

**Methode voor toerekening van kosten aan de dienst  
buitengewoon vervoer 2026 - 2029**

**ProRail**

Kenmerk: TS01046A9B2-1930695153-1929

Status: Definitief

Datum: 30 augustus 2024

## Versiebeheer

Versie	Datum	Onderwerp van de wijzigingen
1.0	30 augustus 2024	Initiële versie voor publicatie

## Inhoudsopgave

<b>Versiebeheer</b> .....	<b>1</b>
<b>Inhoudsopgave</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Vooraf</b> .....	<b>4</b>
1.1 Inleiding .....	4
1.2 Juridisch kader .....	4
1.3 Scope: termijn .....	4
1.4 Leeswijzer .....	5
<b>2. De dienst buitengewoon vervoer</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Kostentoerekening</b> .....	<b>7</b>
3.1 Inleiding .....	7
3.2 Eliminaties .....	8
3.3 Begroting ProRail .....	8
3.4 Afsplitsing: kostencategorieën niet gerelateerd aan dienst buitengewoon vervoer (stap 1) .	9
3.4.1 Toevoeging: afschrijvingskosten .....	11
3.5 Opsplitsing kosten naar infrasystemen en bedrijfseenheden (stap 2).....	11
3.5.1 Opsplitsing kosten naar infrasystemen .....	11
3.5.2 Opsplitsen kosten naar bedrijfseenheden .....	11
3.5.2.1 Opsplitsing kosten beheer naar bedrijfseenheden.....	12
3.5.2.2 Opsplitsing kosten lonen en overige bedrijfslasten naar bedrijfseenheden	12
3.6 Toerekening kosten naar dienst buitengewoon vervoer (stap 3) .....	13
3.6.1 Toerekening onderhoud en afschrijvingskosten per infrasysteem .....	14
3.6.2 Toerekening beheer per bedrijfseenheid.....	14
3.6.3 Toerekening lonen en overige bedrijfslasten per bedrijfseenheid.....	14
<b>4. Kostenbasis (stap 4)</b> .....	<b>16</b>
<b>5. Berekening vergoeding (stap 5)</b> .....	<b>17</b>
5.1 Tariefdrager maatwerkregelingen .....	18
5.2 Gebruiksomvang maatwerkregelingen .....	18
5.3 Berekening vergoeding dienst buitengewoon vervoer.....	18
<b>6. Proces vaststellen vergoeding dienst Buitengewoon Vervoer</b> .....	<b>19</b>
6.1 Toepassing van de methode .....	19
6.2 Indexatie vergoedingen.....	19

6.2.1	Proces indexeren vergoedingen.....	19
6.2.2	Indices voor indexatie vergoedingen.....	21
6.2.3	Berekening indexatiepercentage vergoedingen.....	21
<b>Bijlage A</b>	<b>Begrippenlijst.....</b>	<b>23</b>
<b>Bijlage B</b>	<b>Planning en control cyclus.....</b>	<b>27</b>
<b>Bijlage C</b>	<b>Kostensoorten .....</b>	<b>34</b>
<b>Bijlage D</b>	<b>Eliminaties.....</b>	<b>36</b>
<b>Bijlage E</b>	<b>Prognosticeren afschrijvingskosten .....</b>	<b>37</b>
<b>Bijlage F</b>	<b>Infrasystemen .....</b>	<b>38</b>
<b>Bijlage G</b>	<b>Bedrijfseenheden .....</b>	<b>39</b>

## Lijst van figuren

Figuur 1	Model kostentoerekening.....	5
Figuur 2	Stappen in de kostentoerekening .....	7
Figuur 3	Kostencategorieën in de dienst buitengewoon vervoer.....	9
Figuur 4	Opsplitsing begrote kosten naar infrasystemen en bedrijfseenheden .....	11
Figuur 5	Opsplitsing beheerkosten naar bedrijfseenheden .....	12
Figuur 6	Overzicht bedrijfseenheden .....	12
Figuur 7	Kosten lonen en overige bedrijfslasten voor bedrijfseenheden.....	13
Figuur 8	Toerekening kosten per infrasysteem en bedrijfseenheid naar diensten.....	14
Figuur 9	Toerekening lonen en overige bedrijfslasten per bedrijfseenheid naar de dienst buitengewoon vervoer .....	14
Figuur 10	Toerekening lonen en overige bedrijfslasten naar dienst buitengewoon vervoer .....	15
Figuur 11	Bepalen vergoedingen dienst buitengewoon vervoer (stap 5) .....	17
Figuur 12	Indexatie vergoeding dienst Buitengewoon Vervoer 2026 - 2029.....	20
Figuur 13	Conceptueel overzicht planning en control cyclus.....	27
Figuur 14	Context planning en control cyclus ProRail .....	28
Figuur 15	Jaarlijkse planning en control cyclus .....	33

## 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.<sup>1</sup>

Ook voor aanvullende diensten dient een spoorwegonderneming een vergoeding te betalen aan ProRail. Op ProRail rust de verplichting om voor de aanvullende dienst buitengewoon vervoer (hierna: dienst buitengewoon vervoer) een methode op te stellen voor de toerekening van de kosten.<sup>2</sup> In deze methode wordt beschreven hoe kosten worden toegerekend aan dienst buitengewoon vervoer en hoe vervolgens de vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer wordt bepaald.

### 1.2 Juridisch kader

Voor het bepalen van de methode voor de toerekening van de kosten aan de dienst buitengewoon vervoer 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 buitengewoon vervoer voor de periode 2026 tot en met 2029. Voor de vergoeding zelf wordt ook een meerjarige periode gehanteerd. Dit betekent dat de vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer gedurende de periode 2026 - 2029 niet zal wijzigen, met uitzondering van indexatie van de vergoeding naar het prijspeil van het betreffende jaar.<sup>3</sup>

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 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 het

---

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

<sup>2</sup> Artikel 30, lid 8, Richtlijn.

<sup>3</sup> Zie voor een toelichting op het proces van het indexeren van de vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer hoofdstuk 6.

de dienst buitengewoon vervoer 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 van 2026 tot en met 2029.

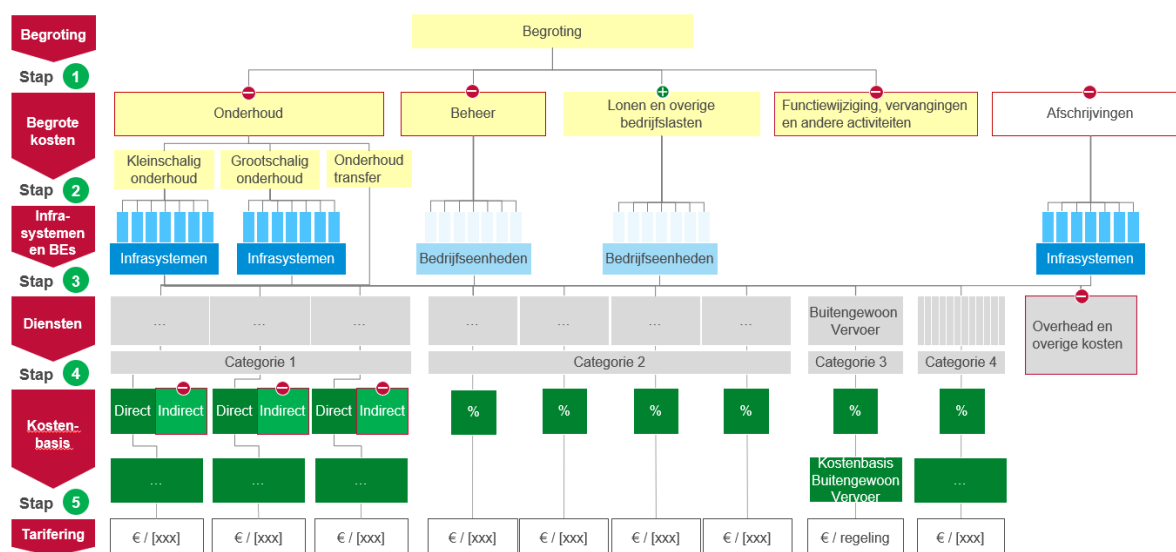
Voor een gedetailleerde beschrijving van de planning en control cyclus van ProRail wordt verwezen naar bijlage B.

## 1.4 Leeswijzer

Dit document is als volgt ingedeeld:

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

De diensten die ProRail verleent aan spoorwegondernemingen kunnen worden ingedeeld volgens de categorie indeling zoals vermeld in bijlage II bij de Richtlijn. Het betreft:

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

Het onderhavige document ziet uitsluitend op de methode voor toerekening van kosten aan de dienst buitengewoon vervoer (categorie 3 sub c<sup>4</sup>).

