

**Methode voor toerekening van kosten
aan de dienstvoorziening transfer
2026 - 2029**

ProRail

Kenmerk TS01046A9B2-1930695153-1933
Status Definitief
Datum 30 augustus 2024

Versiebeheer

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

Inhoudsopgave

Versiebeheer	1
1. Vooraf	5
1.1 Inleiding	5
1.2 Juridisch kader	5
1.3 Scope: termijn	5
1.4 Leeswijzer	6
2. De dienst transfer	7
3. Kostentoe rekening	9
3.1 Inleiding	9
3.2 Eliminaties	10
3.3 Begroting ProRail	10
3.4 Afsplitsing: kostencategorieën niet gerelateerd aan dienst transfer (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
3.5.1.1 Opsplitsing kosten kleinschalig onderhoud naar infrasystemen	14
3.5.1.1.1 PGO-contracten	15
3.5.1.1.2 Servicecontracten	15
3.5.1.1.3 Overige kosten kleinschalig onderhoud	16
3.5.1.2 Opsplitsing kosten grootschalig onderhoud naar infrasystemen	16
3.5.1.2.1 Overige kosten grootschalig onderhoud	17
3.5.1.3 Opsplitsing kosten onderhoud transfer naar infrasystemen	17
3.5.1.4 Opsplitsing afschrijvingskosten naar infrasystemen	17
3.5.2 Opsplitsen kosten naar bedrijfseenheden	17
3.5.2.1 Opsplitsing kosten beheer naar bedrijfseenheden	18
3.5.2.1.1 Asset Management	19
3.5.2.1.2 ICT	20
3.6 Toerekening kosten naar dienst transfer (stap 3)	20
3.6.1 Toerekening onderhoud en afschrijvingskosten per infrasysteem	21
3.6.2 Toerekening beheer per bedrijfseenheid	23
3.6.2.1 Asset Management	24
3.6.2.2 ICT	25
4. Kostenbasis (stap 4)	26

5. Berekening vergoeding (stap 5)	27
5.1 Tariefdrager haltering.....	28
5.2 Gebruiksomvang halteringen.....	29
5.3 Berekening vergoeding dienst transfer	30
6. Proces vaststellen vergoeding dienst transfer	31
6.1 Toepassing van de methode	31
6.2 Indexatie vergoedingen.....	31
6.2.1 Proces indexeren vergoedingen.....	31
6.2.2 Indices voor indexatie vergoedingen.....	33
6.2.3 Berekening indexatiepercentage vergoedingen	33
Bijlage A Begrippenlijst	35
Bijlage B Planning en control cyclus	39
Bijlage C Kostensoorten	46
Bijlage D Eliminaties	48
Bijlage E Prognosticeren afschrijvingskosten	49
Bijlage F Infrasystemen	56
Bijlage G Bedrijfseenheden	59

Lijst van figuren

Figuur 1	Model kostentoerekening.....	6
Figuur 2	Stappen in de kostentoerekening.....	9
Figuur 3	Kostencategorieën in de dienst transfer.....	11
Figuur 4	Opsplitsing begrote kosten naar infrasystemen en bedrijfseenheden.....	13
Figuur 5	Opsplitsing onderhoudskosten en afschrijvingskosten naar infrasystemen.....	14
Figuur 6	Overzicht infrasystemen.....	14
Figuur 7	Kosten kleinschalig onderhoud.....	15
Figuur 8	Kosten grootschalig onderhoud.....	16
Figuur 9	Kosten voor grootschalig onderhoud gerelateerd aan één infrasysteem.....	16
Figuur 10	Kosten onderhoud transfer.....	17
Figuur 11	Afschrijvingskosten.....	17
Figuur 12	Opsplitsing beheerkosten naar bedrijfseenheden.....	18
Figuur 13	Overzicht bedrijfseenheden.....	18
Figuur 14	Kosten beheer voor bedrijfseenheden.....	19
Figuur 15	Toerekening kosten per infrasysteem en bedrijfseenheid naar diensten.....	20
Figuur 16	Toerekening kosten per infrasysteem naar diensten.....	21
Figuur 17	Toerekening kosten onderhoud en afschrijving per infrasysteem naar dienst transfer.....	23
Figuur 18	Toerekening beheerkosten per bedrijfseenheid naar dienst transfer.....	23
Figuur 19	Toerekening beheerkosten Asset Management naar dienst transfer.....	25
Figuur 20	Toerekening beheerkosten ICT naar dienst transfer.....	25
Figuur 21	Kostenbasis dienst transfer.....	26
Figuur 22	Bepalen vergoedingen dienst transfer (stap 5).....	27
Figuur 23	Stationsklassen.....	28
Figuur 24	Treinklassen.....	29
Figuur 25	Relatieve verhouding vergoeding dienst transfer.....	29
Figuur 26	Indexatie vergoeding dienst transfer 2026 - 2029.....	32
Figuur 27	Conceptueel overzicht planning en control cyclus.....	39
Figuur 28	Context planning en control cyclus ProRail.....	40
Figuur 29	Jaarlijkse planning en control cyclus.....	45
Figuur 30	Schematische weergave bepaling afschrijvingskosten bestaande activa.....	51
Figuur 31	Voorbeeldberekening afschrijving bestaand activum.....	51
Figuur 32	Van activa naar infrasystemen via de activaklassetabel.....	52
Figuur 33	Schematische weergave bepaling mutaties functiehandhaving en functiewijziging.....	53
Figuur 34	Voorbeeldberekening begrote investering voor een infrasysteem.....	53
Figuur 35	Voorbeeldberekening mutatie afschrijvingskosten investeringen.....	54
Figuur 36	Schematische weergave mutatie desinvesteringen.....	54
Figuur 37	Voorbeeldberekening mutatie afschrijving desinvesteringen.....	55
Figuur 38	Schematische weergave totale afschrijvingskosten per infrasysteem.....	55

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 dienstvoorzieningen, en de diensten verleend in deze voorzieningen, dient een spoorwegonderneming een vergoeding te betalen aan ProRail. Op ProRail rust de verplichting om voor de (toegang tot de) dienstvoorziening transfer (hierna: dienst transfer) een methode op te stellen voor de toerekening van de kosten.² In deze methode wordt beschreven hoe kosten worden toegerekend aan de dienst transfer en hoe vervolgens de vergoeding voor de dienst transfer wordt bepaald.

1.2 Juridisch kader

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

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

1.3 Scope: termijn

De methode voor toerekening zal worden toegepast voor het berekenen van de vergoeding voor de dienst transfer 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 transfer gedurende de periode 2026 – 2029 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 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

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 de dienst transfer hoofdstuk 6.

opdracht van lenW door een externe partij getoetst. Voor het bepalen van de vergoeding voor het de dienst transfer 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.

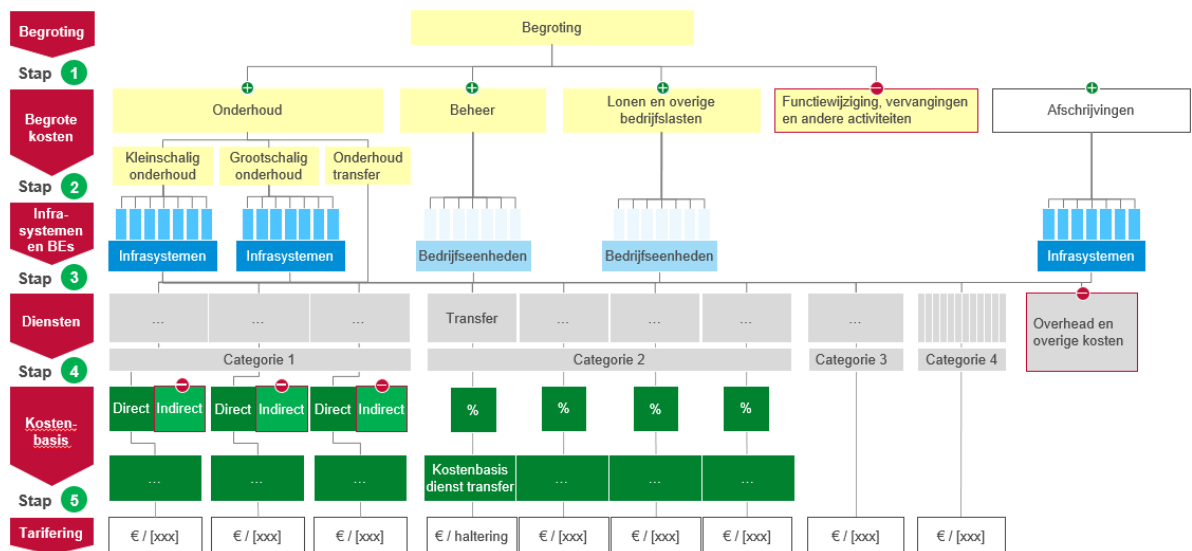
Voor een gedetailleerde beschrijving van de planning en control cyclus van ProRail wordt verwezen naar bijlage B.

1.4 Leeswijzer

Dit document is als volgt ingedeeld:

In hoofdstuk 2 wordt de dienst transfer beschreven die ProRail verleent aan spoorwegondernemingen. Hoofdstuk 3 beschrijft de verschillende stappen in de toerekening van kosten aan de dienst transfer. In hoofdstuk 4 wordt nader uitgewerkt welk deel van de kosten van de dienst transfer wordt opgenomen in de vergoeding voor de dienst transfer. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 beschreven hoe de vergoeding voor de dienst transfer wordt berekend en in hoofdstuk 6 hoe het proces van het vaststellen van de vergoeding voor de dienst transfer 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 transfer

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 transfer (categorie 2 sub a⁴).

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

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

inclusief de bestaande:

- bewegwijzering;
- camerabeelden i.v.m. transferveiligheid op de stations waar een spoorwegonderneming halteert;
- verlichting;
- klokken;
- omroepvoorzieningen;
- wachtvoorzieningen;
- reisinformatievoorzieningen (frames, schermen);
- servicevoorzieningen (frames);
- locatie voor distributiemiddelen (ten behoeve van kaartverkoop automaten en check-in check-out palen);⁵

⁴ Dit betreft de passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan, met inbegrip van de weergave van reisinformatie en passende locaties voor diensten in verband met kaartverkoop.

⁵ Voor zover de locatie in eigendom is van Railinfratrust B.V.

- locatie voor toegangsbeheersingsvoorzieningen (ten behoeve van poorten); ⁶
- locatie voor informatiebalie (ten behoeve van informatieverstrekking); ⁷

om de transfer van reizigers mogelijk te maken, zowel van buiten het station van en naar de treinen als tussen treinen (overstappen).⁸

⁶ Voor zover de locatie in eigendom is van Railinfratrust B.V.

⁷ Voor zover de locatie in eigendom is van Railinfratrust B.V.

⁸ Zie bijlage 25 van de netverklaring voor een overzicht van de stations.

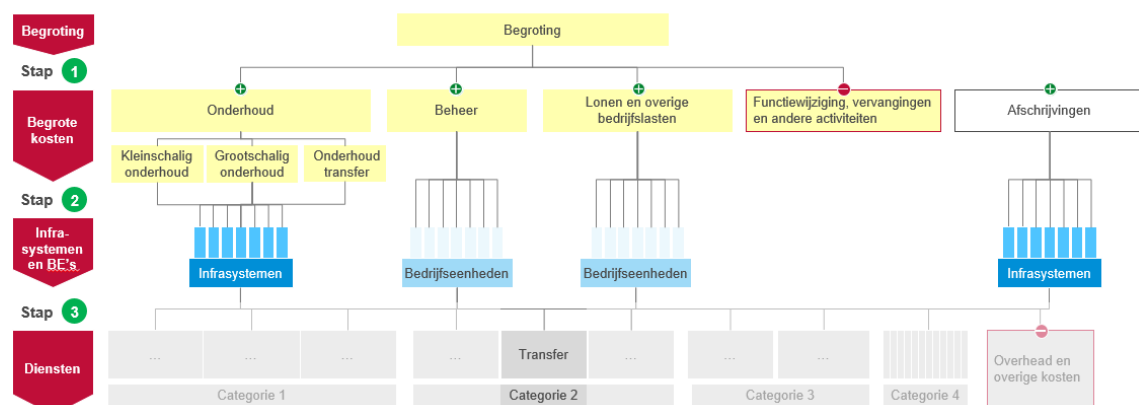
3. Kostentoerekening

3.1 Inleiding

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

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

Deze kostentoerekening, die start met de begroting van ProRail en eindigt met de begrote kosten voor de dienst transfer, 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.⁹ Voor zover sprake is van het toerekenen van kosten aan andere diensten dan de dienst transfer 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 transfer.



Figuur 2 Stappen in de kostentoerekening

⁹ Dit geldt voor eliminaties die op grond van de Uitvoeringsverordening worden afgesplitst uit de kostenbasis voor het minimumtoegangspakket. Voor de dienst transfer zijn deze eliminaties niet aan de orde.

Uitkomst van de drie bovengenoemde stappen in de kostentoerekening zijn de totale begrote kosten van de dienst transfer. Deze totale kosten worden niet volledig in rekening gebracht door middel van de vergoeding voor de dienst transfer. De kosten die wel in rekening worden gebracht worden aangeduid als de **kostenbasis** voor de dienst transfer. 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 Uitvoeringsverordening¹⁰ een aantal specifieke kosten niet mogen worden meegenomen. Deze eliminatieposten hebben alleen betrekking op het minimumtoegangspakket en zijn voor de kostentoerekening aan die dienst transfer 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.¹¹ Ditzelfde uitgangspunt wordt toegepast bij het bepalen van de kosten voor de dienst transfer. 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.¹² Daar waar dit aan de orde is wordt dit nader toegelicht. Deze posten met uitgaven worden niet toegerekend aan de kostenbasis van de dienst transfer. 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 transfer 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 transfer 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 transfer wordt vastgesteld voor de vierjaarsperiode 2026 - 2029. De berekening van de kosten van de dienst transfer 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.

¹⁰ [Uitvoeringsverordening 2015/909/EU](#) betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.

