieaanvraag 2021.
- ProRail heeft in mei 2020 met lenW bepaald welke aanbevelingen vanuit de audit verwerkt worden in de begroting 2021.
- Parallel is binnen lenW besluitvorming voorbereid over de toe te kennen financiële middelen aan ProRail voor de periode 2022 - 2025. Dit proces loopt tot en met het najaar 2020.
- ProRail heeft op 1 september 2020 de concept subsidieaanvraag 2021 met meerjarendoorkijk ingediend bij lenW.
- In de periode tussen 1 september en het indienen van de definitieve subsidieaanvraag op 1 december 2020 hebben ProRail en lenW de laatste openstaande punten besproken om tot de definitieve subsidieaanvraag 2021 te komen.²⁶
- Op 1 december 2020 heeft ProRail de definitieve subsidieaanvraag ingediend bij lenW. Hiermee zijn de financiële kaders voor de periode 2022 - 2025 voor ProRail definitief en kan het beheerplan met meerjarige doorkijk 2022 - 2025 verder worden vormgegeven. De hoofdlijnen worden in 2021 geconsulteerd bij gerechtigden waarna het beheerplan op 15 november 2021 formeel wordt ingediend bij lenW.
- lenW beschikt de subsidie voor 2021 binnen 6 weken na indienen.
- Gedurende het opstellen van de subsidieaanvraag zijn er naast de periodieke overleggen met lenW diverse formele besluitvormingsmomenten binnen ProRail: zowel besluitvorming door de Executive Committee als toetsing door de Raad van Commissarissen.

Jaarlijkse subsidieaanvraag

In de tussenliggende jaren dient ProRail jaarlijks een subsidieaanvraag in bij lenW. Basis voor deze subsidieaanvraag zijn de financiële kaders die voor de lopende meerjarenperiode zijn meegegeven door lenW naar aanleiding van het hierboven geschetste proces (met bottom-up opbouw financiële reeksen en externe validatie). De aanpassingen van de begroting in de tussenliggende jaren betreffen indexatie naar lopend prijspeil, verwerking van effecten van gewijzigde wet- en regelgeving en wijzigingen in het areaal (bijvoorbeeld MIRT projecten die in de realisatiefase komen en nieuw aangelegde assets die onderhouden moeten gaan worden). Belangrijkste uitgangspunt is dat de begroting past binnen de financiële kaders voor de dan geldende meerjarenperiode.

²⁶ In afwijking van het bepaalde in artikel 17 van de Beheerconcessie 2015 - 2025 is de definitieve subsidieaanvraag 2020 in plaats van op 15 november 2020 ingediend op 1 december 2020.

De subsidieaanvraag in de tussenliggende jaren doorloopt een vergelijkbaar proces met dezelfde deadlines als de hiervoor beschreven bottom-up subsidieaanvraag, met als grootste verschil dat de onderliggende reeksen niet bottom-up worden opgebouwd, niet geaudit worden en ProRail enkel de mutaties volgens de uitgangspunten die lenW meegeeft verwerkt. Dit zorgt ervoor dat in de tussenliggende jaren het subsidieaanvraagproces een kortere doorlooptijd kent. Ook de subsidieaanvraag in de tussenliggende jaren wordt diverse keren besproken met lenW voordat deze formeel wordt ingediend bij lenW. lenW verwoordt haar aandachtspunten voor het opstellen van de subsidieaanvraag in de tussenliggende jaren in een separate notitie met de te hanteren uitgangspunten.

Beheerplan

ProRail stelt eens per vier jaar een uitgebreider beheerplan²⁷ op met meerjarige doorkijk. In dit beheerplan wordt primair ingegaan op de opgave met betrekking tot de wettelijke taken waar ProRail de komende vier jaar voor staat. Dit beheerplan geeft een meerjarig inzicht in de meerjarige prestatieafspraken, de keuzes die ProRail maakt met betrekking tot de uitvoering van de wettelijke taken binnen de gestelde beleidsmatige en financiële kaders, alsmede een onderbouwing en een beschrijving van de verwachte gevolgen van de gemaakte keuzes op de prestaties. Er wordt in aangegeven hoe ProRail uitvoering geeft aan de in de meest recente beleidsprioriteitenbrief opgenomen beleidsprioriteiten en financiële kaders. De financiële kaders voor dit beheerplan zijn gebaseerd op de beschikbare middelen voor de meerjarenperiode waarop dit uitgebreidere beheerplan betrekking heeft en die voortvloeien uit het proces zoals is toegelicht bij de subsidieaanvraag (die eens in de vier jaar bottom-up wordt opgebouwd).