Spoorvoertuigen, inclusief lading, die niet voldoen aan de wettelijke eisen of die niet voldoen aan de grenswaarden voor normaal verkeer kunnen in bepaalde gevallen – voor zover de wet dat toestaat en onverkort eventuele wettelijke verplichtingen met betrekking tot ontheffingen – toch gebruikt worden, onder de voorwaarden van een regeling voor buitengewoon vervoer. In paragraaf 4.7 van de netverklaring is uitgewerkt in welke gevallen sprake is van buitengewoon vervoer. Door ProRail wordt de dienst buitengewoon vervoer nader uitgewerkt door het aanbieden van standaard regelingen en maatwerkregelingen waarin o.a. de voorwaarden voor het uitvoeren van buitengewoon vervoer zijn vastgelegd.

Er zijn twee soorten regelingen voor buitengewoon vervoer, afhankelijk van het soort buitengewoon vervoer: standaardregelingen en maatwerkregelingen. Standaard regelingen hebben betrekking op zwaar vervoer en vervoer dat het laadprofiel overschrijdt.<sup>5</sup> Voor overig buitengewoon vervoer kunnen spoorwegondernemingen een specifieke regeling buitengewoon vervoer met de beheerder overeenkomen (maatwerkregeling). De regeling omvat een opgave van de toegelaten route, periode van geldigheid, uitvoeringsvoorwaarden, verkregen ontheffingen en indien van toepassing toegelaten afmeting en/of gewicht. Voor maatwerkregelingen wordt door ProRail een vergoeding in rekening gebracht.

---

<sup>4</sup> Dit betreft speciaal opgestelde overeenkomsten voor de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen en ondersteuning bij het laten rijden van speciale treinen.

<sup>5</sup> Zie de netverklaring (paragraaf 4.7) voor de exacte definitie van de standaardregelingen.

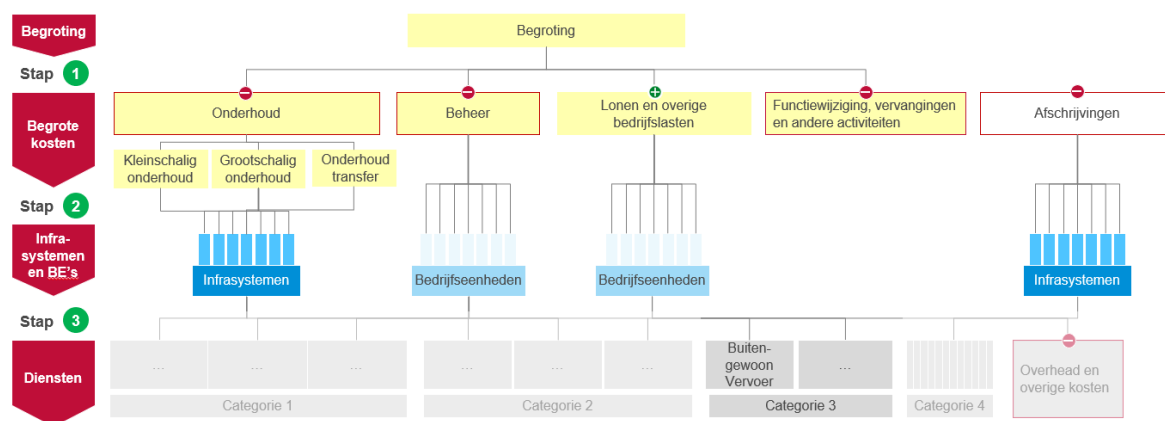
## 3. Kostentoe rekening

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze de totale begrote kosten van de dienst buitengewoon vervoer 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 buitengewoon vervoer.

- **Stap 1:** Het vaststellen van de kostencategorieën in de begroting die in ieder geval voor een deel gerelateerd zijn aan de dienst buitengewoon vervoer en die daarom meegenomen worden in de toerekening van kosten aan de dienst buitengewoon vervoer en het **afsplitsen** van de kostencategorieën die in het geheel niet gerelateerd zijn aan de dienst buitengewoon vervoer en daarom niet zullen worden meegenomen in de kostentoe rekening.
- **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 buitengewoon vervoer.

Deze kostentoe rekening, die start met de begroting van ProRail en eindigt met de begrote kosten voor de dienst buitengewoon vervoer, wordt in dit hoofdstuk nader uitgewerkt. De methodiek die wordt toegepast gaat uit van integrale kostentoe rekening: 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.<sup>6</sup> Voor zover sprake is van het toerekenen van kosten aan andere diensten dan de dienst buitengewoon vervoer 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 buitengewoon vervoer.<sup>7</sup>



**Figuur 2** Stappen in de kostentoe rekening

<sup>6</sup> Dit geldt voor eliminaties die op grond van de Uitvoeringsverordening worden afgesplitst uit de kostenbasis voor het minimumtoegangspakket. Voor de dienst buitengewoon vervoer zijn deze eliminaties niet aan de orde.



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

## 3.2 Eliminaties

Bij het bepalen van de kostenbasis voor het minimumtoegangspakket geldt dat op grond van de Uitvoeringsverordening<sup>8</sup> een aantal specifieke kosten niet mogen worden meegenomen. Deze eliminatieposten hebben alleen betrekking op het minimumtoegangspakket en zijn voor de kostentoerekening aan de dienst buitengewoon vervoer 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.<sup>9</sup> Ditzelfde uitgangspunt wordt toegepast bij het bepalen van de kosten voor de dienst buitengewoon vervoer. 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.<sup>10</sup> Daar waar dit aan de orde is wordt dit nader toegelicht. Deze posten met uitgaven worden niet toegerekend aan de kostenbasis van de dienst buitengewoon vervoer.

Voor het bepalen van de kosten van de dienst buitengewoon vervoer voor de periode 2026 - 2029 wordt de Begroting 2024 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 2024 de berekening van de vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer voor 2026 - 2029 plaats vindt. Zie bijlage C voor een gedetailleerde beschrijving van de kostencategorieën die zijn opgenomen in de begroting.

De vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer wordt vastgesteld voor de vierjaarsperiode 2026 - 2029. De berekening van de kosten van de dienst buitengewoon vervoer wordt gebaseerd op de gemiddelde begrote kosten voor de periode 2026 - 2029 zoals opgenomen in de Begroting 2024. Dit gemiddelde wordt berekend door de totale kosten voor deze jaren te bepalen en dit te delen door vier.

---

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

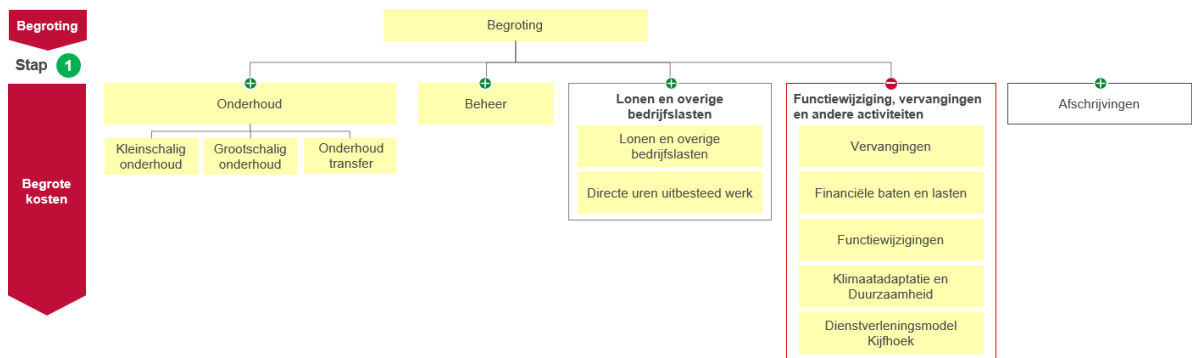
<sup>9</sup> Op grond van artikel 3 lid 1 van het Besluit implementatie.

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

De begrote kosten waarop ProRail zich baseert betreffen de begrote kosten van de gehele hoofdspoorweginfrastructuur.<sup>11</sup>

### 3.4 Afsplitsing: kostencategorieën niet gerelateerd aan dienst buitengewoon vervoer (stap 1)

In stap 1 wordt per kostencategorie in de begroting 2024 vastgesteld of de betreffende categorie kosten bevat die (deels) aan de dienst buitengewoon vervoer toegerekend moeten worden of dat de kostencategorie in zijn geheel kan worden afgesplitst.



**Figuur 3 Kostencategorieën in de dienst buitengewoon vervoer**

Onderstaand wordt per kostencategorie beschreven of de betreffende categorie kosten bevat die een relatie hebben met, en daarmee toegerekend worden aan, de dienst buitengewoon vervoer. 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 buitengewoon vervoer, dan wel om andere redenen niet zullen worden opgenomen in de kostenbasis voor het de dienst buitengewoon vervoer (zoals vervangingsuitgaven, beheer, onderhoud 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 kosten worden niet toegerekend aan de dienst buitengewoon vervoer.
- **Beheer:** Kosten voor beheer hebben betrekking op beheeractiviteiten, zoals bijvoorbeeld het beheer van netwerken voor telecommunicatie.<sup>12</sup> Deze kosten worden niet toegerekend aan de dienst buitengewoon vervoer.
- **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.

<sup>11</sup> 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 houden ook geen verband met de door de beheerder uitgevoerde betalingen (zie Uitvoeringsverordening artikel 4 lid 1 sub b).