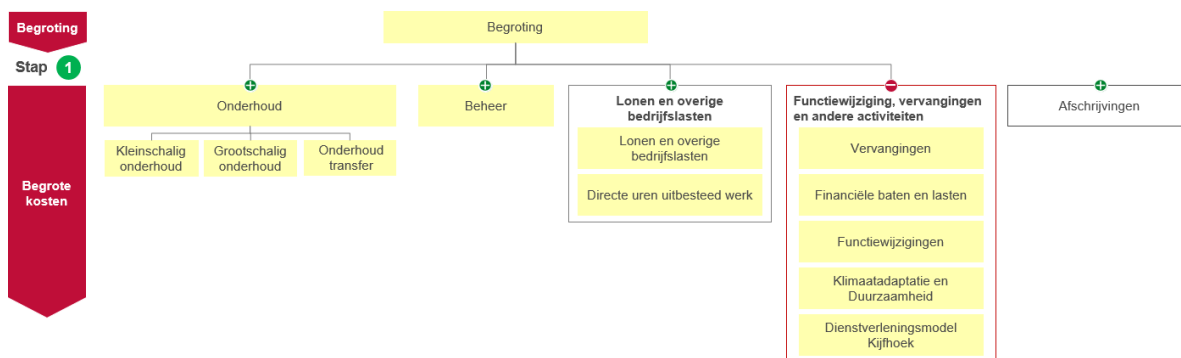
¹¹ Op grond van artikel 3 lid 1 van het Besluit implementatie.

¹² 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.¹³

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

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



Figuur 3 Kostencategorieën in de dienst transfer

Onderstaand wordt per kostencategorie beschreven of de betreffende categorie kosten bevat die een relatie hebben met, en daarmee toegerekend worden aan, de dienst transfer. 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 transfer, dan wel om andere redenen niet zullen worden opgenomen in de kostenbasis voor het de dienst transfer (zoals vervangingsuitgaven en lonen en overige bedrijfslasten), worden in deze stap van de kostentoekening afgesplitst en zijn bij de vervolgstappen van de kostentoekening niet meer in scope.

- **Onderhoud:** De kosten voor onderhoud aan de spoorweginfrastructuur worden gemaakt om de infrastructuur in stand te houden. Kosten voor onderhoud hebben bijvoorbeeld betrekking op grootschalig onderhoud aan stations, waarmee deze kosten een relatie hebben met, en daarmee (deels) zullen worden toegerekend aan de dienst transfer.
- **Beheer:** Kosten voor beheer hebben betrekking op beheeractiviteiten, zoals bijvoorbeeld het beheer van netwerken voor telecommunicatie.¹⁴ Voor de kosten voor beheer geldt dat sprake is van kosten voor activiteiten die noodzakelijk zijn om de dienst transfer te kunnen aanbieden, waarmee deze kosten een relatie hebben met, en daarmee (deels) zullen worden toegerekend aan de dienst transfer.

¹³ 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).

¹⁴ 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. Deze kosten worden niet toegerekend aan de dienst transfer.
- **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 transfer blijken één-op-één uit de begroting.
 - **Vervangingen:** De post vervangingen betreft vervangingsuitgaven (investeringen) en wordt niet toegerekend aan de dienst transfer, 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’¹⁵ en compensatieregelingen. Deze kosten worden geheel afgesplitst en hiermee niet toegerekend aan de dienst transfer. Conform het uitgangspunt dat voor het minimumtoegangspakket wordt gehanteerd, worden financieringskosten en bijzondere kosten ook niet aan de dienst transfer 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 transfer. Afschrijvingskosten die voortvloeien uit deze investeringen worden wel (deels) toegerekend aan de dienst transfer. Zie hiervoor de toelichting in paragraaf 3.4.1.
 - **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 transfer, 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 de betreffende investeringen die wel 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

¹⁵ ProRail vergoedt een deel van de kosten van spoorwegondernemingen als gevolg van claims van reizigers bij vertraging.

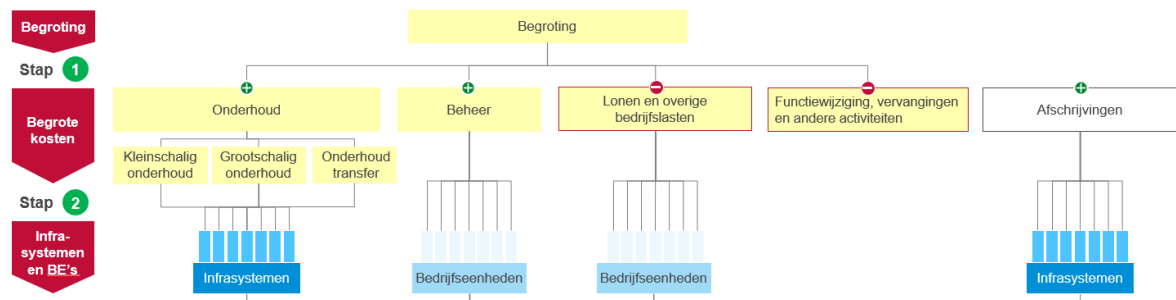
dienstvoorziening zou worden. Deze kosten hebben volledig betrekking op activiteiten die behoren tot de dienstvoorzieningen uit categorie 2 sub c en d uit bijlage II van de Richtlijn¹⁶ en worden niet toegerekend aan de dienst transfer.

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 dienst transfer, aangezien deze post niet gebaseerd is op kosten maar op vervangingsuitgaven. In plaats van de vervangingsuitgaven worden afschrijvingskosten toegerekend aan de dienst transfer. Afschrijvingskosten worden in een apart proces bepaald. Zie voor een toelichting op het proces van het prognosticeren van de afschrijvingskosten bijlage E.

3.5 Opsplitsing kosten naar infrasystemen en bedrijfseenheden (stap 2)

Nadat is vastgesteld welke kostencategorieën een relatie hebben met de dienst transfer 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).

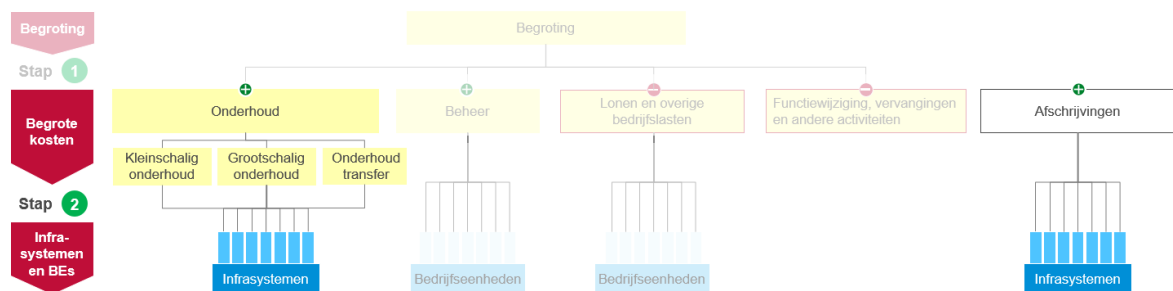


Figuur 4 Opsplitsing begrote kosten naar infrasystemen en bedrijfseenheden

3.5.1 Opsplitsing kosten naar infrasystemen

Om de begrote kosten voor onderhoud en de geprognosticeerde afschrijvingskosten toe te rekenen aan de dienst transfer worden deze kosten eerst opgesplitst in kosten per infrasysteem. Voor de onderhoudskosten geldt dat deze opsplitsing wordt gemaakt voor de subcategorieën kleinschalig onderhoud, grootschalig onderhoud en onderhoud transfer.

¹⁶ Bijlage II sub 2c: rangeerstations en vormingsstations, met inbegrip van rangeervoorzieningen; Bijlage II sub 2d: remisestations.



Figuur 5 Opsplitsing onderhoudskosten en afschrijvingskosten naar infrasystemen

Infrasystemen zijn clusters van assets. Voor de opsplitsing van kosten wordt een gestandaardiseerde set van 18 infrasystemen gebruikt zoals deze ook worden gebruikt in de contracten die ProRail sluit met de aannemers die de onderhoudswerkzaamheden uitvoeren. Zie voor een beschrijving van de infrasystemen bijlage F.

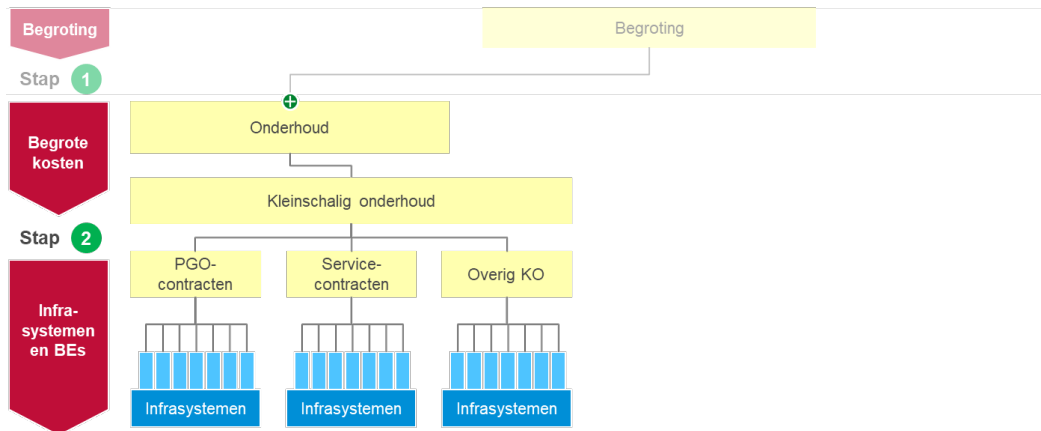
Infrasystemen	
1. Hoofdspoor	10. Beveiligingssysteem
2. Zijspoor	11. Paden, begroeiing, installaties & overig
3. Wissels in hoofdspoor	12. Bovenleiding / voeding
4. Wissels in zijspoor	13. Onderstations / schakelstations
5. Geluidsschermen	14. Telecom
6. Overwegbeveiliging	15. ICT
7. Overwegbevloering	16. Tankinstallatie
8. Kunstwerken	17. Heuvelsysteem
9. Railgebonden gebouwen	18. Transfer

Figuur 6 Overzicht infrasystemen

3.5.1.1 Opsplitsing kosten kleinschalig onderhoud naar infrasystemen

Kleinschalig onderhoud betreft de activiteiten die noodzakelijk zijn om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de hoofdspoorweginfrastructuur te realiseren. De kosten voor deze activiteiten die zijn opgenomen in de begroting zijn opgebouwd uit:

- Kosten voor PGO-contracten (Prestatie Gericht Onderhoud);
- Kosten voor servicecontracten;
- Overige kosten voor kleinschalig onderhoud.



Figuur 7 Kosten kleinschalig onderhoud

3.5.1.1.1 PGO-contracten

Door middel van de contracten met onderhoudsaannemers wordt het onderhoud in 21 verschillende gebieden aanbesteed en uitgevoerd. De contracten met de aannemers zijn contracten voor Prestatie Gericht Onderhoud (PGO). In de PGO-contracten besluiten de aannemers zelf welke onderhoudsactiviteiten uitgevoerd moeten worden om aan de eisen van ProRail te voldoen en storingen te voorkomen. De looptijd van de contracten kan variëren, maar is over het algemeen 5 jaar. De begrote kosten voor PGO-contracten zijn opgenomen in de begroting door een inschatting te maken op basis van informatie zoals deze bekend is uit de bestaande contracten.

PGO-contracten zijn voor een deel opgebouwd uit een onderhoudsplan en een deel vaste kosten. De aannemers specificeren het onderhoudsplan naar infrasystemen, waarmee per contract de kosten van het onderhoud per infrasyteem bekend zijn. De aannemers committeren zich hiermee aan het realiseren van specifieke prestaties van de spoorinfrastructuur in het betreffende PGO-gebied. Indien de prestatie van de aannemer beter of slechter is dan vooraf overeengekomen kunnen bonussen of malussen worden toegepast.

Het vaste deel van het contract omvat bijvoorbeeld kosten voor planning en projectmanagement, algemene kosten (AK) en kosten voor winst en risico (WR). Deze kosten worden door ProRail per contract naar rato van de door de aannemer gespecificeerde kosten per infrasyteem toegerekend aan de verschillende infrasystemen. Voor de verdeling van de kosten over de infrasystemen wordt gebruik gemaakt van de hiervoor genoemde specificatie van de kosten per infrasyteem voor de 18 infrasystemen (zie Figuur 6) zoals deze medio 2019 is vastgesteld op basis van de op dat moment lopende contracten. Omdat er onvoldoende nieuwe gegevens c.q. PGO-contracten beschikbaar zijn om nieuwe analyses op uit te voeren wordt de verdeling gehanteerd zoals in 2019 is vastgesteld.

3.5.1.1.2 Servicecontracten

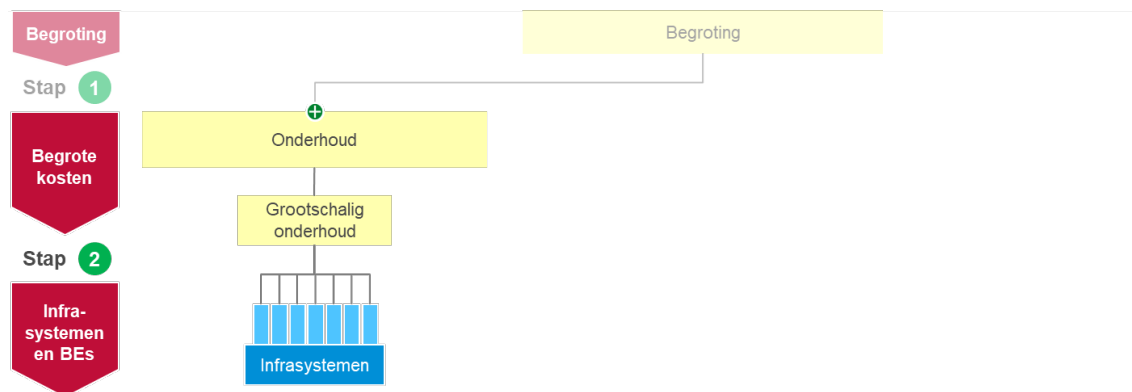
Naast de PGO-contracten met de onderhoudsaannemers worden ook servicecontracten afgesloten met andere opdrachtnemers. De kosten voor deze contracten zijn ook onderdeel van de kosten voor kleinschalig onderhoud. Omdat er geen sprake is van kosten voor servicecontracten die zijn gerelateerd aan de dienst transfer wordt dit in de onderhavige methode niet nader uitgewerkt.

