



**TN572179 Landelijk – Detectie en beoordeling spoorstaafdefecten
meettein en handmatig**

**Vraagspecificatie Annex 10.0 Afwijkingen,
Organisatie & K.P.I.'s**

Versie 1.~~10~~

Inhoudsopgave

1	Introductie	3
1.1	Algemeen	3
2	Organisatie en escalatie	3
2.1	Contractbeheer en escalatie	3
2.2	Inrichten overlegstructuur	3
3	Afwijkingen en beheersmaatregelen.....	6
3.1	Beheermaatregelen bij Afwijkingen	6
4	Wijzigingsverzoeken: Request for Change (RfC)	6
5	KPI's	7
5.1	Algemeen	7
5.2	Vaststellen score KPI's.....	7
5.3	K.P.I.'s en financiële afhandeling.....	7
5.4	Toe te passen K.P.I.'s	8

1 Introductie

1.1 Algemeen

Deze annex beschrijft de afspraken omtrent organisatie-aspecten, omgang met afwijkingen en de K.P.I.'s. Deze annex is onderdeel van TN572179 en heeft betrekking op zowel de Validatiefase als de Uitvoeringsfase.

2 Organisatie en escalatie

Binnen dit hoofdstuk worden de eisen gesteld aan de organisatie inrichting en de processen rondom escalatie tussen ProRail en Opdrachtnemer beschreven. Naast het leveren van de vereiste producten en diensten, dient Opdrachtnemer haar contractorganisatie te spiegelen aan de contractorganisatie van ProRail, met als doel een optimale samenwerking te realiseren.

2.1 Contractbeheer en escalatie

De volgende contactpersonen worden bij aanvang van de Overeenkomst aangewezen door ProRail en Opdrachtnemer. Escalatie zal plaatsvinden wanneer op reguliere wijze geen passende oplossing kan worden gevonden naar inzicht van Contractmanager ProRail en/of Contractmanager Opdrachtnemer.

Karakteristiek	ProRail	Opdrachtnemer
Contracteigenaar	Directeur Asset Management	N.T.B.
Contractgemachtigde	Manager Sturingsdata	N.T.B.
Contractmanager	Contractmanager Sturingsdata	N.T.B.

Tabel 1: Escalatie zal plaatsvinden door de Contractmanagers naar de hiertoe aangewezen functionarissen

2.2 Inrichten overlegstructuur

De in 2.2.1 beschreven projectmatige overlegstructuur is van toepassing tijdens de Validatiefase, de in 2.2.2 beschreven overlegstructuur is van toepassing tijdens de Uitvoeringsfase. Onderdeel van de Contract Start Up (CSU) is het afstemmen van de organisatie van Opdrachtnemer met de organisatie van ProRail.

Overleggen kunnen fysiek en/of digitaal plaatsvinden. Dit wordt steeds in goed overleg afgestemd. Mochten partijen geen overeenstemming vinden, dan beslist ProRail of het overleg fysiek of digitaal plaatsvindt. Voor de aanwezigheid bij en/of de reis naar overleggen worden geen extra kosten in rekening gebracht door Opdrachtnemer.

In aanvulling op de hieronder beschreven overleggen kan het zijn dat er aanleiding bestaat om extra overleggen over een bepaald onderwerp in te lassen. Opdrachtnemer werkt hieraan mee en brengt hiervoor geen extra kosten in rekening. Alle overleggen vinden plaats in de **Nederlandse of Engelse taal**.

2.2.1 Overlegstructuur gedurende Validatiefase

In deze paragraaf is de overlegstructuur gedurende de validatiefase bepaald. Het is vereist dat Opdrachtnemer hiervoor deskundig personeel ter beschikking stelt. Dat wil zeggen dat de juiste rolhouders met de juiste expertise en bevoegdheden de overleggen bijwonen.

Op verzoek van ProRail levert Opdrachtnemer een grafische weergave van de organisatiestructuur en een overzicht van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden binnen 10 werkdagen.

2.2.1.1 Contract Start Up

De contractmanager ProRail organiseert voor aanvang van de Validatiefase met de contractmanager Opdrachtnemer een CSU (Contract Start Up) met betrokkenen van beide partijen. Doel van dit overleg is om kennis te maken met elkaar, de wederzijdse verwachtingen helder te krijgen en de randvoorwaarden van een goede samenwerking te creëren.

2.2.1.2 Project Overleg

Gedurende de looptijd van de Validatiefase vindt maandelijks een Projectoverleg (PO) plaats met de projectmanager Opdrachtnemer en de contractmanagers van ProRail en Opdrachtnemer. De projectmanager Opdrachtnemer is daarbij voorzitter. In dit overleg kunnen onderwerpen worden besproken die worden aangedragen vanuit het aantoningsoverleg. Het doel van dit overleg is om de voortgang, (mijlpalen)planning en eventuele knelpunten en risico's te bespreken. Daarnaast worden V&G-zaken tijdens dit overleg besproken.