<sup>12</sup> Zie bijlage C voor een nadere toelichting op de kostensoort beheer.

- **Lonen en overige bedrijfslasten (exclusief directe uren uitbesteed werk):** Deze categorie bevat onder ander de kosten van de medewerkers die activiteiten uitvoeren die een relatie hebben met buitengewoon vervoer, waarmee deze kosten (deels) zullen worden toegerekend aan de dienst buitengewoon vervoer.
- **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 buitengewoon vervoer.
- **Vervangingen, financiële baten en lasten en bijzondere kosten, functiewijziging, klimaatadaptatie en duurzaamheid en dienstverleningsmodel Kijfhoek:** De kosten voor deze categorieën die in het geheel niet worden toegerekend de dienst buitengewoon vervoer blijken één-op-één uit de begroting.
  - **Vervangingen:** De post vervangingen betreft vervangingsuitgaven (investeringen) en wordt niet toegerekend aan de dienst buitengewoon vervoer, 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.
  - **Financiële baten en lasten en bijzondere kosten:** Financiële baten en lasten betreffen financieringskosten, die op grond van de Uitvoeringsverordening niet toegerekend mogen worden aan het minimumtoegangspakket. Bijzondere kosten betreffen kosten voor de regeling 'Geld terug bij vertraging'<sup>13</sup> en compensatieregelingen. Deze kosten worden geheel afgesplitst en hiermee niet toegerekend aan de dienst buitengewoon vervoer. Conform het uitgangspunt dat voor het minimumtoegangspakket wordt gehanteerd, worden financieringskosten en de bijzondere kosten ook niet aan de dienst buitengewoon vervoer 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 buitengewoon vervoer. Afschrijvingskosten die voortvloeien uit deze investeringen worden ook niet toegerekend aan de dienst buitengewoon vervoer.
  - **Klimaatadaptatie en Duurzaamheid:** De kosten voor Klimaatadaptatie en Duurzaamheid hebben betrekking op activiteiten voor het uitvoeren van studies en betreffen verder vervangingsuitgaven (investeringen) die niet worden toegerekend aan de dienst Buitengewoon Vervoer, 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 gebaseerd moet zijn op de (begrote) kosten. De afschrijvingskosten op investeringen die wel

---

<sup>13</sup> ProRail vergoedt een deel van de kosten van spoorwegondernemingen als gevolg van claims van reizigers bij vertraging.

worden toegerekend worden in een separaat proces bepaald. Zie hiervoor de toelichting in paragraaf 3.4.1.

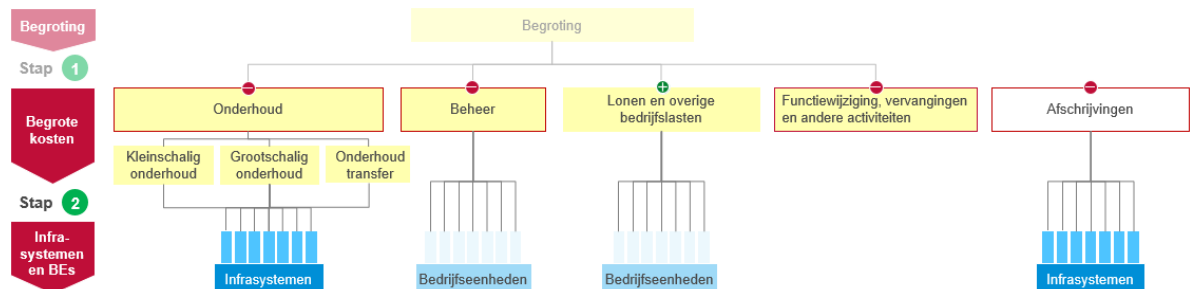
- **Dienstverleningsmodel Kijfhoek:** Kosten voor het dienstverleningsmodel Kijfhoek betreffen de kosten in het geval zou worden besloten dat het exploitatiemodel van het emplacement Kijfhoek gewijzigd wordt en ProRail de exploitant van de dienstvoorziening zou worden. Deze kosten hebben volledig betrekking op activiteiten die behoren tot de dienstvoorzieningen uit categorie 2 sub c en d uit bijlage II van de Richtlijn<sup>14</sup> en worden niet toegerekend aan de dienst buitengewoon vervoer.

### 3.4.1 Toevoeging: afschrijvingskosten

Voor de tariefperiode 2026 – 2029 is geen sprake van geprognosticeerde afschrijvingskosten voor de dienst buitengewoon vervoer.

## 3.5 Opsplitsing kosten naar infrasystemen en bedrijfseenheden (stap 2)

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



Figuur 4 Opsplitsing begrote kosten naar infrasystemen en bedrijfseenheden

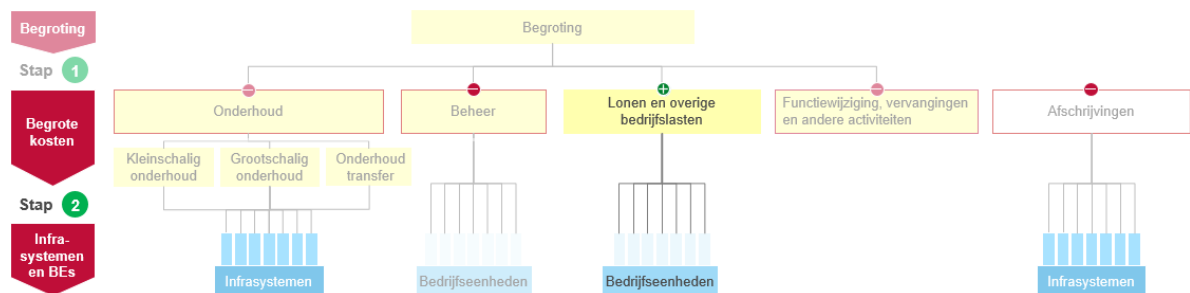
### 3.5.1 Opsplitsing kosten naar infrasystemen

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

### 3.5.2 Opsplitsen kosten naar bedrijfseenheden

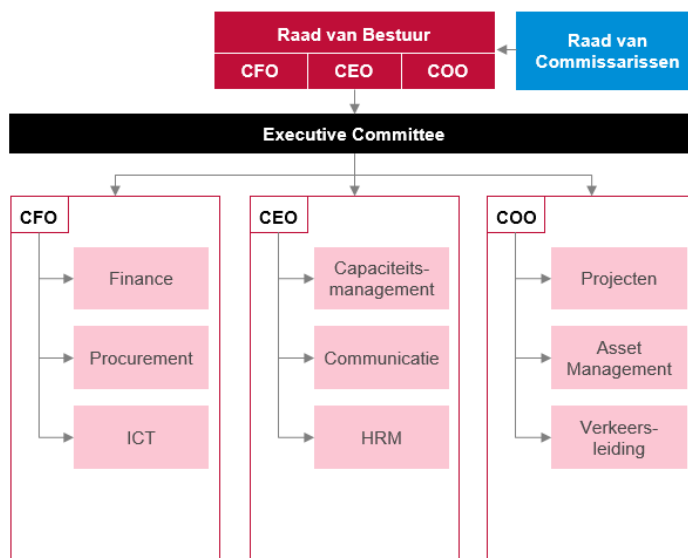
Om de begrote kosten voor beheer en lonen en overige bedrijfslasten toe te rekenen aan de dienst buitengewoon vervoer worden deze kosten eerst opgesplitst in kosten per bedrijfseenheid.

<sup>14</sup> Bijlage II sub 2c: rangeerstations en vormingsstations, met inbegrip van rangeervoorzieningen; Bijlage II sub 2d: remisestations.