3.5.1.1.3 Overige kosten kleinschalig onderhoud

Binnen de kostencategorie kleinschalig onderhoud is sprake van een klein deel overige kosten. Omdat er geen sprake is van overige kosten die zijn gerelateerd aan de dienst transfer wordt dit in de onderhavige methode niet nader uitgewerkt.

3.5.1.2 Opsplitsing kosten grootschalig onderhoud naar infrasystemen

Grootschalig onderhoud betreft de activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur daarvan op de middellange en lange termijn te realiseren. De kosten voor deze activiteiten zijn in de begroting opgenomen als diverse kostencategorieën die worden opgesplitst in kosten voor de verschillende infrasystemen.



Figuur 8 Kosten grootschalig onderhoud

De kostencategorieën binnen grootschalig onderhoud zijn voor het grootste deel elk volledig gerelateerd aan één infrasysteem. In onderstaande tabel is de enige van die categorieën te zien waarvoor sprake is van kosten die gerelateerd zijn aan de dienst transfer.¹⁷

Post grootschalig onderhoud	Toelichting	Opsplitsing naar infrasystemen
Perron	Kosten voor onderhoud van passagiersperrons. Deze kosten zijn volledig gerelateerd aan het infrasysteem transfer.	100% Transfer
Station	Kosten voor onderhoud van stations. Deze kosten zijn volledig gerelateerd aan het infrasysteem transfer.	100% Transfer

Figuur 9 Kosten voor grootschalig onderhoud gerelateerd aan één infrasysteem

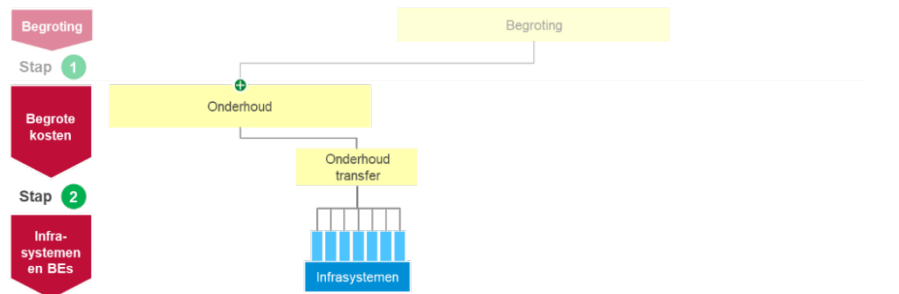
¹⁷ De overige categorieën zijn spoor, informatie, overwegbevoering, kunstwerken, tunneltechnische installaties, railgebonden gebouwen, treinbeveiliging, baanlichaam, operationeel beheer, ondergrondse infra, energievoorziening en bovenleiding. Deze categorieën bevatten geen kosten die gerelateerd zijn aan de dienst transfer.

3.5.1.2.1 Overige kosten grootschalig onderhoud

Voor drie kostencategorieën is sprake van een relatie met meerdere infrasystemen. Omdat er binnen deze kosten geen sprake is van kosten die zijn gerelateerd aan de dienst transfer wordt dit in de onderhavige methode niet nader uitgewerkt. Hetzelfde geldt voor een klein deel overige kosten die niet gerelateerd zijn aan de dienst transfer.

3.5.1.3 Opsplitsing kosten onderhoud transfer naar infrasystemen

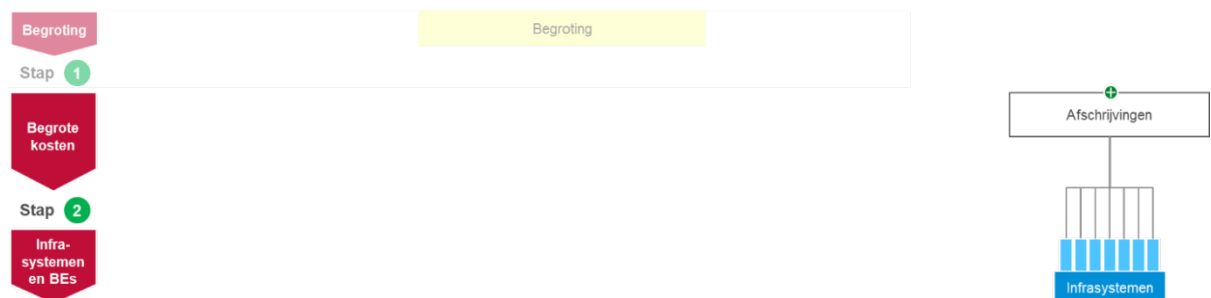
De kosten onderhoud transfer betreffen de kosten voor dagelijkse en kort cyclische schoonmaak- en onderhoudsactiviteiten, inclusief de kosten voor het verhelpen van storingen van transferruimtes op stations. Deze kosten zijn in zijn geheel gerelateerd aan het infrasysteem transfer.



Figuur 10 Kosten onderhoud transfer

3.5.1.4 Opsplitsing afschrijvingskosten naar infrasystemen

Ook de afschrijvingskosten worden opgesplitst naar infrasystemen.

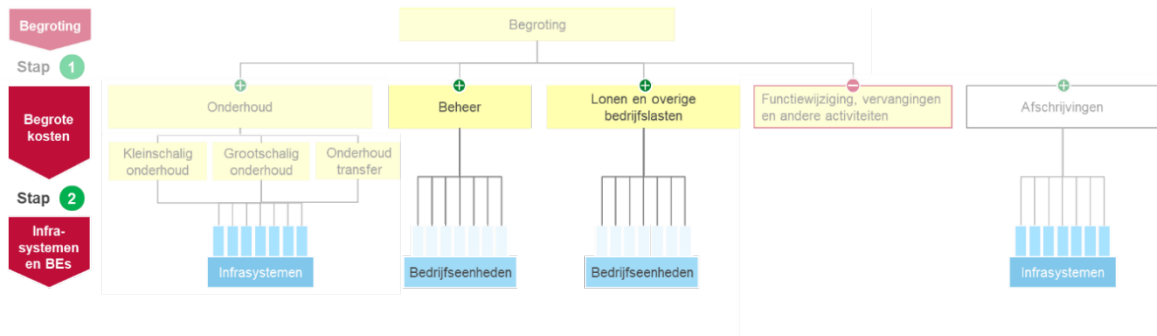


Figuur 11 Afschrijvingskosten

Afschrijvingskosten worden in een apart proces bepaald. Zie voor een gedetailleerde toelichting op het proces van het prognosticeren van afschrijvingskosten bijlage E. Hier is ook toegelicht hoe de opsplitsing van afschrijvingskosten per infrasysteem wordt gemaakt.

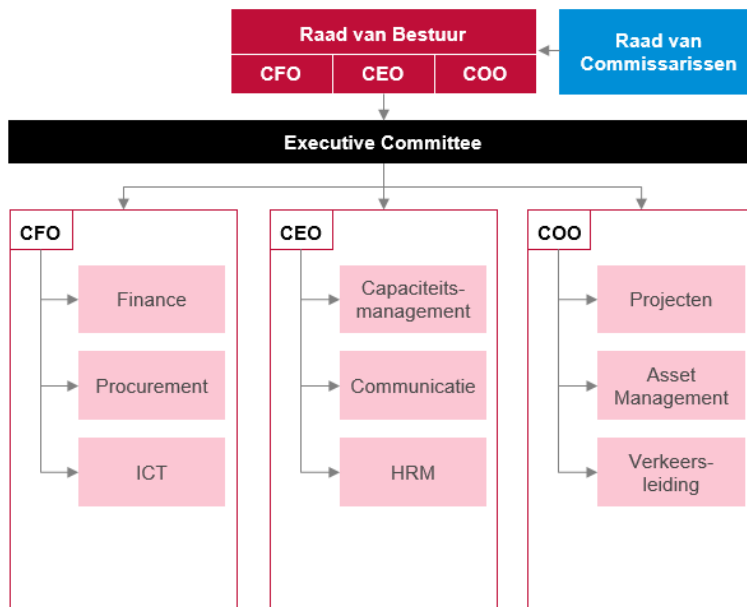
3.5.2 Opsplitsen kosten naar bedrijfseenheden

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



Figuur 12 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.



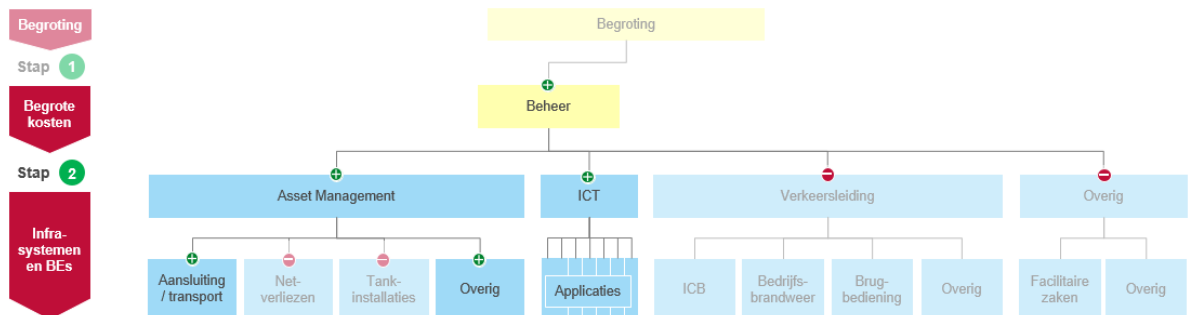
Figuur 13 Overzicht bedrijfseenheden

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) en overige beheerkosten. De kosten voor beheer zijn in de begroting opgesplitst naar bedrijfseenheden. Niet voor alle bedrijfseenheden is sprake van beheerkosten. In de begroting zijn voor de volgende bedrijfseenheden en afdelingen beheerkosten opgenomen:

- Beheerkosten Asset Management;
- Beheerkosten ICT;

- Beheerkosten Verkeersleiding;
- Beheerkosten overige afdelingen.



Figuur 14 Kosten beheer voor bedrijfseenheden

Alleen voor de bedrijfseenheden ICT en AM geldt dat sprake is van kosten die zijn gerelateerd aan de dienst transfer. Ten behoeve van het bepalen van de kosten voor beheer van de dienst transfer worden de kosten van deze twee bedrijfseenheden nader opgesplitst.

3.5.2.1.1 Asset Management

De beheerkosten voor de bedrijfseenheid Asset Management worden opgesplitst in vier onderdelen:

- **Aansluit- en transportkosten:** Aansluit- en transportkosten van elektrische energie zijn de kosten die door de beheerders van elektriciteitsnetwerken in rekening worden gebracht aan ProRail voor het transport van energie naar het door ProRail beheerde tractie-energiesysteem dat wordt gebruikt ten behoeve van de afname van elektriciteit voor treinen. De vergoedingen die ProRail betaalt aan de netbeheerders bestaan uit een vergoeding voor de aansluitkosten en een vergoeding voor de transportkosten. Deze aansluit- en transportkosten volgen uit de begroting. De kosten voor de *levering* van de tractie-energie worden door de spoorwegondernemingen direct aan de energieleverancier(s) betaald.

De aansluit- en transportkosten worden opgesplitst naar kosten voor eigen gebruik door ProRail en kosten voor tractie-energie voor spoorwegondernemingen (niet-eigen gebruik). Deze opsplitsing is niet opgenomen in de begroting. Om deze reden wordt de opsplitsing van kosten naar eigen en niet-eigen gebruik gemaakt op basis van de gemiddelde gerealiseerde gebruiksgegevens van de periode 2019 tot en met 2022. Op basis van de meetgegevens van onderstations kan onderscheid worden gemaakt naar het gebruik van de tractie-energie op de bovenleiding, dat wordt aangemerkt als niet-eigen gebruik, en het overige gebruik, dat wordt aangemerkt als eigen gebruik.

- **Netverliezen:** Dit betreft de energie die verloren gaat bij het transport van energie door het door ProRail beheerde tractie-energiesysteem. Deze energie die verloren gaat bij het transport van energie door het door ProRail beheerde tractie-energiesysteem, wordt door spoorwegondernemingen en ProRail ingekocht via energie-inkoopcoöperaties (Vivens en CIEBR). De kosten voor netverliezen worden bepaald op basis van het verschil tussen de totale hoeveelheid energie die het tractie-energiesysteem van ProRail ingaat en de hoeveelheid tractie-energie die - in de voertuigen - wordt afgenomen door

spoorwegondernemingen. De tractie-energie die door spoorwegondernemingen wordt afgenomen in de voertuigen wordt door spoorwegondernemingen zelf ingekocht bij energieleveranciers.