Na ontvangst van de beleidsprioriteitenbrief 2022 van lenW (uiterlijk april 2021²⁸) stelt ProRail de hoofdlijnen van het (ontwerp) beheerplan 2022 – 2025 op. Vervolgens worden deze hoofdlijnen goedgekeurd door de Executive Committee van ProRail. De hoofdlijnen van het ontwerp beheerplan worden tussentijds ook besproken met lenW en uiterlijk voor 1 juni 2021 voor advies en zienswijzen voorgelegd aan gerechtigden.²⁹ Na het verzamelen van de zienswijzen en adviezen kunnen mogelijke wijzigingen worden aangebracht. Na goedkeuring door de Executive Committee en bespreking met de Raad van Commissarissen op de wijze van verwerking daarvan, wordt het concept beheerplan uiterlijk 1 september 2021 aan lenW verzonden. In de tussenliggende periode vindt informele afstemming plaats met lenW. Eventuele wijzigingen als gevolg van opmerkingen van lenW worden verwerkt en voorgelegd aan de Executive Committee en besproken met de Raad van Commissarissen. Uiterlijk 15 november van het jaar 2021 stuurt ProRail het definitieve beheerplan 2022 - 2025 aan de concessieverlener. Op grond van de concessie behoeft het beheerplan instemming van de concessieverlener. Besluitvorming omtrent de subsidieverlening op grond van het Besluit infrastructuurfonds vindt gelijktijdig plaats.

²⁷ Jaarlijks op te stellen plan als bedoeld in artikel 17a van de Spoorwegwet.

²⁸ De beleidsprioriteitenbrief voor een beheerplan met een meerjarige doorkijk wordt eerder in de tijd ontvangen. De beleidsprioriteitenbrief 2022 ontvangt ProRail najaar 2020.

²⁹ Op grond van artikel 16 lid 6, 7 en 8 van de Beheerconcessie.

Het uitgebreide beheerplan geeft een doorkijk van vier jaar en wordt jaarlijks geactualiseerd in de vorm van een aangescherpt beheerplan.