**Figuur 5 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.



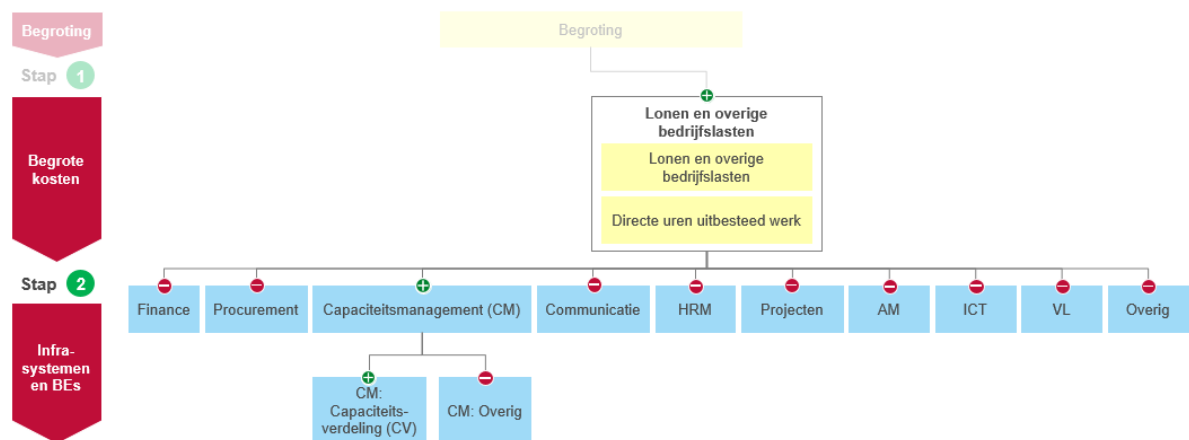
**Figuur 6 Overzicht bedrijfseenheden**

### 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 buitengewoon vervoer.

### 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.



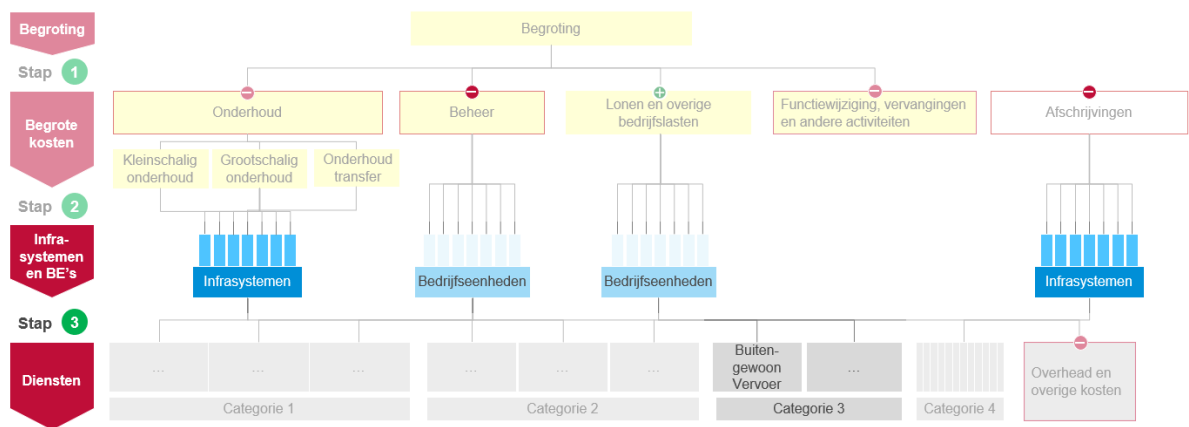
**Figuur 7 Kosten lonen en overige bedrijfslasten voor bedrijfseenheden**

Voor het bepalen van de kostenbasis van de dienst buitengewoon vervoer is alleen (een deel van) de kosten voor de bedrijfseenheid Capaciteitsmanagement (CM) relevant (zie paragraaf 3.6.3). De kosten voor lonen en overige bedrijfslasten voor de bedrijfseenheid CM zijn in de begroting al nader opgesplitst in kosten van Capaciteitsverdeling (CV) en overige kosten voor Capaciteitsmanagement. Ditzelfde geldt voor de kosten voor directe uren voor uitbesteed werk die worden gemaakt voor onderhouds- en beheeractiviteiten voor functiehandhaving. De kosten voor directe uren voor uitbesteed werk voor Capaciteitsmanagement hebben geen betrekking op de activiteiten voor Capaciteitsverdeling (CV), maar zijn volledig gerelateerd aan de overige activiteiten voor (projecten van) CM (CM: overig).

Voor automatiserings- en reiskostenvergoedingen is in de begroting centraal budget opgenomen bij de bedrijfseenheden ICT en HRM. Deze kosten hebben echter betrekking op alle bedrijfseenheden. Om deze reden worden deze kosten naar rato van het aantal begrote FTE's in het totale aantal begrote FTE's toegerekend aan Capaciteitsverdeling.

### 3.6 Toerekening kosten naar dienst buitengewoon vervoer (stap 3)

Nadat de kosten per infrasysteem en per bedrijfseenheid zijn vastgesteld, vindt de toerekening van kosten naar de dienst buitengewoon vervoer 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 8 Toerekening kosten per infrasysteem en bedrijfseenheid naar diensten**

### 3.6.1 Toerekening onderhoud en afschrijvingskosten per infrasysteem

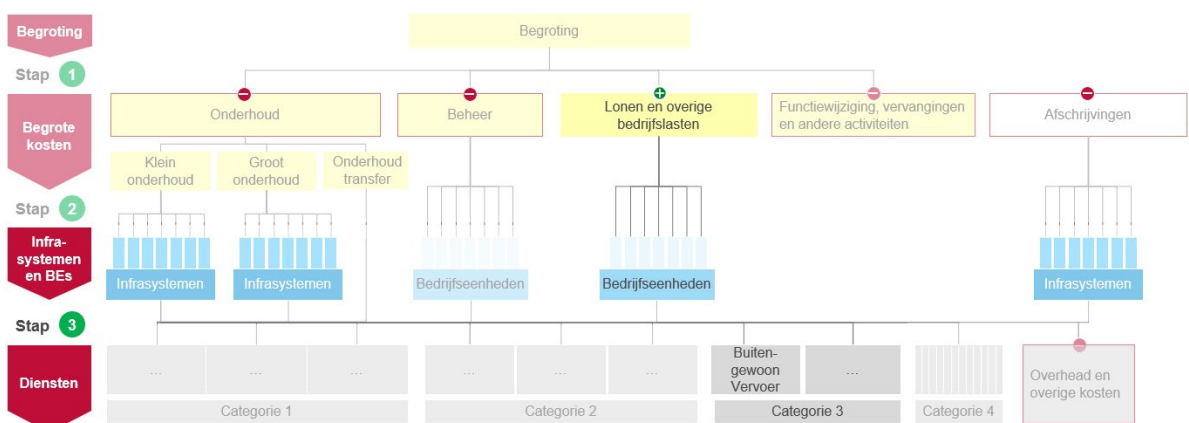
De kosten voor kleinschalig onderhoud, grootschalig onderhoud, onderhoud transfer en afschrijvingen zijn opgesplitst naar kosten per infrasysteem. Voor de dienst buitengewoon vervoer is er geen sprake van onderhoudskosten en afschrijvingen. Daarom worden er geen kosten per infrasysteem toegerekend aan de dienst buitengewoon vervoer.

### 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 buitengewoon vervoer.

### 3.6.3 Toerekening lonen en overige bedrijfslasten per bedrijfseenheid

De kosten voor lonen en overige bedrijfslasten zijn opgesplitst naar kosten per bedrijfseenheid.



**Figuur 9 Toerekening lonen en overige bedrijfslasten per bedrijfseenheid naar de dienst buitengewoon vervoer**

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

Bedrijfs-eenheid	Toelichting	Toerekening aan diensten
Capaciteitsmanagement	<p>De activiteiten van de bedrijfseenheid Capaciteitsmanagement zijn opgesplitst in kosten voor capaciteitsverdeling (CV) en overige kosten (CM: overig). Binnen CV worden de kosten voor de activiteiten voor buitengewoon vervoer 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 buitengewoon vervoer.</p> <p>De overige kosten voor Capaciteitsmanagement worden in het geheel niet aan de dienst buitengewoon vervoer toegerekend.</p>	Deels aan dienst buitengewoon vervoer

**Figuur 10 Toerekening lonen en overige bedrijfslasten naar dienst buitengewoon vervoer**



## 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 buitengewoon vervoer zijn bepaald. Uit de totale begrote kosten wordt een kostenbasis voor de dienst buitengewoon vervoer afgeleid die als basis dient voor het berekenen van de vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer.

Uit de Richtlijn en het Besluit implementatie volgt dat voor vergoedingen voor aanvullende 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.<sup>15</sup>

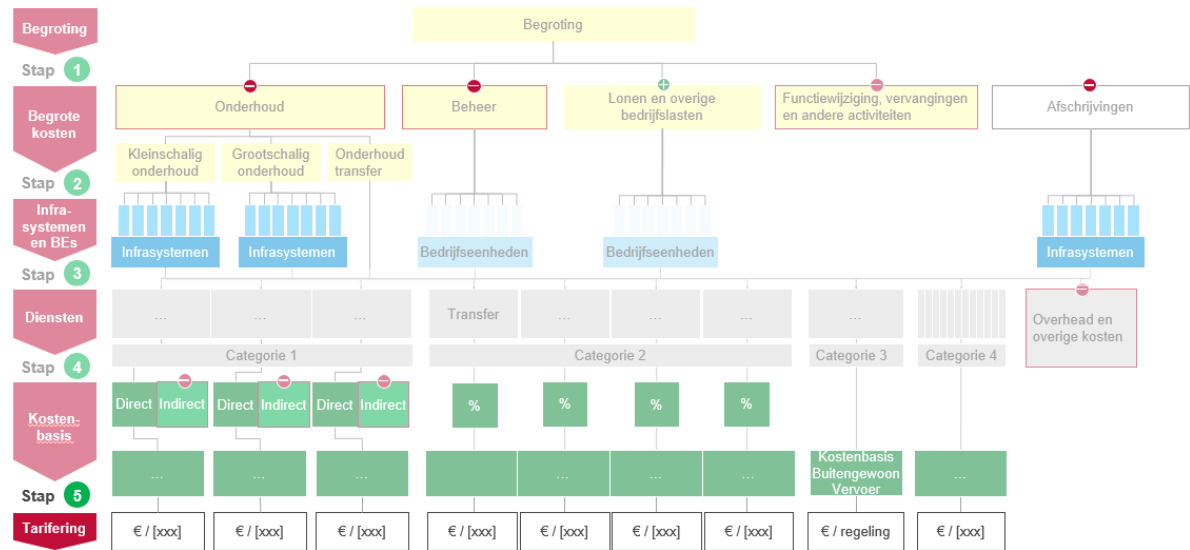
ProRail kiest ervoor om een kostenbasis voor de dienst buitengewoon vervoer vast te stellen die gelijk is aan de totale begrote kosten voor de dienst buitengewoon vervoer. De vergoeding die wordt berekend (zie hoofdstuk 5) is dus gebaseerd op de totale begrote kosten die nodig zijn om de dienst buitengewoon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

---

<sup>15</sup> Artikel 31 lid 8 van de Richtlijn en artikel 19 Besluit implementatie.