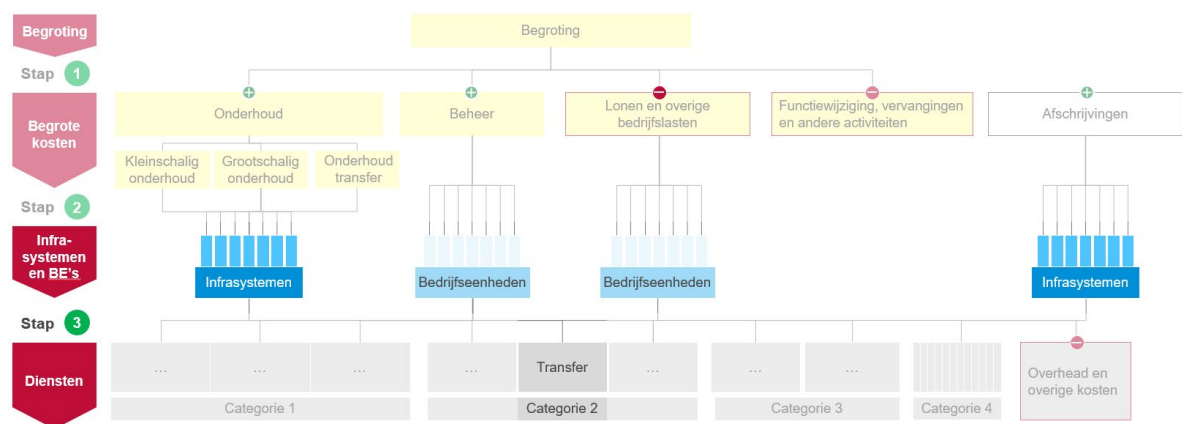
- **Tankinstallaties:** De kosten voor tankinstallaties betreffen de kosten voor de beheercontracten met derde partijen voor de tankplaten en betaalzulen. Deze kosten volgen uit de begroting.
- **Overige kosten:** De overige kosten betreffen kosten voor onder andere beheer van data met betrekking tot de infrastructuur, kosten voor verhaalbare schades (herstelkosten die voortvloeien uit schades aan de infrastructuur), kosten voor onderzoeken, studies en productontwikkeling en kosten voor certificering en vrijgave (kosten die voortvloeien uit de ontwikkeling en aanpassing van bedrijfsvoorschriften en overige regelgeving).

3.5.2.1.2 ICT

De beheerkosten voor de bedrijfseenheid ICT betreffen kosten voor het beheer van ICT-applicaties. Dit betreft kosten voor contracten voor ICT-diensten die aan ProRail worden geleverd. Voorbeelden zijn contracten voor onderhoud van software en het doorvoeren van changes, contracten voor software support, kosten voor onderhoud van ICT-hardware (zoals servers), kosten voor operating systemen (bijvoorbeeld Linux en Windows) en standaard software producten (zoals Oracle en Java) waarop applicaties draaien.

3.6 Toerekening kosten naar dienst transfer (stap 3)

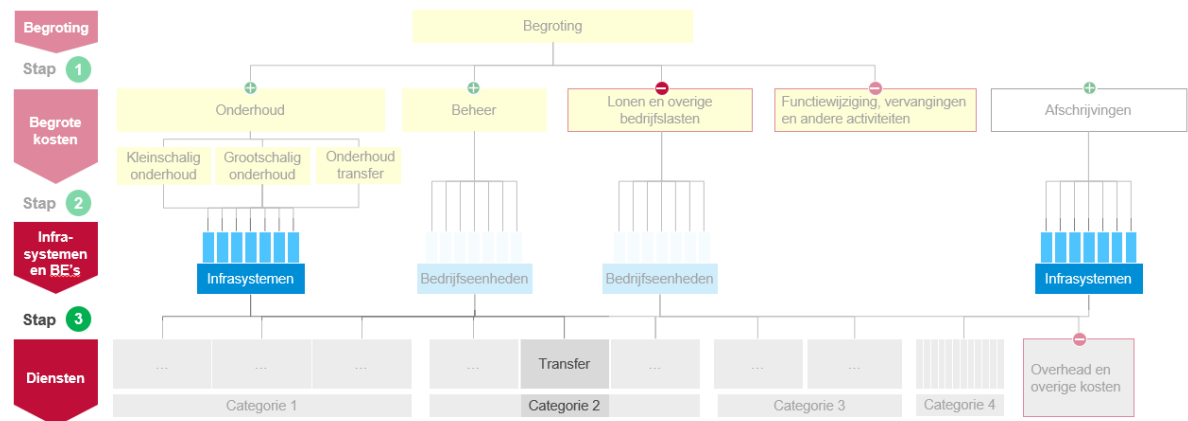
Nadat de kosten per infrasysteem en per bedrijfseenheid zijn vastgesteld, vindt de toerekening van kosten naar de dienst transfer plaats. Deze dienst is in hoofdstuk 2 nader beschreven. In deze paragraaf wordt per infrasysteem en per bedrijfseenheid beschreven hoe deze toerekening plaats vindt.



Figuur 15 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. Zie voor een definitie en nadere toelichting van de infrasystemen bijlage F.



Figuur 16 Toerekening kosten per infrasysteem naar diensten

De kosten per infrasysteem worden toegerekend aan de dienst transfer.

- **Volledige toerekening (100%):** Er is geen sprake van infrasystemen die volledig worden toegerekend aan de dienst transfer.
- **Geen toerekening (0%):** Van 15 van de 18 infrasystemen kan worden vastgesteld dat deze geen relatie hebben met de dienst transfer, zodat de kosten van deze systemen in het geheel niet worden toegerekend aan de dienst. Het betreft de systemen hoofdspoor, zijspoor, wissels in hoofdspoor, wissels in zijspoor, geluidsschermen, overwegbeveiliging, overwegbevloering, kunstwerken, railgebonden gebouwen, beveiligingssysteem, paden / begroeiing / installaties & overig, bovenleiding / voeding, onderstations / schakelstations, tankinstallatie en heuvelsysteem.
- **Gedeeltelijke toerekening:** Voor 3 systemen geldt dat deze zowel worden gebruikt voor de dienst transfer als ook voor de andere diensten die ProRail aanbiedt. Dit betreft de systemen telecom, ICT en transfer. In onderstaande tabel wordt de toerekening voor deze infrasystemen die (deels) worden toegerekend aan de dienst transfer, toegelicht.

Infrasysteem	Toelichting	Toerekening aan diensten
14	<p>Telecom</p> <p>Telecommunicatiesystemen voor de besturing en beveiliging van het treinverkeer worden toegepast voor het treinverkeer.</p> <p>Telecommunicatiesystemen op stations hebben betrekking op informatievoorziening aan reizigers</p>	Deels aan dienst transfer

		<p>In de totale kosten voor het infrasysteem telecom worden de kosten voor telecommunicatiesystemen op stations geïdentificeerd. Deze kosten kunnen direct uit de begroting worden afgeleid. Deze kosten worden 100% toegerekend aan de dienst transfer.</p> <p>De resterende kosten worden niet toegerekend aan de dienst transfer.</p>	
15	ICT	<p>ICT systemen hebben betrekking op diverse diensten die ProRail aanbiedt. Er is geen sprake van onderhoudskosten voor het infrasysteem ICT, wel van kosten voor afschrijving. De kosten voor ICT-systemen worden toegerekend aan de dienst transfer naar rato van de reeds toegerekende kosten voor beheer van de bedrijfseenheid ICT aan de verschillende diensten. De beheerkosten worden per individuele ICT-dienst geregistreerd, waarmee toerekening van deze kosten mogelijk is aan de dienst transfer. Zie voor een toelichting van de toerekening van deze beheerkosten paragraaf 3.6.2.2.</p>	Deels aan dienst transfer
18	Transfer	<p>Het systeem transfer betreft de kosten voor onderhoud transfer zoals opgenomen in de begroting. Zie ook paragraaf 3.5.1.3. Deze kosten hebben zowel betrekking op perrons als op stations.</p> <p>Passagiersperrons zijn onderdeel van het minimumtoegangspakket.¹⁸ De kosten van het infrasysteem moeten om deze reden worden gesplitst in de kosten voor perrons, die worden toegerekend aan de kostenbasis van het minimumtoegangspakket, en alle overige kosten voor passagiersstations, die worden toegerekend aan de dienst transfer.</p> <p>Uit de totale begrote kosten voor onderhoud transfer die zijn toegerekend aan het infrasysteem transfer worden de kosten voor perrons bepaald door uit de gedetailleerde kostenreeksen waaruit de post onderhoud transfer is opgebouwd de volgende posten te identificeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten voor instandhouding van de perronconstructie: Dit betreft de onderhoudskosten van de 	<p>Perrons: 100% dienst perrons, 0% aan dienst transfer</p> <p>Resterende deel (stations): 100% dienst transfer</p>

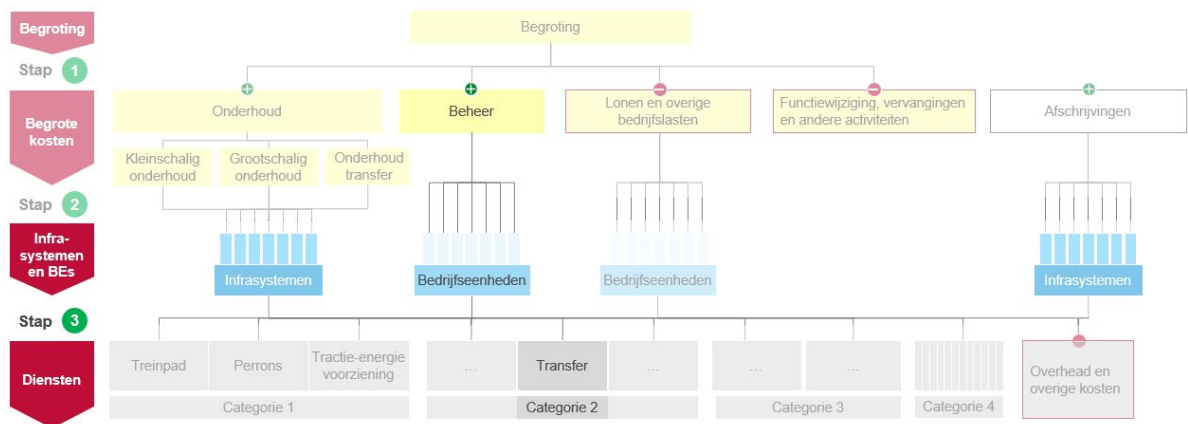
¹⁸ Zie het arrest van het HvJEU d.d. 10 juli 2019 Case C-210/18. Zie hoofdstuk 2 voor de definitie van perrons.

		<p>perronconstructie, zijnde de keerwanden en de perronbestrating.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten voor het reinigen van de perronsporen: Dit betreft schoonmaakkosten voor het reinigen van de spoorbakken. • Kosten voor de dagelijkse schoonmaak op perrons • Kosten voor wintermaatregelen: Dit betreft kosten voor activiteiten zoals vegen en strooien, om gladheid op perrons tegen te gaan. <p>Bovenstaande vier kostenposten worden toegerekend aan de dienst perrons en niet aan de dienst transfer. Alle overige kosten die zijn opgenomen in het infrasysteem transfer worden wel toegerekend aan de dienst transfer.</p>	
--	--	--	--

Figuur 17 Toerekening kosten onderhoud en afschrijving per infrasysteem naar dienst transfer

3.6.2 Toerekening beheer per bedrijfseenheid

De kosten voor beheer zijn opgesplitst naar kosten per bedrijfseenheid.



Figuur 18 Toerekening beheerkosten per bedrijfseenheid naar dienst transfer

In paragraaf 3.5.2.1 is beschreven dat de kosten voor beheer zijn opgesplitst naar vier bedrijfseenheden, waarbij geldt dat voor de beheerkosten voor de bedrijfseenheden Asset Management en ICT sprake is van kosten gerelateerd aan de dienst transfer. In de navolgende paragrafen wordt voor deze bedrijfseenheden beschreven hoe de toerekening naar de dienst transfer plaats vindt.

3.6.2.1 Asset Management

Kosten	Toelichting	Toerekening aan diensten
Aansluit- en transportkosten niet-eigen gebruik	Aansluit- en transportkosten niet-eigen gebruik zijn de kosten die door de beheerders van elektriciteitsnetwerken in rekening worden gebracht voor de levering van energie op het door ProRail beheerde tractie-energiesysteem. De kosten voor niet-eigen gebruik zijn voor 100% gerelateerd aan de energie die wordt geleverd via de bovenleiding en worden daarom niet toegerekend aan de dienst transfer.	0% dienst transfer
Aansluit- en transportkosten eigen gebruik	Aansluit- en transportkosten eigen gebruik zijn de kosten voor elektriciteit die wordt gebruikt voor diverse andere doeleinden. Dit verbruik wordt niet gemeten voor de afzonderlijke faciliteiten, waarmee directe toerekening aan de diensten niet mogelijk is. Om deze reden worden deze kosten naar rato van de reeds toegerekende kosten voor onderhoud (kleinschalig en grootschalig onderhoud) en beheer aan de verschillende diensten toegerekend.	Deels aan dienst transfer
Netverliezen	Netverlies betreft de energie die verloren gaat bij het transport van energie door het door ProRail beheerde tractie-energiesysteem. De kosten voor netverliezen zijn volledig gerelateerd aan de tractie-energie die wordt geleverd via de bovenleiding. Tractie-energie wordt niet door ProRail geleverd, maar door energieleveranciers. Deze dienst behoort tot de aanvullende diensten uit categorie 3 sub a uit bijlage II van de Richtlijn. De kosten van netverliezen worden dan ook in het geheel niet toegerekend aan de dienst transfer.	0% dienst transfer
Tankinstallaties	De kosten voor tankinstallaties hebben volledig betrekking op de dienst tankinstallaties. Deze dienst behoort tot de dienstvoorzieningen uit categorie 2 sub i uit bijlage II van de Richtlijn. De kosten van dit systeem worden dan ook in het geheel niet toegerekend aan de dienst transfer.	0% dienst transfer
Overige kosten	De overige kosten betreffen kosten voor onder andere beheer van data met betrekking tot de infrastructuur, kosten voor verhaalbare schades, kosten voor onderzoeken, studies en productontwikkeling en kosten voor certificering en vrijgave. Deze kosten hebben betrekking op meerdere diensten, waarmee directe toerekening aan de diensten niet mogelijk is. Om deze reden worden deze kosten naar rato van de	Deels aan dienst transfer

	reeds toegerekende kosten voor onderhoud (kleinschalig en grootschalig onderhoud) en beheer aan de verschillende diensten toegerekend.	
--	--	--

Figuur 19 Toerekening beheerkosten Asset Management naar dienst transfer

3.6.2.2 ICT

De beheerkosten voor de bedrijfseenheid ICT betreffen kosten voor het beheer van ICT-applicaties. Ten behoeve van de toerekening van deze kosten aan de dienst transfer wordt onderscheid gemaakt in drie categorieën.