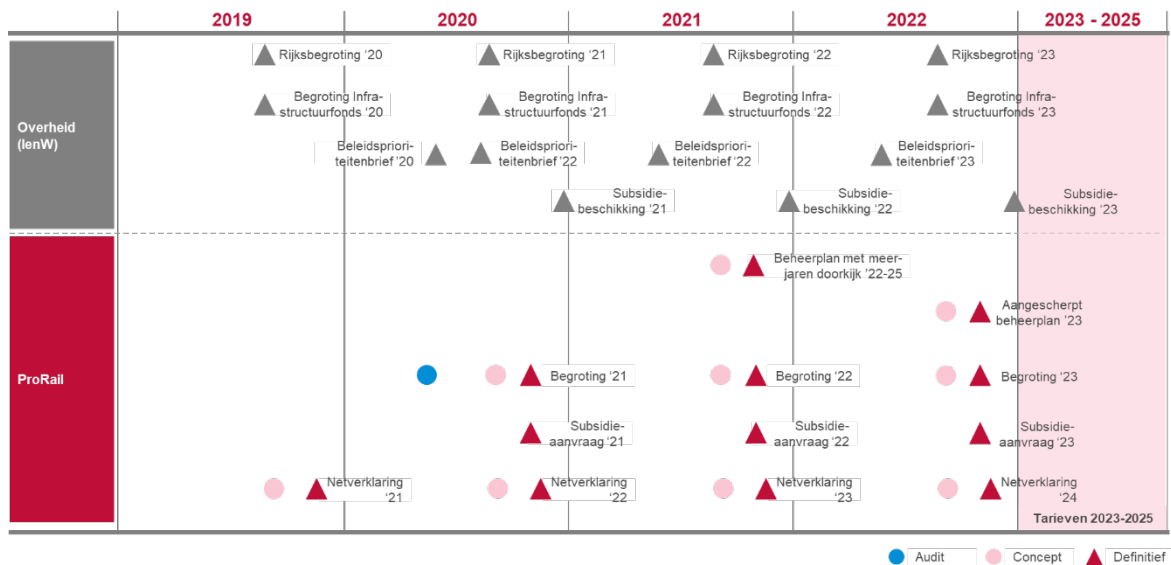
Dit aangescherpte beheerplan omvat, voor zover van toepassing, de noodzakelijke, wezenlijke mutaties op het vigerende uitgebreide beheerplan en maakt daarmee integraal deel uit van dat beheerplan. In het aangescherpte beheerplan wordt ingegaan op de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de beleidsprioriteitenbrief die mutaties kan bevatten van onder meer de beleidsprioriteiten, kernprestatie- en informatie-indicatoren en financiële kaders. Ook kan ProRail nieuwe relevante ontwikkelingen melden die gevolgen hebben voor de uitvoering van de wettelijke taken of de bedrijfsvoering. ProRail zendt het aangescherpt beheerplan voor 15 november van het voorafgaande jaar aan de minister.

Het aangescherpte beheerplan wordt geconsulteerd bij gerechtigden. Het aangescherpte beheerplan wordt goedgekeurd door de Executive Committee en behoeft bespreking met de Raad van Commissarissen voordat het aan de minister wordt toegestuurd. De inhoud van het beheerplan wordt tussentijds afgestemd met IenW.

De vaststelling van de vergoeding voor de dienst PREI voor de periode 2023 - 2025 vindt plaats in 2021, op basis van de subsidieaanvraag 2021 (inclusief de bijbehorende financiële meerjarenreeksen) en het uitgebreide Beheerplan 2022 – 2025. Het eerste aangescherpte beheerplan wordt opgesteld in 2022 en heeft betrekking op het jaar 2023, waarmee dit document niet relevant is voor de initiële vaststelling van de vergoeding voor de dienst PREI voor de periode 2023 – 2025, die immers al in 2021 heeft plaatsgevonden

Ook de aangescherpte beheerplannen in de volgende jaren hebben in beginsel geen invloed op het bepalen van de kostenbasis voor de dienst PREI, aangezien de vergoeding voor de dienst PREI voor de meerjarenperiode 2023 – 2025 wordt vastgesteld.

In onderstaande figuur is de jaarlijkse cyclus met de oplevermomenten van de verschillende documenten nog eens weergegeven.



Figuur 14 Jaarlijkse planning en control cyclus

Verantwoording en sturing

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

Intern vindt verantwoording en sturing plaats, onder andere via prestatiedialogen ondersteund door maand- en kwartaalrapportages over de onderliggende plannen van de bedrijfseenheden. 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 verantwoordelijke directeur, 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/-beschikking zijn opgenomen. Hierover vindt maandelijks overleg plaats door de Executive Committee. Ook wordt op kwartaalbasis de kwartaalrapportage besproken met de Raad van Commissarissen.

Externe verantwoording vindt plaats door middel van het online prestatiedashboard³⁰, twee maandelijks overleg tussen lenW en ProRail, twee keer per jaar door middel van verantwoordingsrapportages aan lenW en jaarlijks door middel van het jaarverslag van ProRail (met accountantsverklaring). Het jaarverslag en de jaarrekening worden uiterlijk 15 maart van ieder jaar aan de minister gezonden. Het jaarverslag is voorzien van een accountantsverklaring.

³⁰ Op dit dashboard is de voortgang van de ProRail prestaties te zien. Deze prestaties zijn afgesproken met lenW en vastgelegd in het beheerplan. Zie <https://prestaties.prorail.nl/>.