## 5. Berekening vergoeding (stap 5)

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



Figuur 11 Bepalen vergoedingen dienst buitengewoon vervoer (stap 5)

De totale kosten voor de dienst buitengewoon vervoer volgen uit de kostentoekening zoals in hoofdstuk 3 en 4 is beschreven. De berekening van de vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer vindt plaats in drie stappen:

### 1. Bepalen tariefdrager

Om de vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer 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

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

### 3. Berekenen vergoeding

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

## **5.1 Tariefdrager maatwerkregelingen**

Voor de dienst buitengewoon vervoer is gekozen voor de tariefdrager *aangevraagde maatwerkregelingen*. De kosten voor de dienst buitengewoon vervoer worden voor een belangrijk deel bepaald door de omvang van het aantal aangevraagde maatwerkregelingen. Bij een aanvraag buitengewoon vervoer neemt ProRail deze aanvraag in behandeling en worden uren – en hiermee kosten – gemaakt voor het opstellen van de regeling.

## **5.2 Gebruiksomvang maatwerkregelingen**

Om de vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer te berekenen wordt vervolgens de begrote gebruiksomvang bepaald. De gebruiksomvang betreft het volume van het aantal aangevraagde maatwerkregelingen buitengewoon vervoer.

De gebruiksomvang van de tariefdrager aangevraagde maatwerkregelingen wordt bepaald op basis van de prognose voor de vierjaarsperiode (2026 - 2029). Op basis hiervan wordt het gemiddelde aantal aangevraagde maatwerkregelingen per jaar bepaald.

## **5.3 Berekening vergoeding dienst buitengewoon vervoer**

De vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer wordt bepaald door de gemiddelde begrote kosten per jaar voor deze dienst te delen door het gemiddelde aantal geprognosticeerde aangevraagde maatwerkregelingen per jaar. Hieruit volgt de vergoeding per aangevraagde maatwerkregeling. Deze vergoeding wordt in rekening gebracht per aanvraag, ongeacht het feit of (een) specifieke trein(en) waarvoor de maatwerkregeling is aangevraagd daadwerkelijk worden gereden.

## 6. Proces vaststellen vergoeding dienst Buitengewoon Vervoer

In de hoofdstukken 2 tot en met 5 zijn de stappen beschreven die moeten worden doorlopen om de vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer te berekenen voor de periode 2026 - 2029. In dit hoofdstuk wordt het proces voor het berekenen en vaststellen van de vergoeding uitgewerkt.

### 6.1 Toepassing van de methode

De onderhavige methode voor toerekening wordt toegepast voor het berekenen van de vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer voor de periode 2026 tot en met 2029. De vergoeding wordt berekend op basis van de gemiddelde begrote kosten en de gemiddelde geprognosticeerde gebruiksomvang voor de periode 2026 - 2029 en wijzigt tussentijds niet, met uitzondering van indexatie.

De externe accountant onderzoekt of de berekening van de vergoeding van de dienst buitengewoon vervoer is uitgevoerd op basis van de onderhavige methode voor toerekening en controleert hierbij tevens of de informatie uit de verschillende brondocumenten juist is toegepast. De accountant hanteert hierbij de standaard 4400 van de Handleiding Regelgeving Accountancy.

De berekening van de vergoeding (ofwel de *toepassing* van deze methode) vindt plaats in het jaar 2024. De vergoeding wordt in het najaar 2024 gepubliceerd in de ontwerp Netverklaring 2026. In december 2024 wordt, na consultatie van de gerechtigden, de definitieve versie van de Netverklaring 2026 gepubliceerd.

### 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 2023). Omdat de vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer 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.

In het vervolg van deze paragraaf wordt achtereenvolgens toegelicht hoe het indexatieproces verloopt, welke indexcijfers worden gehanteerd en hoe het percentage waarmee de vergoedingen worden geïndexeerd wordt berekend.

#### 6.2.1 Proces indexeren vergoedingen

De vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer wordt jaarlijks geïndexeerd.

*2024: Initiële berekening vergoedingen 2026-2029 en indexatie naar prijspeil 2025*

De berekening van de vergoedingen voor de periode 2026 - 2029 wordt gemaakt in het prijspeil 2023, het prijspeil waarin de Subsidieaanvraag 2024 is opgesteld. Bij de publicatie in de Netverklaring 2026 in het najaar 2024 worden de vergoedingen geïndexeerd naar prijspeil 2025. Hierbij worden de verwachte CPI's voor de jaren 2024 en 2025 gebruikt. In de Netverklaring 2026

worden ook de vergoedingen opgenomen voor de jaren 2027, 2028 en 2029, uitgedrukt in (hetzelfde) prijspeil 2025.<sup>16</sup>

## 2025: Indexatie naar prijspeil 2026

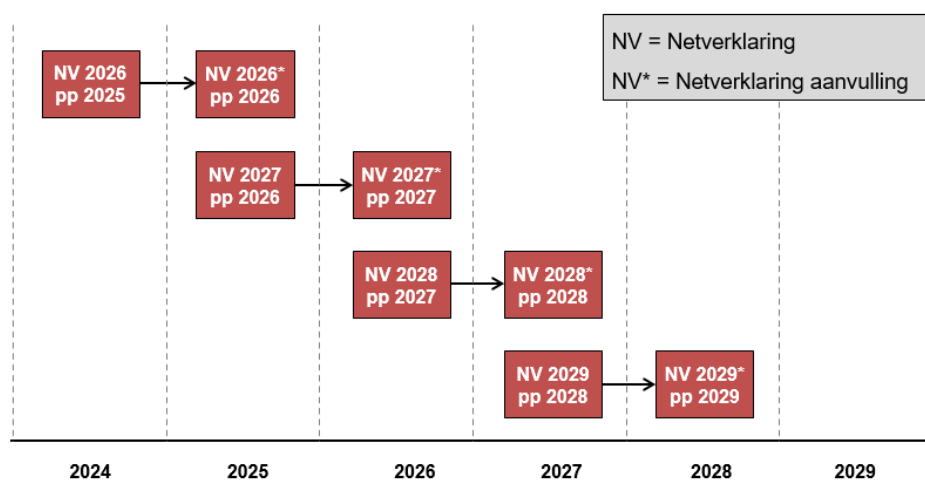
In de eerste helft van 2025 worden de vergoedingen voor de periode 2026 - 2029 geïndexeerd naar prijspeil 2026. Uitgangspunt bij de indexatie is het oorspronkelijke prijspeil waarin de Subsidieaanvraag 2024 is opgesteld en de berekening van de vergoedingen is gemaakt (prijspeil 2023). Voor indexatie naar prijspeil 2024 wordt nu de gerealiseerde inflatie conform de CBS-index toegepast, voor indexatie naar prijspeil 2025 en 2026 de meest recente verwachting voor de CPI. De vergoedingen voor de periode 2026 - 2029 in prijspeil 2026 worden gepubliceerd door middel van een aanvulling op de Netverklaring 2026.

In de tweede helft van 2025 wordt ook de (ontwerp) Netverklaring 2027 gepubliceerd. De vergoedingen in deze Netverklaring 2027 worden ook uitgedrukt in prijspeil 2026, gelijk aan het prijspeil in de aanvulling op de Netverklaring 2026.

## 2026 - 2028: Indexatie naar prijspeil 2027, 2028 en 2029

In 2026, 2027 en 2028 wordt dezelfde procedure toegepast als in 2025. 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 12 Indexatie vergoeding dienst Buitengewoon Vervoer 2026 - 2029**

<sup>16</sup> 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.

## 6.2.2 Indices voor indexatie vergoedingen

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 Statline<sup>17</sup> gepubliceerde indices die worden gewogen op basis van het specifieke kostenpatroon van ProRail. Hiermee geeft deze index een goede reflectie van de prijsontwikkeling waar ProRail mee is geconfronteerd. De index wordt elk kwartaal door het CBS gepubliceerd in Statline.<sup>18</sup>

Voor het indexeren van de vergoedingen wordt gebruik gemaakt van de maandcijfers van deze index. Het percentage waarmee de vergoedingen worden geïndexeerd wordt berekend op basis van het gemiddelde van de index op maandbasis voor jaar X ten opzichte van jaar X-1 (de jaarmutatatie van deze index). Bijvoorbeeld: Bij indexatie van de vergoedingen voor 2026 naar prijspeil 2026 in de eerste helft van 2025 wordt de gerealiseerde prijsontwikkeling in 2024 berekend als het relatieve verschil tussen het gemiddelde van de 12 maandindices van 2024 ten opzichte van het gemiddelde van de 12 maanden van 2023.