Kosten	Toelichting	Toerekening aan diensten
Kosten specifieke diensten	De kosten die betrekking hebben op specifieke diensten worden direct aan deze diensten toegerekend (bijvoorbeeld een omroepsysteem aan de dienst transfer en specifieke applicaties aan categorie 4 ICT-diensten).	Deels aan dienst transfer
Kosten trein-gerelateerde diensten	De kosten die betrekking hebben op treingerelateerde diensten, zoals bijvoorbeeld systemen om informatie met betrekking tot de infrastructuur van het spoor te ontsluiten, worden niet toegerekend aan de dienst transfer.	0% dienst transfer
Overige ICT kosten	Alle resterende ICT kosten hebben betrekking op alle diensten. Deze kosten worden naar rato van de reeds verdeelde ICT kosten per dienst toegerekend.	Deels aan dienst transfer

Figuur 20 Toerekening beheerkosten ICT naar dienst transfer

4. Kostenbasis (stap 4)

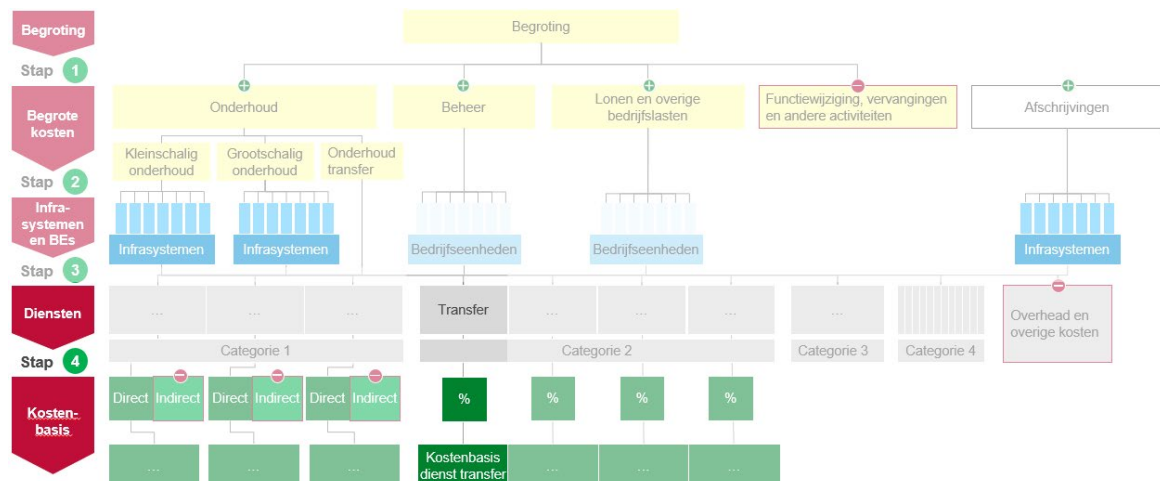
In hoofdstuk 3 zijn de verschillende stappen van de kostentoekening toegelicht op grond waarvan de totale begrote kosten van de dienst transfer zijn bepaald. Uit de totale begrote kosten wordt een kostenbasis voor de dienst transfer afgeleid die als basis dient voor het berekenen van de vergoeding voor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

Uit de Richtlijn en het Besluit implementatie volgt dat voor vergoedingen voor dienstvoorzieningen, en de diensten verleend in deze voorzieningen, een vergoeding wordt vastgesteld van ten hoogste de kosten die nodig zijn om de betreffende dienst te verrichten, vermeerderd met een redelijke winst.¹⁹ Het toepassen van een lagere vergoeding is dus toegestaan.²⁰

ProRail kiest ervoor om voor de dienst transfer voor de periode 2026 – 2029 een lagere vergoeding vast te stellen dan is toegestaan op grond van bovengenoemde bepalingen uit het wettelijk kader.

De kostenbasis van de dienst transfer wordt berekend door de totale begrote kosten van de dienst transfer te vermenigvuldigen met een percentage. Dit percentage is bepaald op 78,8%. Dit percentage wordt toegepast op alle toegerekende kosten, met uitzondering van één kostencategorie. Dit betreft de aansluit- en transportkosten eigen gebruik, die onderdeel zijn van de beheerkosten van de bedrijfseenheid Asset Management. Voor het deel transportkosten hierin geldt dat deze volledig (100%) worden opgenomen in de kostenbasis, omdat deze volledig gerelateerd zijn aan gebruik en voor alle kostensoorten geldt dat ten minste de directe kosten in rekening worden gebracht. Voor het deel aansluitkosten geldt dat deze niet (0%) worden opgenomen in de kostenbasis.

In de figuur op de volgende pagina is dit schematisch weergegeven.



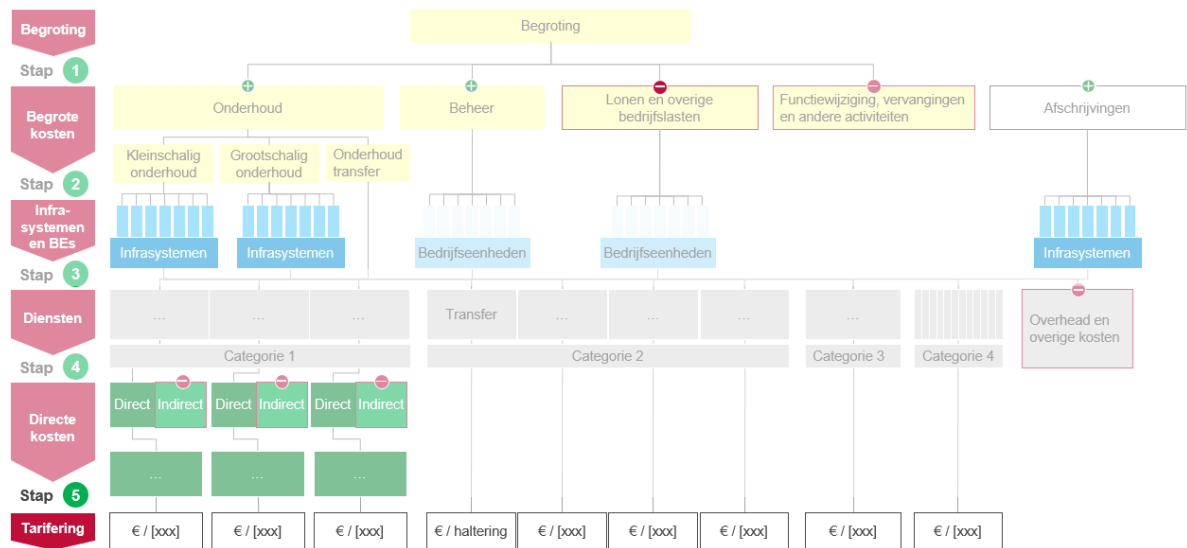
Figuur 21 Kostenbasis dienst transfer

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

²⁰ Zie ook voetnoot 36 in de Handreiking Spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van de ACM d.d. 19 december 2018.

5. Berekening vergoeding (stap 5)

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



Figuur 22 Bepalen vergoedingen dienst transfer (stap 5)

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

1. Bepalen tariefdrager

Om de vergoedingen voor de dienst transfer 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. Binnen de aangeboden diensten kan ProRail onderscheid maken in gebruiksklassen (zoals stationsklassen), zodat voor deze gebruiksklassen aparte vergoedingen kunnen worden toegepast.²¹ Dit betekent concreet dat ProRail staffels kan hanteren.

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 worden de vergoedingen bepaald voor de dienst transfer. De vergoeding wordt berekend door de begrote kosten van de dienst transfer te delen door de geprognosticeerde gebruiksomvang van de tariefdrager waarbij eventueel onderscheid wordt gemaakt in gebruiksklassen.

²¹ Zie Besluit implementatie artikel 6 lid 2.

5.1 Tariefdrager haltering

Voor de dienst transfer is gekozen voor de tariefdrager *haltering*, gedifferentieerd naar stationsklasse en treinklasse. Een haltering is een stop op een station.

De kosten voor de dienst transfer worden voor een belangrijk deel bepaald door de omvang van het station, en hiermee dus door het aantal treinreizigers. Hierbij geldt dat de kosten op grotere stations, die gebruikt worden door een groter aantal reizigers, hoger zijn dan de kosten op kleinere stations. Dit verschil in kosten tussen stations wordt uitgedrukt in een verschil in de verschuldigde vergoeding per station. Hiertoe wordt onderscheid gemaakt in vijf stationsklassen, die zijn bepaald op basis van het gemiddeld aantal treinreizigers per dag in 2019. Deze aantallen zijn gebaseerd op het aantal treinreizigers per station dat aan ProRail is verstrekt door de spoorwegondernemingen.

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

Figuur 23 Stationsklassen

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

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

Treinklasse	Omschrijving
Treinklasse A	Trein voor personenvervoer die op zijn route van begin- naar eindstation volgens dienstregeling (het traject onder één treinnummer) ten hoogste 15% van de stations niet bedient.
Treinklasse B	Trein voor personenvervoer die op zijn route van begin- naar eindstation volgens dienstregeling (het traject onder één treinnummer) ten hoogste 50% van de stations niet bedient of die deel uitmaakt van een treinserie waarvan tenminste 75% wordt gereden in een samenstelling met niet meer dan 200 zitplaatsen.

Treinklasse C	Treinen voor personenvervoer zonder voorwaarden met betrekking tot percentages niet-bediende stations.
---------------	--

Figuur 24 Treinklassen

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

De verhouding tussen de tariefklassen wordt modelmatig bepaald. Uitgangspunt is de relatie tussen de variabele kosten per station en het aantal haltingen in 2019.

Vervolgens worden met behulp van een model de tariefverhoudingen bepaald. Het model kiest 8 (3 treinklassen en 5 stationsklassen) factoren, onafhankelijk van elkaar, rekening houdend met de multiplicatieve (gecombineerde) structuur waarin ze gebruikt worden. Dit betekent dat de verhouding tussen de stationsklassen onderling gelijk is voor elke treinklasse en dat de verhouding tussen de treinklassen onderling gelijk is voor elke stationsklasse. Het model kiest de factoren op zodanige wijze dat de onderliggende kosten van alle individuele stations zo goed mogelijk worden benaderd. De resulterende factoren vormen de basis voor de tariefverhouding tussen de 15 tariefklassen.

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

Stationsklasse	Treinklasse		
	A	B	C
Halte	0,43069	1,12543	1,35462
Basis	0,58890	1,53886	1,85224
Plus	0,97469	2,54697	3,06565
Mega	1,24565	3,25502	3,91790
Kathedraal	2,65195	6,92982	8,34104

Figuur 25 Relatieve verhouding vergoeding dienst transfer

5.2 Gebruiksomvang haltingen

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

De gebruiksomvang van de tariefdrager halting, gedifferentieerd naar stationsklasse en treinklasse, wordt bepaald op basis van de prognose voor de vierjaarsperiode 2026 - 2029 van het aantal haltingen per stationsklasse en treinklasse. Op basis hiervan wordt het gemiddelde aantal haltingen per stationsklasse en treinklasse per jaar bepaald.

5.3 Berekening vergoeding dienst transfer

De vergoeding voor de dienst transfer wordt berekend door de gemiddelde begrote kosten per jaar die zijn toegerekend aan de dienst transfer, te delen door de totale gemiddelde geprognosticeerde gebruiksomvang in haltingen per stationsklassen en per treinklasse, waarbij de verhouding tussen de vergoedingen per stationsklassen en per treinklasse zoals opgenomen in Figuur 25 wordt toegepast.

In formulevorm wordt de vergoeding per stations- en treinklasse als volgt berekend:

$$\text{Vergoeding}_{\text{Stations-/treinklasse}} = \frac{\text{Gemiddelde begrote kosten per jaar}}{\sum [\text{Halteringen}_{\text{Stations-/treinklasse}} \times \text{Factor}_{\text{Stations-/treinklasse}}]} \times \text{Factor}_{\text{Stations-/treinklasse}}$$

6. Proces vaststellen vergoeding dienst transfer

In de hoofdstukken 2 tot en met 5 zijn de stappen beschreven die moeten worden doorlopen om de vergoedingen voor de dienst transfer te berekenen voor de periode 2026 – 2029. 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 transfer voor de periode 2026 tot en met 2029. De vergoedingen worden berekend op basis van de gemiddelde begrote kosten en de gemiddelde geprognosticeerde gebruiksomvang voor de periode 2026 – 2029 en wijzigen tussentijds niet, met uitzondering van indexatie.

De externe accountant onderzoekt of de berekening van de vergoedingen van de dienst transfer 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 vergoedingen (ofwel de *toepassing* van deze methode) vindt plaats in het jaar 2024. De vergoedingen worden in het najaar 2024 gepubliceerd in de ontwerp Netverklaring 2026. In december 2024 wordt, na consultatie van de gerechtigen, 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 transfer 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. Over de afschrijvingskosten van de bestaande activa die worden toegerekend aan de kostenbasis voor de dienst transfer vindt geen indexatie plaats.