Bijlage C Kostensoorten

In deze bijlage worden de verschillen kostensoorten nader toegelicht.

- **Functiehandhaving:** Dit zijn kosten voor werkzaamheden die uitgevoerd worden om de bestaande infrastructuur in stand te houden. Dit betreft kosten voor de volgende activiteiten:
 - **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 (niet geplande) onderhoudsactiviteiten. Deze activiteiten zijn:
 - Inspecties en schouw van de infrastructuur;
 - Correcties van spoorligging;
 - Uitvoeren van onderhoudsbeurten;
 - 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 (waarbij de functie behouden blijft);
 - 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, onderhouden van keerwanden/perronbestrating en grootschalig onderhoud aan stationsobjecten in de transferruimtes. Stationsobjecten zijn vaste elementen in de transferruimtes, zoals bijvoorbeeld roltrappen, bankjes e.d.
 - **Beheer:** De beheeractiviteiten en de kosten die hiervoor worden gemaakt zijn:
 - Het beheer van IT-systemen;
 - De kosten die door de beheerders van elektriciteitsnetwerken in rekening worden gebracht voor aansluiting op hun elektriciteitsnetwerk en 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).

- **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 vervangingsinvesteringen worden bepaald op basis van 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. De post vervangingen betreft (vervangings-)uitgaven, geen kosten.
- **Toekomstvast onderhoud:** Besparingen op vervanging en functiewijzigingen die volgen uit het programma 'Toekomstbestendig werken aan het spoor' (TWAS).
- **Lonen en overige bedrijfslasten:** De kosten in de categorie lonen en overige bedrijfslasten betreffen loonkosten zoals lonen en salarissen (inclusief sociale lasten), kosten voor onregelmatigheid (looncomponent), inhuur en overige personeelskosten. De overige bedrijfslasten betreffen kosten voor huisvesting (exclusief kosten ICB- en VL-posten), (kantoor-) automatisering en advies ten behoeve van ondersteunende processen.

De lonen en overige bedrijfslasten betreffen de netto kosten na correctie van de kosten voor directe uren. **Directe uren** zijn loonkosten voor specifieke projecten. Er zijn twee soorten kosten voor directe uren. Het eerste deel betreft de directe uren die worden geactiveerd en vervolgens jaarlijks worden afgeschreven. Het tweede deel betreft kosten gemaakt voor onderhoud- en beheeractiviteiten voor functiehandhaving die niet worden geactiveerd en hiermee onderdeel uitmaken van de kosten voor lonen en overige bedrijfslasten.

- **Financiële baten en lasten:** ProRail heeft naast rentelasten ook rentebaten over openstaande saldi. Deze baten zijn gesaldeerd met de lasten.
- **Functiewijziging:** Dit zijn de kosten van investeringen (uitgaven) waarbij de spoorweginfrastructuur en de bijbehorende voorzieningen worden uitgebreid, aangepast of gesaneerd. Deze worden in een separaat planningsproces bepaald. De post functiewijziging betreft uitgaven, geen kosten.
- **Afschrijvingskosten:** ProRail vraagt in de subsidieaanvraag middelen aan ten behoeve van vervangingsuitgaven (investeringen). Vervangingsuitgaven mogen op grond van de Uitvoeringsverordening en het Besluit implementatie niet worden toegerekend aan de dienst PREI, omdat de vergoeding voor de dienst PREI gebaseerd moet zijn op de (begrote) kosten. Er worden echter geen afschrijvingskosten toegerekend aan de dienst PREI.

Bijlage D Eliminaties

Niet van toepassing voor de dienst PREI.

Bijlage E Prognosticeren afschrijvingskosten

Omdat geen sprake is van begrote afschrijvingskosten voor de dienst PREI, is de beschrijving van de wijze waarop afschrijvingskosten worden geprognoseerd niet opgenomen.

Bijlage F Infrasystemen

Niet van toepassing voor de dienst PREI.