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.

## 6.2.3 Berekening indexatiepercentage vergoedingen

De vergoedingen worden geïndexeerd om te zorgen dat deze gebaseerd zijn op de onderliggende kosten in het prijspeil van het jaar waarin de vergoedingen in rekening worden gebracht. De prijsontwikkeling heeft betrekking op alle kostensoorten, met uitzondering van de afschrijvingskosten van de bestaande activa. Dit betekent dat hiervoor wordt gecorrigeerd bij het bepalen van het indexatiepercentage dat wordt toegepast.

---

<sup>17</sup> StatLine is de databank van het CBS.

<sup>18</sup> Zie: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84538NED/table?dl=330F9>.

Om de afschrijvingskosten van de bestaande activa uit te zonderen van de indexatie, wordt het aandeel bepaald van de geprognosticeerde afschrijvingskosten van de bestaande activa van alle categorie 2 tot en met 4 diensten die ProRail aanbiedt in de totale kostenbasis voor deze categorie 2 tot en met 4 diensten. Dit aandeel (x%) wordt bepaald als een gemiddelde voor de gehele tariefperiode en voor alle categorie 2 tot en met 4 diensten. Er wordt dus geen onderscheid gemaakt naar individuele jaren en ook niet naar de individuele diensten. De indices per jaar (CBS-index voor historische jaren en de CPI voor toekomstige jaren) worden vervolgens verlaagd met dit berekende aandeel (van x%).

## Bijlage A Begrippenlijst

Begrippen	Beschrijving
<b>Autoriteit Consument en Markt (ACM)</b>	De Autoriteit Consument en Markt, genoemd in artikel 2, eerste lid, van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt.
<b>Bedrijfseenheid</b>	Organisatie-onderdeel. Zie bijlage G voor een overzicht van de bedrijfseenheden van ProRail.
<b>Beheerder</b>	Houder van een concessie als bedoeld in artikel 16, eerste lid van de Spoorwegwet.
<b>Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (Besluit implementatie)</b>	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).
<b>Capaciteit</b>	Capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 1 Spoorwegwet.
<b>Capaciteits-verdelingsproces</b>	Proces zoals beschreven in hoofdstuk vier van de netverklaring.
<b>Categorie 1 diensten</b>	Minimumtoegangspakket, zoals bedoeld in Bijlage II, punt 1, van de Richtlijn.
<b>Categorie 2 diensten</b>	De (toegang tot) dienstvoorzieningen en tot de diensten verleend in die voorzieningen, zoals bedoeld in Bijlage II, punt 2, van de Richtlijn.
<b>Categorie 3 diensten</b>	Aanvullende diensten, zoals bedoeld in Bijlage II, punt 3, van de Richtlijn.
<b>Categorie 4 diensten</b>	Ondersteunende diensten, zoals bedoeld in Bijlage II, punt 4, van de Richtlijn.
<b>Concessie</b>	Concessie voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 16 Spoorwegwet.
<b>Consumenten Prijs Index (CPI)</b>	Maatstaf voor gemiddelde prijsontwikkeling in Nederland. De CPI geeft de prijsontwikkeling weer van goederen en diensten die Nederlandse huishoudens aanschaffen voor consumptie.
<b>Dienstregelingsjaar</b>	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.



<b>Dienstvoorzieningen</b>	Dienstvoorziening als bedoeld in artikel 3, onderdeel 11, van de Richtlijn.
<b>Directe kosten</b>	De kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Zie artikel 2 Uitvoeringsverordening. Ook wel: kostenbasis minimumtoegangspakket.
<b>Gebruiksomvang</b>	Het volume van het treinverkeer. Dit wordt uitgedrukt in de eenheid van de tariefdrager.
<b>Gebruiksvergoeding</b>	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.
<b>Hoofdspoorweg- infrastructuur</b>	Spoorweginfrastructuur, waarbij de spoorwegen als hoofdspoorwegen zijn aangewezen, zoals bedoeld in artikel 1 Spoorwegwet.
<b>Incidentenbestrijding</b>	Het herstellen van een veilige en ongestoorde treindienst na verstoringen. De taken worden uitgevoerd ten behoeve van de alarmering, beredding en het baanvrij maken na incidenten.
<b>Infrasysteem</b>	Cluster van assets.
<b>Kostensoorten</b>	Voor een definitie en nadere toelichting op de kostensoorten wordt verwezen naar bijlage C.
<b>Kostenbasis minimum- toegangspakket</b>	Alle kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Ook wel: directe kosten.
<b>Minimum- toegangspakket</b>	Minimumtoegangspakket zoals bedoeld in Bijlage II, punt 1, van de Richtlijn.
<b>Ministerie van IenW (IenW)</b>	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, een publiekrechtelijke rechtspersoon, gevestigd te Den Haag.
<b>MIRT</b>	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.
<b>Netverklaring</b>	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.
<b>ProRail</b>	ProRail B.V., een Besloten Vennootschap, gevestigd te Utrecht.

<b>Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (Richtlijn)</b>	Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.
<b>Spoorwegonderneming</b>	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.
<b>Spoorweginfrastructuur</b>	Spoorwegen en de daarvan deel uitmakende elementen van spoorweginfrastructuur als bedoeld in bijlage I bij de Richtlijn.
<b>Spoorwegwet</b>	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.
<b>Subsidieaanvraag</b>	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”.
<b>Tariefdrager</b>	De volume-eenheid op basis waarvan de vergoedingen voor de dienst buitengewoon vervoer in rekening wordt gebracht.
<b>Treinpad</b>	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.
<b>Treindienstleiding</b>	Treindienstleiding heeft betrekking op de besturing van een specifiek gebied, inclusief de bediening van de infrastructuur-elementen 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.
<b>Toegangsovereenkomst</b>	Toegangsovereenkomst (TO) als bedoeld in artikel 59 Spoorwegwet.
<b>Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 (Uitvoeringsverordening)</b>	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.

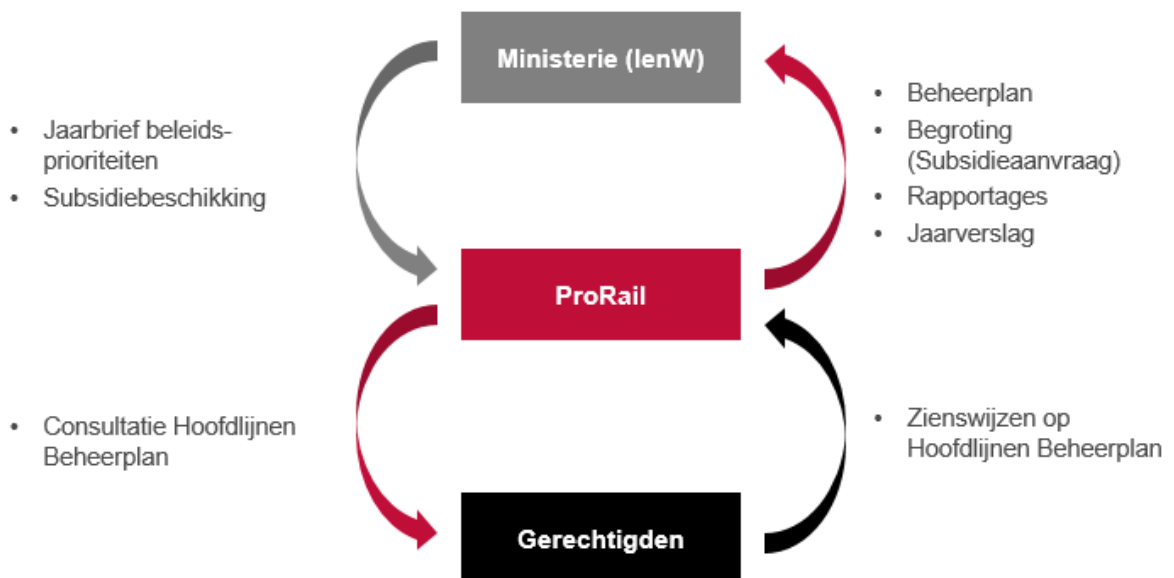
<b>Vergoeding minimum-toegangspakket (VMT)</b>	Vergoeding die ProRail in rekening brengt bij spoorwegondernemingen voor het minimumtoegangspakket.
<b>Verkeersleiding</b>	Verkeersleiding heeft betrekking op het monitoren van de uitvoering van het treindienstproces in de verschillende gebieden, de beschikbaarheid 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 buitengewoon vervoer. 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 buitengewoon vervoer.