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 vergoedingen voor de dienst transfer worden 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 2025.²²

2025: Indexatie naar prijspeil 2026

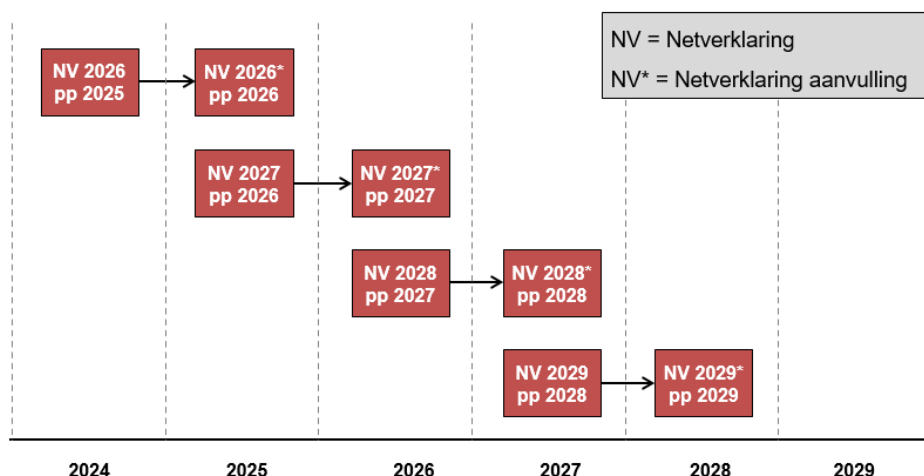
In de eerste helft van 2025 worden de vergoedingen voor de periode 2026 – 2029 geïndexeerd naar prijspeil 2026. Uitgangspunt bij de indexatie is het oorspronkelijke prijspeil waarin de Subsidieaanvraag 2024 is opgesteld en de berekening van de vergoedingen is gemaakt (prijspeil 2023). Voor indexatie 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 26 Indexatie vergoeding dienst transfer 2026 - 2029

²² 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 Statline²³ 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.²⁴

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 die zijn toegerekend aan de kostenbasis van de dienst transfer, met uitzondering van de afschrijvingskosten van de bestaande activa. Dit

²³ StatLine is de databank van het CBS.

²⁴ Zie: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84538NED/table?dl=330F9>.

betekent dat hiervoor wordt gecorrigeerd bij het bepalen van het indexatiepercentage dat wordt toegepast..

Om de afschrijvingskosten van de bestaande activa uit te zonderen van de indexatie, wordt het aandeel bepaald van de geprognoseerde 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
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.
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 transfer 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 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.
Toegangsovereenkomst	Toegangsovereenkomst (TO) als bedoeld in artikel 59 Spoorwegwet.

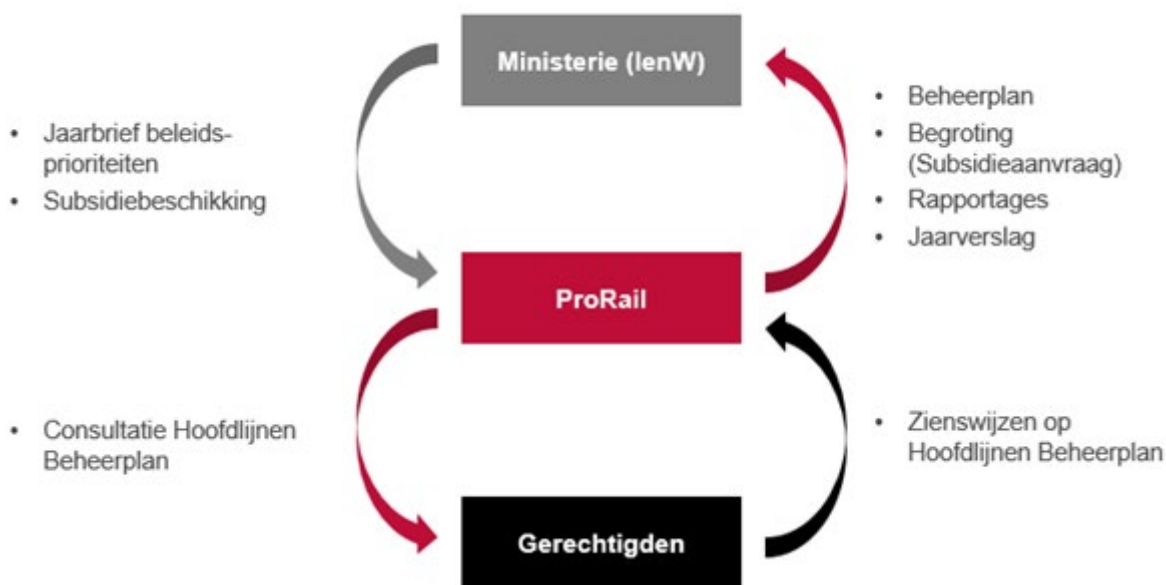
Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 (Uitvoeringsverordening)	Uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 van de Europese Commissie van 12 juni 2015 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.
Vergoeding minimum-toegangspakket (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 transfer. 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 transfer.

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)²⁵.

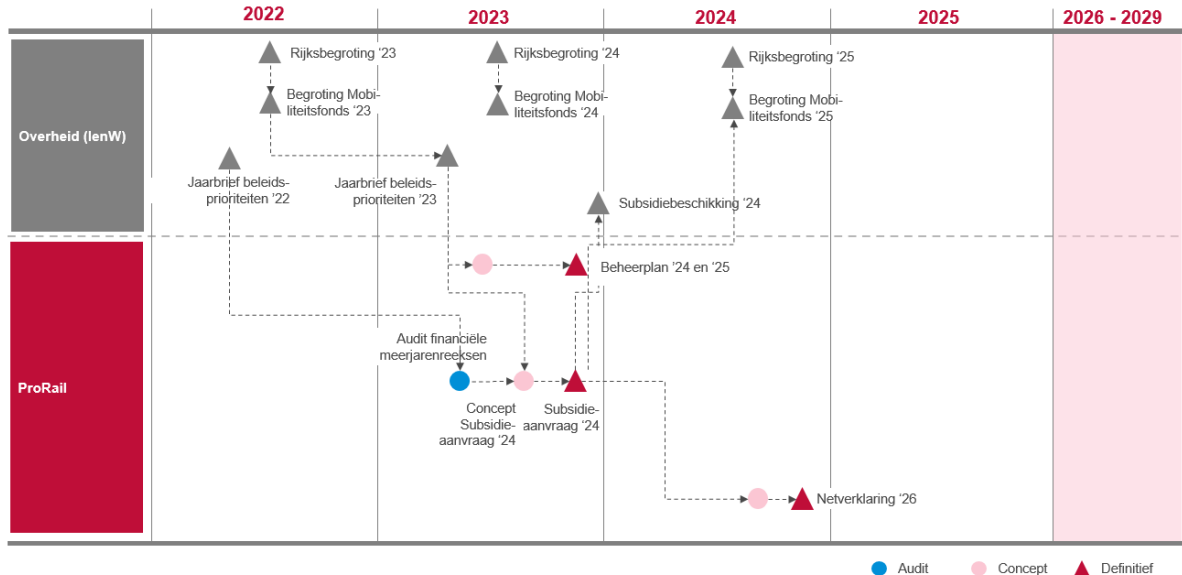
In Figuur 27 is een (conceptueel) overzicht gegeven van de planning en control cyclus, de interactie tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), ProRail en gerechtigden en de verschillende documenten die relevant zijn in dit proces. Dit wordt in het vervolg van deze bijlage meer in detail toegelicht.



Figuur 27 Conceptueel overzicht planning en control cyclus

In Figuur 28 is de planning en control cyclus van ProRail schematisch weergegeven. In de navolgende paragrafen worden de verschillende elementen en processtappen nader toegelicht.

²⁵ 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 28 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 beleidsprioriteiten²⁶ die aan ProRail wordt verzonden. De secretaris-generaal stelt jaarlijks de jaarbrief met beleidsprioriteiten op en stuurt deze voor 1 april van het voorafgaande jaar aan ProRail. De jaarbrief met beleidsprioriteiten heeft onder meer betrekking op:²⁷

- 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.²⁸

²⁶ Brief als bedoeld in artikel 16 tweede lid van de beheerconcessie 2015 - 2025.

²⁷ Zie artikel 16 lid 2, 3 en 4 van de Beheerconcessie 2015 - 2025.

²⁸ 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 IenW die onderdeel is van de Rijksbegroting.²⁹ Doel van het Mobiliteitsfonds van IenW 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.³⁰

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

Begroting, subsidieaanvraag en subsidiebeschikking

Proces eens per vier jaar

Ter voorbereiding van de besluitvorming door IenW 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 IenW schriftelijk de uitgangspunten die IenW 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 kostensoorten³¹ 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

²⁹ 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.

³⁰ 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.

³¹ 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 transfer 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 meerjarenreeks 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 informerend 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 beheerplan³² 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

³² Jaarlijks op te stellen plan als bedoeld in artikel 17a van de Spoorwegwet.

in aangegeven hoe ProRail uitvoering geeft aan de in de meest recente jaarbrief met 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.³³ 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.

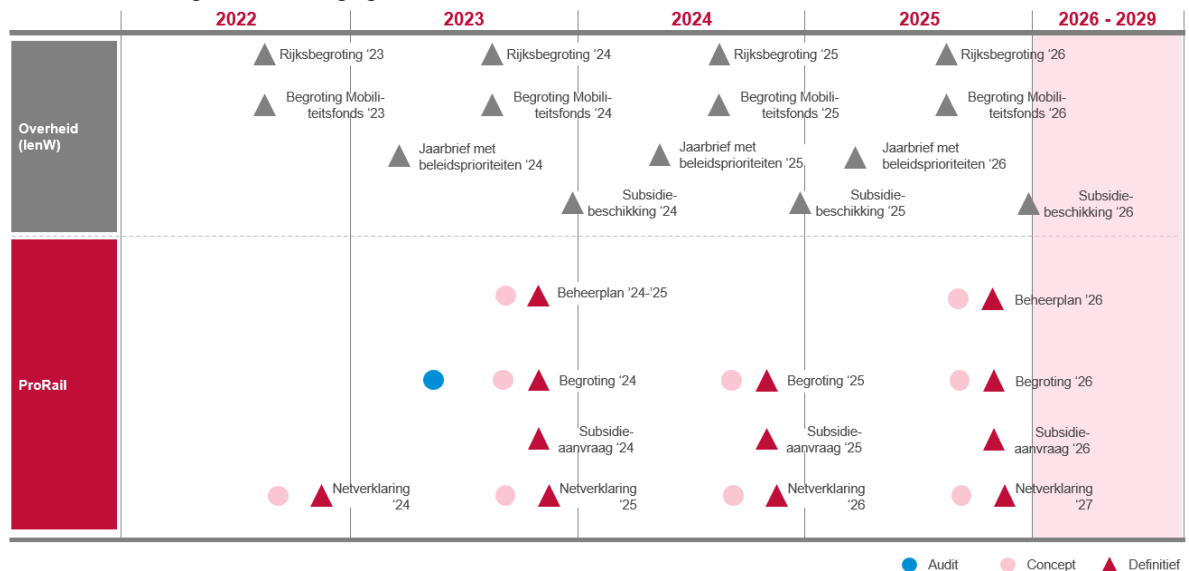
Het aangescherpte beheerplan wordt geconsulteerd bij gerechtigden. Het aangescherpte beheerplan wordt goedgekeurd door de Executive Committee en behoeft bespreking met de Raad van Commissarissen voordat het aan de minister wordt toegestuurd. De inhoud van het beheerplan wordt tussentijds afgestemd met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

De vaststelling van de vergoeding dienst transfer 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. Het aangescherpte beheerplan heeft geen invloed op het bepalen van de

³³ Op grond van artikel 16 lid 6, 7 en 8 van de Beheerconcessie.

kostenbasis voor de dienst transfer, aangezien de vergoeding voor de dienst transfer 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 29 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 prestatiedashboard³⁴, 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.

³⁴ 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’³⁵ 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 transfer, omdat de vergoeding voor de dienst transfer gebaseerd moet zijn op de (begrote) kosten. Ten behoeve van de bepaling van de kostenbasis van de dienst transfer prognosticeert ProRail de afschrijvingskosten op de betreffende investeringen. Deze kosten worden in een separaat proces bepaald. Zie bijlage E voor een beschrijving van dit proces.

³⁵ ProRail vergoedt een deel van de kosten van spoorwegerondernemingen als gevolg van claims van reizigers bij vertraging.

Bijlage D Eliminaties

Niet van toepassing voor de dienst transfer.

Bijlage E Prognosticeren afschrijvingskosten

Zoals is beschreven in paragraaf 3.2 worden de in de begroting opgenomen uitgaven voor vervangingen niet toegerekend aan de dienst transfer, aangezien deze post niet gebaseerd is op kosten maar op vervangingsuitgaven. In plaats van de vervangingsuitgaven worden afschrijvingskosten toegerekend aan de dienst transfer. Afschrijvingskosten worden in een apart proces bepaald. Dit proces wordt in deze bijlage verder toegelicht.

Inleiding

De geprognoseerde afschrijvingskosten worden bepaald in 2024, ten behoeve van de berekening van de vergoeding voor de dienst transfer voor de periode 2026 - 2029. De geprognoseerde afschrijvingskosten worden opgesteld door de bedrijfseenheid Finance. Het prognosticeren van de afschrijvingskosten gebeurt in 5 stappen:

1. Bepalen van afschrijvingskosten van bestaande activa;³⁶
2. Bepalen van afschrijvingskosten van nieuwe activa als gevolg van geplande activering ná 31 december 2023 van functiehandhavingsprojecten en functiewijzigingsprojecten gefinancierd door de rijksoverheid. Deze projecten resulteren in nieuwe activa en hiermee in extra afschrijvingskosten;³⁷
3. Bepalen van mutaties in afschrijvingskosten als gevolg van desinvesteringen. Als gevolg van desinvesteringen nemen de toekomstige geprognoseerde afschrijvingskosten af maar bij een desinvestering vindt tegelijkertijd een eenmalige versnelde afschrijving plaats (boekwaardeverlies). Hiermee worden kosten in de tijd naar voren geschoven;
4. Bepalen totale afschrijvingskosten als de som van de afschrijvingskosten van bestaande activa (stap 1), nieuwe activa (stap 2) en desinvesteringen (stap 3);
5. Verdelen afschrijvingskosten systemen spoor en wissels naar de infrsystemen hoofdspoor, zijspoor, wissels in hoofdspoor en wissels in zijspoor.

Voordat deze stappen nader worden uitgewerkt wordt eerst toegelicht welke bronbestanden worden gebruikt om deze stappen te doorlopen.

Bronbestanden

Materiële Vaste Activa module (MVA)

De primaire bron voor het bepalen van de toekomstige afschrijvingskosten is de Materiële Vaste Activa module (hierna: MVA-module). Dit is de activa-administratie van ProRail, waarin informatie is

³⁶ Bestaande activa zijn activa waarvan de uitgaven (investeringen) voor 31 december 2023 hebben plaatsgevonden.