Bijlage G Bedrijfseenheden

Bedrijfseenheid	Beschrijving
Finance	Finance is verantwoordelijk voor de financiële sturing en administratie en bestaat uit de afdelingen: Administratie, Reporting & Analyse, Corporate Control, Projectbeheersing en Control, Business Control en Landelijk Control.
Procurement	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.
Capaciteitsmanagement	<p>Capaciteitsmanagement 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. Capaciteitsmanagement kent de afdelingen: Mobiliteitsontwikkeling, Logistieke ontwikkeling, Capaciteitsverdeling Verkeer, Capaciteitsverdeling Beheer, Infra Ontwikkeling en Accountmanagement. De afdelingen Capaciteitsverdeling Verkeer en Capaciteitsverdeling Beheer zijn verantwoordelijk voor de verdeling van de capaciteit op het spoor.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capaciteitsverdeling Verkeer is verantwoordelijk voor het inventariseren en verdelen van capaciteit ten behoeve van personenvervoer en goederenvervoer. • Capaciteitsontwikkeling Beheer is verantwoordelijk voor het inventariseren en verdelen van capaciteit voor onderhoud en werkzaamheden aan de infrastructuur.
Communicatie	Communicatie en Externe Betrekkingen bestaat uit de volgende afdelingen: Externe Betrekkingen & Corporate Advies, Publiekscommunicatie & Campagnes en Woordvoering & Publieksvoorlichting.
HRM	HRM is verantwoordelijk voor het personeelsbeleid en heeft de volgende afdelingen: HR Operations, HR Expert Center, HR Business Partners en het Career Development Center.
Projecten	Projecten is verantwoordelijk voor spoorprojecten en de bouw en verbouw van stations, in opdracht van derden zoals lokale en regionale overheden en de landelijke overheid. De bedrijfseenheid bestaat uit de afdelingen Gebiedsportfolio's, Projectmanagement, Bouwmanagement,

	Grote strategische programma's en projecten, Portfoliomanagement en Stations.
Asset Management	Asset Management zorgt voor het beheer van de spoorweginfrastructuur, waaronder het laten uitvoeren van het dagelijks, kleinschalig onderhoud en het oplossen van storingen. Om dit te realiseren stuurt Asset Management de aannemers aan die het dagelijkse onderhoud verrichten. Daarnaast wordt de vervanging van bestaande infrastructuur geregistreerd. Assetmanagement bestaat uit de afdelingen Assetontwikkeling, Dagelijkse operatie, Architectuur & Techniek, Railtechniek, Informatie en Infrabeschikbaarheid.
ICT	De bedrijfseenheid ICT ondersteunt de overige bedrijfseenheden op het gebied van ICT en omvat de afdelingen Assets & Bedrijfsvoering, Logistiek, Infravoorzieningen, Operations en CIO Office. De ontwikkelafdelingen Assets & Bedrijfsvoering, Logistiek en Infravoorzieningen kennen elk een afdeling Delivery management en een afdeling Informatiemanagement en architectuur.
Verkeersleiding	<p>De bedrijfseenheid Verkeersleiding is verantwoordelijk voor het leiden van het treinverkeer en voert de regie bij (grotere) incidenten. Doel bij het leiden van het treinverkeer is om het plan goed uit te voeren en in verstoorde situaties zo snel mogelijk terug te keren tot het gemaakte plan. Voor dit laatste maakt Verkeersleiding zoveel mogelijk gebruik van van tevoren opgestelde alternatieve plannen.</p> <p>De bedrijfseenheid is verdeeld in vier regio's met in totaal twaalf verkeersleidingsposten. Daarnaast zijn het Centraal Monitorings- en Besturingsorgaan en Incidentenbestrijding (met zes regionale eenheden) onderdeel van de bedrijfseenheid Verkeersleiding en zijn er centrale ondersteunende afdelingen (Vakopleidingen, Prestatie Analyse Bureau).</p>
Ondersteunende afdelingen en overige staf	Overige staf en ondersteunende afdelingen zijn: Strategie en Ontwikkeling; Corporate Audit; Integriteit, risk en compliance; Veiligheid; Facilitaire zaken; Innovatie en ontwikkeling; Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed; Bureau Spoorbouwmeester.