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).<sup>19</sup>

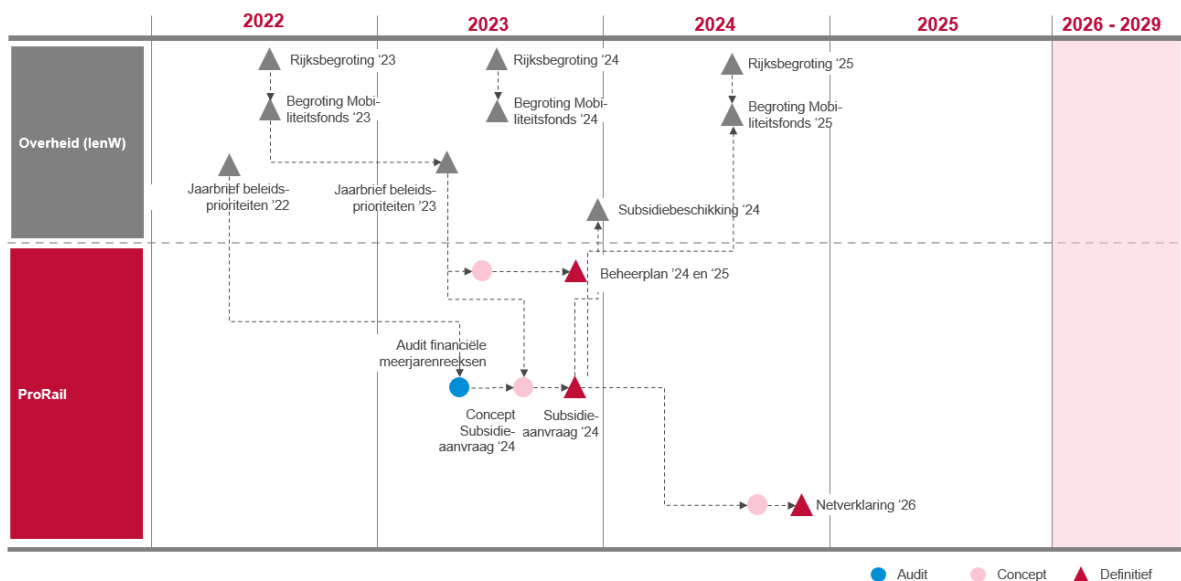
In Figuur 13 is een (conceptueel) overzicht gegeven van de planning en control cyclus, de interactie tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), ProRail en gerechtigden en de verschillende documenten die relevant zijn in dit proces. Dit wordt in het vervolg van deze bijlage meer in detail toegelicht.



**Figuur 13 Conceptueel overzicht planning en control cyclus**

In Figuur 14 is de planning en control cyclus van ProRail schematisch weergegeven. In de navolgende paragrafen worden de verschillende elementen en processtappen nader toegelicht.

<sup>19</sup> Indien de omvorming van ProRail niet vóór 2025 heeft plaatsgevonden, dan heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toegezegd te zorgen voor een tijdige oplossing op basis waarvan ProRail haar taken ten aanzien van de hoofdspoorweginfrastructuur kan blijven uitvoeren.



**Figuur 14 Context planning en control cyclus ProRail**

De planning en control cyclus van ProRail kent een keer in de vier jaar 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 jaarbrief met beleidsprioriteiten van lenW als start van de jaarcyclus. In de jaarbrief met beleidsprioriteiten geeft lenW relevante ontwikkelingen en specifieke aandachtspunten mee voor de taakuitoefening en de beleidsprioriteiten.

### Jaarbrief met beleidsprioriteiten 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 jaarbrief met beleidsprioriteiten <sup>20</sup> die aan ProRail wordt verzonden. De minister stelt jaarlijks de jaarbrief met beleidsprioriteiten op en stuurt deze voor 1 april van het voorafgaande jaar aan ProRail. jaarbrief met beleidsprioriteiten heeft onder meer betrekking op: <sup>21</sup>

- 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.<sup>22</sup>

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

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

<sup>22</sup> 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 Mobiliteitsfonds van lenW die onderdeel is van de Rijksbegroting.<sup>23</sup> Doel van het Mobiliteitsfonds van lenW is de financiering en bekostiging van aanleg, beheer, onderhoud en bediening van infrastructuur. De begroting van het Mobiliteitsfonds wordt jaarlijks opnieuw door de Tweede Kamer vastgesteld en geeft een doorkijk van 15 jaar.<sup>24</sup>

Het financiële uitgangspunt voor de jaarbrief met beleidsprioriteiten 2023 (met betrekking tot het jaar 2024) die ProRail uiterlijk april 2023 ontvangt van lenW is de Rijksbegroting 2023 en de Begroting Mobiliteitsfonds 2023.

## **Begroting, subsidieaanvraag en subsidiebeschikking**

### *Proces eens per vier jaar*

Ter voorbereiding van de 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 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 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 Mobiliteitsfonds (de komende 15 jaar).

De financiële reeksen onderliggend aan deze begroting worden opgesteld door de verschillende bedrijfseenheden binnen ProRail. De reeksen hebben een looptijd van 16 jaar (1 jaar meer dan het Mobiliteitsfonds). Vanuit de techniekvelden, activiteiten en kostensoorten<sup>25</sup> 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

---

<sup>23</sup> 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.

<sup>24</sup> Zie voor de Rijksbegroting 2023 Mobiliteitsfonds 2023: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/begrotingen/2022/09/20/a-mobiliteitsfonds-rijksbegroting-2023>. Het Mobiliteitsfonds 2023 heeft een looptijd van 2022 tot en met 2036.

<sup>25</sup> Voorbeelden techniekvelden: wissels, kunstwerken. Voorbeeld activiteiten: Verkeersleiding. Voorbeelden kostensoorten: kleinschalig onderhoud, beheer.

(instandhoudings-)middelen. Consolidatie en toetsing van de reeksen vindt plaats onder regie van Corporate Control.

De bottom-up begroting met meerjarige reeksen wordt in opdracht van ProRail aanvullend 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. Als de reeksen gereed zijn worden deze in opdracht van lenW geaudit om een oordeel te geven over de kwaliteit van de systematiek van totstandkoming van de reeksen en om de omvang van de ingediende meerjarenreeks te valideren. 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 buitengewoon vervoer voor de periode 2026-2029 is als volgt:

- ProRail heeft in 2022 en begin 2023 de meerjarenreeksen bottom-up opnieuw opgebouwd, deze op hoofdlijnen laten toetsen door Horvat & Partners in het eerste kwartaal van 2023, 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 2023 bij lenW als subsidieaanvraag 2024.
- Op 3 april is een externe auditor in opdracht van lenW gestart met de audit en doorlichting van de meerjarenreeksen die opgenomen worden in de subsidieaanvraag 2024. Deze audit is in de tweede helft van 2023 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).
- ProRail heeft op 1 september 2023 de concept subsidieaanvraag 2024 met meerjarendoorkijk ingediend bij lenW.
- In de periode tussen 1 september en het indienen van de definitieve subsidieaanvraag op 15 november hebben ProRail en lenW de laatste openstaande punten besproken om tot de definitieve subsidieaanvraag 2024 te komen.

- Op 15 november 2023 heeft ProRail de definitieve subsidieaanvraag ingediend bij lenW. Hiermee zijn de financiële kaders voor de periode 2026 - 2029 voor ProRail definitief. Gezien de vertraging in de wetsbehandeling van de omvorming naar zbo heeft ProRail een beheerplan opgesteld met meerjarige doorkijk voor 2024 – 2025.
- De hoofdlijnen van het beheerplan 2024 – 2025 zijn in 2023 geconsulteerd bij gerechtigden waarna het beheerplan op 15 november 2023 formeel is ingediend bij lenW.
- lenW beschikt de subsidie voor 2024 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 vigerende 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.

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 twee jaar een uitgebreider beheerplan<sup>26</sup> op met meerjarige doorkijk. Het voornemen is om in de toekomst over te gaan op het opstellen van een vierjarig beheerplan in lijn met de financiële kaders die gelden voor de meerjarenperiode waar het beheerplan betrekking op heeft. 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 jaarbrief met

---

<sup>26</sup> Jaarlijks op te stellen plan als bedoeld in artikel 17a van de Spoorwegwet.



beleidsprioriteiten 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 jaarbrief met beleidsprioriteiten 2023 (met betrekking tot het jaar 2024) van lenW (uiterlijk 1 april 2023) stelt ProRail de hoofdlijnen van het (ontwerp) beheerplan 2024 – 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 1 juni 2023 voor advies en zienswijzen voorgelegd aan gerechtigden.<sup>27</sup> 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 2023 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 2023 stuurt ProRail het definitieve beheerplan 2024 - 2025 aan de concessieverlener. Op grond van de concessie behoeft het beheerplan instemming van de concessieverlener. Besluitvorming omtrent de subsidieverlening op grond van de Wet Mobiliteitsfonds vindt gelijktijdig plaats.