³⁷ Dus exclusief afschrijvingen van activa die zijn gefinancierd door derden.

vastgelegd over alle activa^{38 39} die in het beheer is van ProRail. Dit betreft ca. 116.000 activa die zijn geclusterd naar 223 activa-klassen. Per activum wordt onder andere de historische aanschafwaarde (uitgaveprijs), de theoretische levensduur⁴⁰, de historische afschrijvingen en de boekwaarde geregistreerd. Deze informatie wordt gebruikt bij het opstellen van de jaarrekening en wordt door de externe accountant getoetst en goedgekeurd. De informatie uit de MVA-module wordt gebruikt voor het bepalen van de afschrijvingskosten per infrasysteem in de hiervoor genoemde stappen 1 tot en met 4 van het proces voor het bepalen van toekomstige afschrijvingskosten. In de MVA-module wordt niet per activum vastgelegd of deze zich in het hoofdspoor of het zijspoor bevindt. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Enterprise Asset Management module.

Enterprise Asset Management module (EAM)

Bij het bepalen van de toekomstige afschrijvingskosten wordt ook gebruik gemaakt van de Enterprise Asset Management module (hierna: EAM-module). In de EAM-module zijn gegevens over de assets⁴¹ van ProRail vastgelegd, zoals de locatie en het bouwjaar. Deze informatie wordt door de afdeling Asset Management gebruikt bij het plannen van onderhoud en vervangingen van assets. De informatie uit de EAM-module wordt gebruikt om onderscheid te kunnen maken naar assets die zijn gelegen in het hoofdspoor respectievelijk het zijspoor en wordt gebruikt in stap 5 van het proces voor het bepalen van toekomstige afschrijvingskosten.

Kostenkengetallen (Rail Case Base)

Tot slot wordt bij het bepalen van toekomstige afschrijvingskosten ook gebruik gemaakt van de database met kostenkengetallen, ook wel Rail Case Base genoemd. Deze database bevat informatie over de marktprijzen van de assets in het beheer van ProRail (vervangingswaarde). Deze informatie wordt door de afdeling Procurement bijgehouden en wordt door Asset Management gebruikt om een inschatting te maken van toekomstige onderhoudskosten en vervangingsinvesteringen. De kostenkengetallen worden iedere vier jaar in opdracht van IenW getoetst door een externe auditor. De kostenkengetallen worden gebruikt in stap 5 van het proces voor het bepalen van toekomstige afschrijvingskosten om de vervangingswaarde van de assets in de systemen spoor en wissels vast te stellen.

Prognose afschrijvingskosten per infrasysteem

De prognose van de afschrijvingskosten wordt opgesteld per infrasysteem. Deze infrasystemen zijn dezelfde als de systemen zoals deze in de kostentoerekening voor onderhoudskosten worden

³⁸ Een activum (activa) betreft alle geactiveerde uitgaven voor een asset (object) of meerdere assets (objecten) die vallen onder één project (inclusief projectkosten).

³⁹ De MVA-module bevat zowel materiële als immateriële vast activa (bijvoorbeeld software).

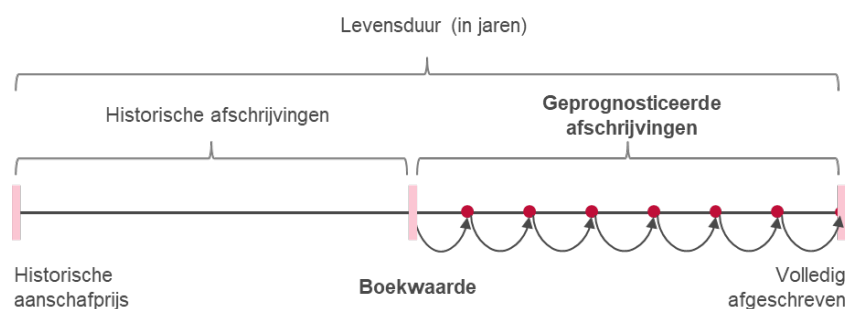
⁴⁰ De verwachte periode dat een activum de geëiste functionaliteit heeft.

⁴¹ Een asset is een (fysiek) object in beheer van ProRail.

toegepast (zie bijlage F voor een beschrijving). Het uitgangspunt voor het bepalen van de geprognosticeerde afschrijvingskosten is de historische aanschafwaarde.⁴²

Stap 1: Bepalen afschrijvingskosten bestaande activa

In de eerste stap worden de geprognosticeerde afschrijvingskosten van de bestaande activa vastgesteld voor de periode 2026 – 2029. Van ieder activum is in de MVA-module de historische aanschafprijs vastgelegd. Dit betreft de investeringsuitgaven die verband houden met het verkrijgen of vervaardigen van het activum, inclusief de kosten van de door eigen personeel verrichte werkzaamheden. Verder is de theoretische levensduur geregistreerd, zijnde de periode waarin het activum gebruikt wordt. Activa worden lineair afgeschreven. Dit betekent dat de activa jaarlijks met een vast percentage van de aanschafprijs worden afgeschreven, afhankelijk van de theoretische levensduur en de restwaarde van het activum. De boekwaarde van de activa wordt bepaald als de historische aanschafprijs minus de cumulatieve historische afschrijvingen.



Figuur 30 Schematische weergave bepaling afschrijvingskosten bestaande activa

De geprognosticeerde afschrijvingskosten per jaar per activum worden bepaald door de boekwaarde per 31 december 2023 te delen door de resterende theoretische levensduur in jaren, waarbij rekening wordt gehouden met eventuele restwaarde van de activa. Indien sprake is van bestaande activa die door derden is gefinancierd (bijvoorbeeld door gemeentes) worden de kosten hiervan niet meegenomen bij het bepalen van de geprognosticeerde afschrijvingskosten.⁴³

Aanschafwaarde	Historische afschrijving	Boekwaarde	Restwaarde	Resterende levensduur	Afschrijving
€ 100.000	€ 40.000	€ 60.000	€ 10.000	10 jaar	€ 5.000

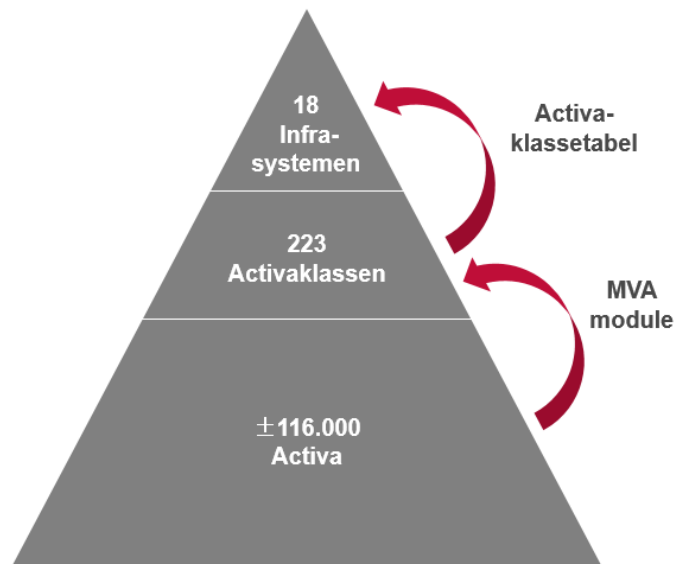
Figuur 31 Voorbeeldberekening afschrijving bestaand activum

De activa zijn in de MVA-module op basis van kenmerken en verschillende levensduren van de assets geclusterd naar activaklassen. Deze geprognosticeerde afschrijvingskosten per activaklasse

⁴² Op basis van artikel 3 lid 3 van de Uitvoeringsverordening dient de waarde van activa ten behoeve van de berekening van de directe kosten gebaseerd te zijn op de historische waarde, tenzij deze waarde niet bekend is of de actuele waarde lager ligt.

⁴³ Op grond van artikel 4, lid 1b EU2015/909 mogen kosten die geen verband houden met door de infrastructuurbeheerder uitgevoerde betalingen niet worden toegerekend aan het minimumtoegangspakket.

worden geclusterd naar de infrasystemen op basis van de activaklassentabel. Dit resulteert in de geprognosticeerde afschrijvingskosten van de bestaande activa per infrasysteem.

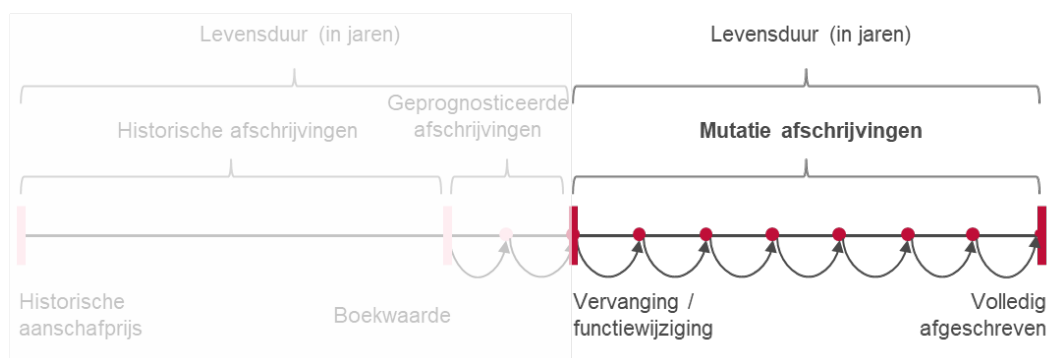


Figuur 32 Van activa naar infrasystemen via de activaklassentabel

Stap 2: Bepalen afschrijvingskosten nieuwe activa als gevolg van functiehandhaving- en functiewijzigingsprojecten

In de tweede stap worden de geprognosticeerde afschrijvingskosten van nieuwe activa⁴⁴ vastgesteld. Nieuwe activa volgen uit functiehandhavingsprojecten (vervangingen) of functiewijzigingsprojecten, die na 31 december 2023 worden opgeleverd. Deze nieuwe activa resulteren in additionele afschrijvingskosten voor de tariefperiode 2026 - 2029. In deze stap worden de additionele afschrijvingskosten bepaald, zodat de totale geprognosticeerde afschrijvingskosten kunnen worden gecorrigeerd voor deze extra afschrijvingen.

⁴⁴ Er kan ook sprake zijn van investeringen in bestaande activa. De extra afschrijvingskosten worden in dit geval bepaald aan de hand van de nieuwe activawaarde.



Figuur 33 Schematische weergave bepaling mutaties functiehandhaving en functiewijziging

Functiehandhavingen (vervangingen) zijn in de begroting opgenomen op het niveau van infrasystemen. Deze geplande vervangingen volgen uit de vervangingsprojecten en de activiteiten van met name de bedrijfseenheden Asset Management, Projecten en ICT.

Voor **functiewijzigingsprojecten** is geen sprake van begrote uitgaven op het niveau van infrasystemen. Om deze reden wordt gebruik gemaakt van historische gegevens. Per activaklasse wordt bepaald wat de gemiddelde activeringen voor functiewijziging zijn geweest in de afgelopen vijf jaar (2019 - 2023). Deze activeringen per activaklasse worden geclusterd naar infrasystemen. De resulterende verhouding tussen de infrasystemen wordt gebruikt om de totale begrote uitgaven voor functiewijziging zoals opgenomen in de begroting voor de tariefperiode te verdelen naar infrasystemen.

De na 31 december 2023 geplande vervangingen voor functiehandhaving per infrasysteem en de begrote uitgaven voor functiewijziging per infrasysteem vormen samen de prognose van de jaarlijkse investeringen per infrasysteem.

Begrote vervanging (kunstwerk)	Jaarlijkse totale functiewijziging	Historisch aandeel functiewijziging (kunstwerken)	Functiewijziging (kunstwerken)	Vervanging en functiewijziging (kunstwerken)
€ 8.000.000	€ 20.000.000	10,0%	€ 2.000.000	€ 10.000.000

Figuur 34 Voorbeeldberekening begrote investering voor een infrasysteem

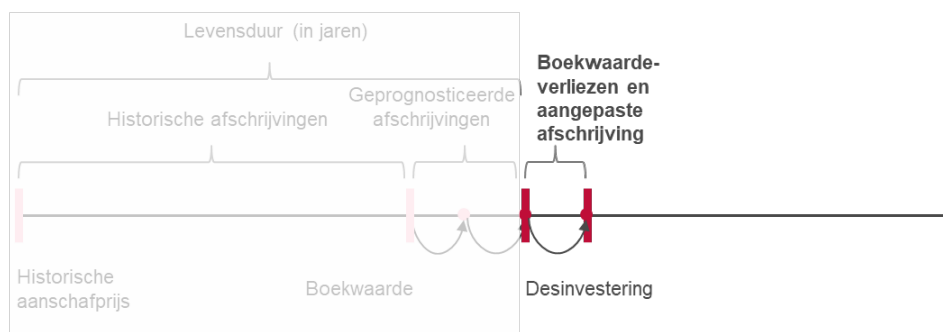
De afschrijvingskosten die volgen uit investeringen na 31 december 2023 worden niet begroot. Om de afschrijvingskosten te bepalen die volgen uit de investeringen wordt gebruik gemaakt van het gemiddelde afschrijvingspercentage per infrasysteem van de bestaande activa zoals deze volgen uit stap 1. Hierbij wordt gebruik gemaakt van gegevens over de aanschafwaarde van de activa in gebruik en de hierbij behorende afschrijvingskosten uit het meest recente jaar (2023). Het gemiddelde afschrijvingspercentage per infrasysteem wordt toegepast op de prognose van de toekomstige jaarlijkse investeringen per infrasysteem voor de tariefperiode. Resultaat zijn de geprognosticeerde afschrijvingskosten per infrasysteem als gevolg van functiehandhavingen- en functiewijzigingsprojecten.