Het beheerplan geeft een meerjarige doorkijk, in het geval van beheerplan 2024 – 2025 is de doorkijk twee jaar (in lijn met de meerjarenperiode met lenW 2022 – 2025). Het beheerplan wordt jaarlijks geactualiseerd in de vorm van een aangescherpt beheerplan (het zogenaamde addendum).

Dit aangescherpte beheerplan omvat, voor zover van toepassing, de noodzakelijke, wezenlijke mutaties op het 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 jaarbrief met beleidsprioriteiten 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 aangescherpte 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 lenW.

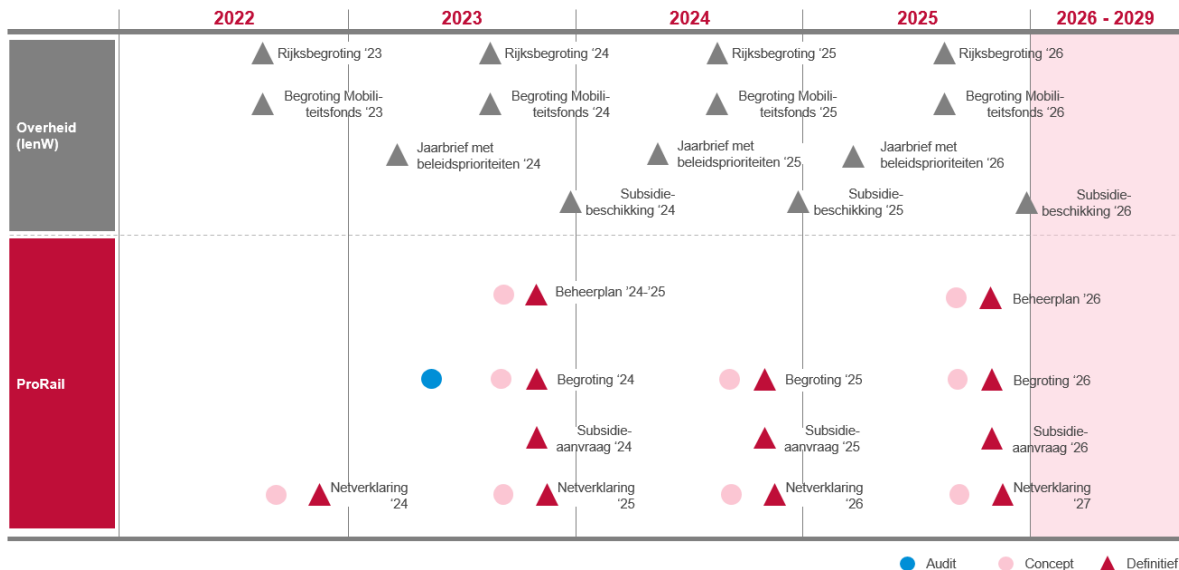
De vaststelling van de vergoeding dienst buitengewoon vervoer voor de periode 2026 - 2029 vindt plaats in 2024, op basis van de subsidieaanvraag 2024 (inclusief de bijbehorende financiële meerjarenreeksen) en het uitgebreide Beheerplan 2024 – 2025. Vaststellen van het aangescherpte beheerplan vindt na dit moment plaats.

---

<sup>27</sup> Op grond van artikel 16 lid 6, 7 en 8 van de Beheerconcessie 2015 - 2025.

Het aangescherpte beheerplan heeft in beginsel geen invloed op het bepalen van de kostenbasis voor de dienst buitengewoon vervoer, aangezien de vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer voor de meerjarenperiode 2026 – 2029 wordt vastgesteld.

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



**Figuur 15** 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 vinden maandgesprekken plaats in de Executive Committee met de verantwoordelijke directeuren van bedrijfseenheden over de indicatoren waarover wordt gerapporteerd aan lenW. Verantwoording vindt plaats via kwartaalrapportages voor geheel ProRail, waarin elk kwartaal alle items uit het beheerplan en de subsidieaanvraag/-beschikking zijn opgenomen.. Ook wordt op kwartaalbasis de kwartaalrapportage besproken met de Raad van Commissarissen.

Externe verantwoording vindt plaats door middel van het online prestatiedashboard<sup>28</sup>, 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.

<sup>28</sup> 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.

- **Klimaatadaptatie en Duurzaamheid:** De kosten voor Klimaatadaptatie en Duurzaamheid hebben betrekking op activiteiten voor het uitvoeren van studies en betreffen verder vervangingsuitgaven (investeringen), geen kosten.
- **Dienstverleningsmodel Kijfhoek:** Kosten voor het dienstverleningsmodel Kijfhoek betreffen de kosten in het geval zou worden besloten dat het exploitatiemodel van het emplacement Kijfhoek gewijzigd wordt en ProRail de exploitant van de dienstvoorziening zou worden.
- **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 en bijzondere kosten:** ProRail heeft naast rentelasten ook rentebaten over openstaande saldi. Deze baten zijn gesaldeerd met de lasten. De bijzondere kosten betreffen kosten voor de regeling 'Geld terug bij vertraging'<sup>29</sup> en compensatieregelingen.
- **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 buitengewoon vervoer, omdat de vergoeding voor de dienst buitengewoon vervoer gebaseerd moet zijn op de (begrote) kosten. Er worden echter geen afschrijvingskosten toegerekend aan de dienst buitengewoon vervoer

---

<sup>29</sup> ProRail vergoedt een deel van de kosten van spoorwegondernemingen als gevolg van claims van reizigers bij vertraging.

## **Bijlage D    Eliminaties**

Niet van toepassing voor de dienst buitengewoon vervoer.

## **Bijlage E    Prognosticeren afschrijvingskosten**

Niet van toepassing voor de dienst buitengewoon vervoer.

## **Bijlage F    Infrasystemen**

Niet van toepassing voor de dienst buitengewoon vervoer.

## Bijlage G Bedrijfseenheden

Bedrijfseenheid	Beschrijving
<b>Finance</b>	Finance is verantwoordelijk voor de financiële sturing en administratie en bestaat uit de afdelingen: Financiële Administratie, Rapportage & Analyse, Corporate Control, Projectbeheersing en Control, Business Control en Landelijk Control.
<b>Procurement</b>	Procurement houdt zich bezig met aanbesteding en contractering van inkoop. De bedrijfseenheid bestaat uit de afdelingen Tendermanagement Inkoop en Contracten, Cost Engineering en Inkoopinnovatie.
<b>Capaciteitsmanagement</b>	<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 voor Beheer, Infra Ontwikkeling en Accountmanagement. Binnen Capaciteitsmanagement wordt ook het programma dienstverleningsmodel Kijfhoek gecoördineerd. De afdelingen Capaciteitsverdeling Verkeer en Capaciteitsverdeling voor Beheer zijn verantwoordelijk voor de verdeling van de capaciteit op het spoor.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Capaciteitsverdeling Verkeer is verantwoordelijk voor het inventariseren en verdelen van capaciteit ten behoeve van personenvervoer en goederenvervoer.</li> <li>• Capaciteitsontwikkeling voor Beheer is verantwoordelijk voor het inventariseren en verdelen van capaciteit voor onderhoud en werkzaamheden aan de infrastructuur.</li> </ul>
<b>Communicatie</b>	Communicatie en Externe Betrekkingen bestaat uit de volgende afdelingen: Externe Betrekkingen, Corporate Advies, Omgevingscommunicatie & Publiekvoorlichting en Media & Creatie.
<b>HRM</b>	HRM is verantwoordelijk voor het personeelsbeleid en heeft de volgende afdelingen: Recruitment & Arbeidsmarktbenadering, HR Operations, HR Expert Center, HR Business Partners, Trainees en Human Facility Management.
<b>Projecten</b>	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 Gebiedsmanagers Projectenportfolio, Projectmanagement, Grote strategische programma's en projecten, Portfoliomanagement en Stations.



<b>Asset Management</b>	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 & informatie, Dagelijkse operatie, Techniek, Kwaliteit & Veiligheid.
<b>ICT</b>	De bedrijfseenheid ICT ondersteunt de overige bedrijfseenheden op het gebied van ICT en omvat de afdelingen Assets & Bedrijfsvoering, Logistiek, Infrastructuur & Operatie en CIO Office. De ontwikkelafdelingen Assets & Bedrijfsvoering, Logistiek en Infrastructuur & Operatie kennen elk een afdeling Delivery management en een afdeling Informatiemanagement en architectuur.
<b>Verkeersleiding</b>	<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 omvat de afdelingen Logistieke Uitvoering, Ontwikkeling van de Logistiek, Incidentenbestrijding (met 6 regionale eenheden), Mens en Cultuur en Prestatieanalysebureau. De in totaal twaalf verkeersleidingsposten en het Centraal Monitorings- en Besturingsorgaan maken deel uit van de afdeling Logistieke Uitvoering.</p>
<b>Ondersteunende afdelingen en overige staf</b>	Overige staf en ondersteunende afdelingen zijn: Strategie en Ontwikkeling; Corporate Audit; Integriteit, Risicomanagement en Compliance; Veiligheid; Technische Vernieuwingen en Innovatie; Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed; Bureau Spoorbouwmeester en het programma ERTMS.