Vervangingen en functiewijzigingen (kunstwerken)	Afschrijvingspercentage bestaande activa (kunstwerken)	Mutatie afschrijving (kunstwerken)
€ 10.000.000	5,0%	€ 500.000

Figuur 35 Voorbeeldberekening mutatie afschrijvingskosten investeringen

Stap 3: Bepalen mutaties desinvesteringen

De derde stap heeft betrekking op mutaties in de geprognosticeerde afschrijvingskosten die het gevolg zijn van desinvesteringen. Bij desinvesteringen worden activa vervangen of buiten dienst gesteld en vindt een desinvestering plaats indien het activum op het moment van vervanging of buitendienststelling nog niet volledig is afgeschreven. Dit resulteert in een eenmalig hogere afschrijving en in een jaarlijks lagere afschrijving. In deze stap wordt de hoogte van de desinvesteringen bepaald, zodat de totale geprognosticeerde afschrijvingskosten kunnen worden gecorrigeerd voor deze desinvesteringen.



Figuur 36 Schematische weergave mutatie desinvesteringen

Bij een desinvestering vindt een eenmalige versnelde afschrijving plaats (boekwaardeverlies). De verwachte boekwaardeverliezen worden bepaald per activaklasse door de gemiddelde boekwaardeverliezen van de afgelopen vijf jaar te bepalen. De activaklassen worden vervolgens geclusterd naar de infrasystemen op basis van de activaklassentabel. De resulterende waarden vormen de extra geprognosticeerde afschrijvingskosten per infrasysteem als gevolg van desinvesteringen.

Als gevolg van een desinvestering nemen de toekomstige geprognosticeerde afschrijvingskosten af. Deze daling van de afschrijving voor de tariefperiode wordt bepaald door de gemiddelde waarde van de historische desinvesteringen van de afgelopen vijf jaar (2019 - 2023) te berekenen per activaklasse. De activaklassen worden vervolgens geclusterd naar de infrasystemen op basis van de activaklassentabel. De resulterende waarden betreffen de daling in geprognosticeerde afschrijvingskosten per infrasysteem als gevolg van desinvesteringen.

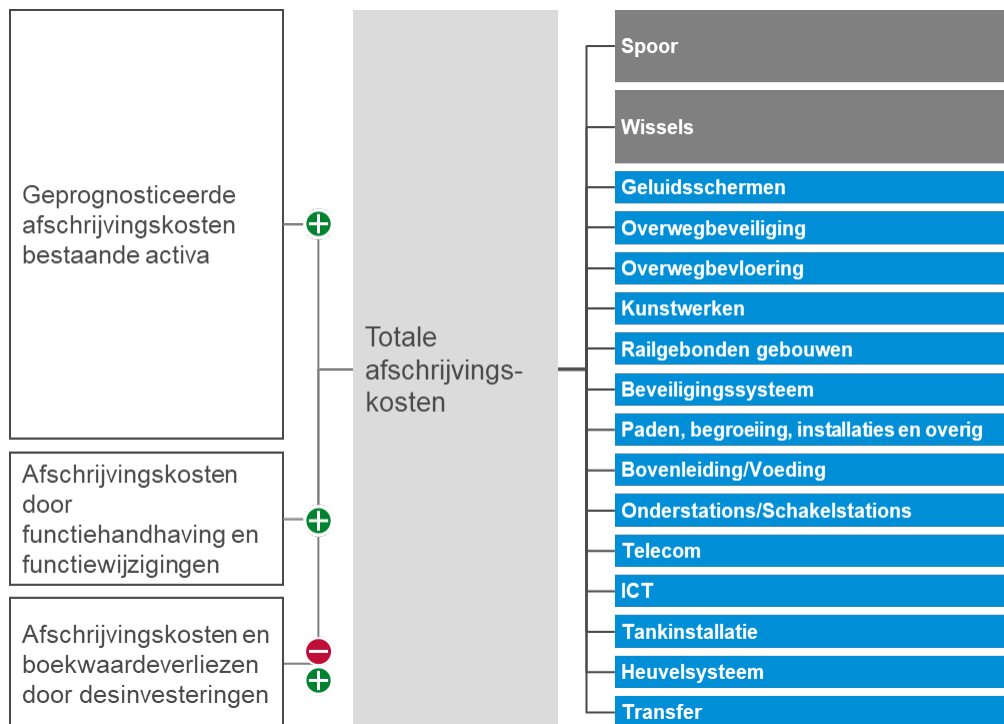
Bij het bepalen van de mutaties in de afschrijvingskosten als gevolg van desinvesteringen moet rekening worden gehouden met desinvesteringen die het gevolg zijn van technologische vernieuwing of veroudering, aangezien de kosten hiervoor niet mogen worden toegerekend aan de kostenbasis voor de dienst transfer.

Gemiddelde desinvestering	Resterende levensduur	Restwaarde	Jaarlijks lagere afschrijving	Eenmalig hogere afschrijving
€ 500.000	4 jaar	€ 100.000	€ 100.000	€ 500.000

Figuur 37 Voorbeeldberekening mutatie afschrijving desinvesteringen

Stap 4: Bepalen totale afschrijvingskosten

In de vierde stap wordt het totaal van de geprognosticeerde afschrijvingskosten vastgesteld als de som van de afschrijvingskosten van bestaande activa (resultaat van stap 1), de extra afschrijvingskosten als gevolg van functiehandavings- en functiewijzigingsprojecten (resultaat van stap 2) en de mutaties in afschrijvingskosten als gevolg van desinvesteringen (resultaat van stap 3). Deze totale geprognosticeerde afschrijvingskosten worden toegerekend aan de kostenbasis voor de dienst transfer.



Figuur 38 Schematische weergave totale afschrijvingskosten per infrasysteem

Stap 5: Verdelen afschrijving spoor en wissels naar hoofdspoor en zijspoor

In de laatste stap 5 wordt een nadere detaillering gemaakt van de afschrijvingskosten voor de systemen spoor en wissels. Deze stap is niet relevant voor de dienst transfer aangezien kosten voor hoofdspoor en zijspoor niet worden toegerekend aan de dienst transfer.

Bijlage F Infrasystemen

	Infrasysteem	Beschrijving
1	Hoofdspoor	Hoofdsporen zijn alle sporen die opgenomen zijn in de dienstregeling van goederen- en reizigerstreinen (van vertrekstation naar aankomst met alle infra daar tussen) en/of sporen waarop treinen harder dan 40 kilometer per uur mogen rijden. De infra bestaat met name uit spoorstaven, dwarsliggers, bevestigingsmateriaal en het ballastbed.
2	Zijspoor	Zijspoor is al het spoor dat niet gebruikt wordt voor de dagelijkse treindienst en waar de snelheid beperkt is tot maximaal 40 kilometer per uur. Hieronder vallen bijvoorbeeld alle opstelsporen waar het materieel 's nachts wordt gereinigd en overblijft voor de volgende dienst. De infra bestaat uit dezelfde onderdelen als bij hoofdspoor.
3	Wissels hoofdspoor	Een wissel is een constructie in een spoorweg om een trein naar een ander spoor te leiden. Wissels in hoofdspoor zijn alle wissels in het hoofdspoor. De infra van wissels in hoofdspoor betreft de wissels, wisselbediening (waaronder wisselstellers) en wisselverwarming.
4	Wissels zijspoor	Een wissel is een constructie in een spoorweg om een trein naar een ander spoor te leiden. Alle wissels die niet hoofdspoorwissels zijn, zijn wissels in zijspoor. De infra van wissels in zijspoor betreft de wissels, wisselbediening (waaronder wisselstellers) en wisselverwarming.
5	Geluidsschermen	Geluidsschermen zijn schermen langs het spoor om geluidshinder in de omgeving te verminderen.
6	Overwegbeveiliging	Een overweg is een gelijkvloerse kruising van een spoorweg en een weg, voorzien van andreaskruisen of hekken. Een beveiligde overweg is een overweg waarbij een aankondiging van een naderende trein aan het wegverkeer plaatsvindt. De komst van een trein wordt aangekondigd met signalen (lichten of belsignaal) en/of slagbomen.
7	Overwegbevloering	Overwegbevloering is een voorziening op een overweg, waardoor het wegverkeer de overweg kan passeren zonder daarbij noemenswaardig gehinderd te worden door de spoorstaven. Tevens zorgt de bevloering er voor dat het treinverkeer niet door de kruisende weg gehinderd wordt. Het gaat meestal om vaste of losse (betonnen) bevloeringsplaten.

8	Kunstwerken	Een kunstwerk is een bouwconstructie in weg, water of spoorlijn zoals bruggen, doorlaten en andere bovengrondse overgangen, tunnels, overwelfde uitgravingen en andere onderdoorgangen; schoormuren en beschermingsgalerijen tegen lawines, vallend gesteente. In geval van het hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland gaat het om bruggen (vaste en beweegbare stalen bruggen), betonnen kunstwerken, duikers en spoortunnels.
9	Railgebonden gebouwen	Een railgebonden gebouw is een gebouw dat een railgebonden technische installatie huisvest zoals beveiligingsinstallaties en railinfravoedingsinstallaties.
10	Beveiligingssysteem	Beveiligingsystemen hebben betrekking op de systemen die botsingen tussen treinen, aanrijdingen met overig verkeer of personen en ontsporingen voorkomen. Het betreft systemen voor: <ul style="list-style-type: none">• Overwegbeveiliging;• Treindetectie, zoals bijvoorbeeld assentellers of detectiepedalen;⁴⁵• Interlocking, een rijwegbeveiligingssysteem dat conflicterende treinbewegingen uitsluit door te verhinderen dat seinen op veilig worden gezet als niet gegarandeerd is dat de rijweg veilig is (bijvoorbeeld B-Relais);• Seinen (lichtseinen, bordseinen etc.);• Treinbeïnvloeding (ATB⁴⁶, ERTMS⁴⁷, etc.);• Additionele beveiliging.
11	Paden, begroeiing, installaties & overig	Dit betreft het baanlichaam, zijnde de stabiele ondergrond voor bovenbouw van de railinfrastructuur. Het omvat ook de aardenbaan, paden, berm en afsluitingen (hek of sloot) van de spoorweg. Het gaat om de onderbouw.
12	Bovenleiding / voeding	Het gaat bij dit systeem om de installaties voor het transporteren en overbrengen van elektrische stroom voor tractiedoeleinden, zoals de rijdraden en bovenleidingen met portalen. Bovenleiding / voeding is onderdeel van de tractie-energievoorziening, zijnde alle systemen en constructies van en in de spoorweginfrastructuur die een functie hebben in het proces

⁴⁵ Een assenteller telt passerende assen van treinen om op deze wijze treinen te detecteren. Assentellers werken vaak op basis van een magnetisch veld. Assentellers kunnen ook uitgevoerd zijn als mechanische pedalen, die beroerd worden als een wielstel passeert.

⁴⁶ Automatische treinbeïnvloeding, een systeem dat machinisten ondersteunt bij het waarnemen en opvolgen van spoorwegseinen.

⁴⁷ European Rail Traffic Management System (ERTMS) is de internationale standaard voor treinbeveiliging. Dit digitale beveiligingssysteem wordt ingebouwd in treinen en in de spoorinfrastructuur.

		van transport, transformatie en distributie van elektrische energie van een aansluitpunt van netbeheerders van elektriciteit naar stroom gebruikende objecten.
13	Onderstations / schakelstations	<p>Het gaat bij dit systeem om de installaties voor het transformeren en overbrengen van elektrische stroom voor tractiedoeleinden, zoals onderstations, schakelstations en voedingskabels tussen de onder- en schakelstations.</p> <p>Onderstations / schakelstations is onderdeel van de tractie-energievoorziening, zijnde alle systemen en constructies van en in de spoorweginfrastructuur die een functie hebben in het proces van transport, transformatie en distributie van elektrische energie van een aansluitpunt van netbeheerders van elektriciteit naar stroom gebruikende objecten.</p>
14	Telecom	Telecommunicatiesystemen bestaan uit mobiele en vaste netwerken, die met name gebruikt worden voor de besturing en beveiliging van het treinverkeer (o.a. de communicatie tussen treindienstleider en machinist). Telecom op stations zijn de telecommunicatiesystemen die zorgen voor het overbrengen van actuele informatie over de dienstregeling aan treinreizigers.
15	ICT	ICT bestaat uit hardware- en software-systemen die gebruikt worden voor de besturing, beheersing en beveiliging van het treinverkeer (bijvoorbeeld voor de aansturing van wissels, seinen en overwegen) en voor ondersteunende processen (zoals bijvoorbeeld financiële-, planning-, monitoring- en HR-processen).
16	Tankinstallatie	Tankinstallaties zijn alle systemen en constructies die nodig zijn om een trein van diesel te voorzien.
17	Heuvelsysteem	Heuvelen is een techniek die toegepast wordt bij het rangeren door het over een heuvel drukken van wagons die vervolgens door de zwaartekracht en wissels uitrollen naar een geplande bestemming op het emplacement. Het heuvelsysteem regelt op afstand de snelheid van de locomotief tijdens het heuvelproces, de stand van de wissels en remming van de wagons. Het heuvelsysteem omvat o.a. de opstelsporen, wissels, reminrichtingen en bediening van de locomotief.
18	Transfer	Transferruimte in stations, waaronder perrons, inclusief overkappingen en voorzieningen in stations zoals roltrappen, liften, bruggen en tunnels.

Bijlage G Bedrijfseenheden

Bedrijfseenheid	Beschrijving
Finance	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.
Procurement	Procurement houdt zich bezig met aanbesteding en contractering van inkoop. De bedrijfseenheid bestaat uit de afdelingen Tendermanagement Inkoop en Contracten, Cost Engineering en Inkoopinnovatie.
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 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"> • Capaciteitsverdeling Verkeer is verantwoordelijk voor het inventariseren en verdelen van capaciteit ten behoeve van personenvervoer en goederenvervoer. • Capaciteitsontwikkeling voor 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, Omgevingscommunicatie & Publiekvoorlichting en Media & Creatie.
HRM	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.
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 Gebiedsmanagers Projectenportfolio, Projectmanagement,

	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 & informatie, Dagelijkse operatie, Techniek, Kwaliteit & Veiligheid.
ICT	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.
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 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>
Ondersteunende afdelingen en overige staf	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.