2.2.1.3 AantoningsOverleg

Het AantoningsOverleg (AO) vindt eens per twee weken plaats. Deelnemers zijn de informatie- en technisch specialisten van Opdrachtnemer en ProRail. Het AO behandelt alle technische onderwerpen die nodig zijn om de Validatiefase succesvol af te ronden. Dat betekent dat samenstelling, frequentie en te behandelen onderwerpen afhankelijk zijn van de fase van de Validatiefase. Het Aantoningsdossier is in elk geval een vast onderwerp. Het AO wordt voorgezeten door Opdrachtnemer.

2.2.2 Overlegstructuur Uitvoeringsfase

In dit hoofdstuk is de overlegstructuur gedurende de uitvoeringsfase bepaald. Het is vereist dat Opdrachtnemer haar organisatie 'gespiegeld' inricht en hiervoor deskundig personeel ter beschikking stelt. Dat wil zeggen dat er voor elke ProRail rol een functionaris aan de zijde van de Opdrachtnemer beschikbaar is met een vergelijkbare rol en expertise.

Op verzoek van ProRail levert Opdrachtnemer een grafische weergave van de organisatiestructuur en een overzicht van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden binnen 10 werkdagen.

Naast het Contract Overleg (CO) is een VoortgangsOverleg (VO) en een Technisch Overleg (TO) ingericht. Deze overleggen zijn ondersteunend aan het CO. Naast deze overleggen zijn er het V&G Overleg en het PlanningsOverleg. Op hoofdlijnen worden hieronder de te behandelen onderwerpen van de genoemde overleggen beschreven.

2.2.2.1 Contract Start Up - uitvoeringsfase

De contractmanager ProRail organiseert voor aanvang van de Uitvoeringsfase met de contractmanager Opdrachtnemer een CSU (Contract Start Up) met betrokkenen van beide partijen. Doel van dit overleg is om de wederzijdse verwachtingen helder te krijgen en de randvoorwaarden van een goede samenwerking te creëren, alsmede de inzichten uit de Validatiefase te bespreken.

2.2.2.2 Contract Overleg

Gedurende de looptijd van de Overeenkomst vindt minstens eens per maand een CO plaats met de contractmanagers van ProRail en Opdrachtnemer en (indien wenselijk) overige collega's. De contractmanager ProRail is daarbij voorzitter. Vanuit het VO en TO kunnen onderwerpen ter behandeling worden aangedragen.

Het CO kent meerdere doelen: Het monitoren van voortgang van de uitvoering en de geleverde prestatie, het bespreken van contractzaken en financieel-administratieve zaken, Veiligheid- en gezondheid borgen, informatieveiligheid borgen.

2.2.2.3 VoortgangsOverleg

Het VO vindt minimaal eens per maand plaats. Deelnemers zijn de informatiespecialisten van Opdrachtnemer en ProRail. Het doel is om de voortgang en het proces van de operationele zaken te monitoren, alsmede de kwaliteit van de geleverde data te borgen.

Aandachtspunten en afwijkingen kunnen, indien nodig, vanuit het VO worden geëscaleerd naar het CO of het TO.

2.2.2.4 Technisch Overleg

Het TO vindt maandelijks plaats onder voorzitterschap van ProRail. Daarnaast vindt het TO op verzoek van de contractmanagers van ProRail of Opdrachtnemer plaats binnen vier weken na het betreffende verzoek. Deelnemers zijn de technisch specialisten van Opdrachtnemer en ProRail. Om slagvaardig te kunnen handelen is afbakening van onderlinge relaties met heldere grenzen vereist tussen verschillende rolhouders (zoals bijvoorbeeld: ontwikkelaar meetsysteem, software leverancier, betrokken afdelingen binnen de organisatie van Opdrachtnemer).

Het doel van het TO is om technisch-inhoudelijke zaken af te stemmen en de voortgang van technische ontwikkelingen en verbeteringen te bewaken. Ook kunnen eventuele escalaties vanuit het VO worden behandeld.

2.2.2.5 V&G Overleg

Het overleg Veiligheid en Gezondheid vindt plaats met V&G coördinatoren en contractmanagers met een frequentie van minstens eenmaal per jaar. Het doel is om de gang van zaken op het gebied van Veiligheid & Gezondheid te evalueren en te bepalen welke V&G-documentatie geactualiseerd dient te worden.

2.2.2.6 PlanningsOverleg

Het PO vindt tweewekelijks of zoveel vaker (telefonisch) als wenselijk plaats. Deelnemers zijn het planbureau Meettreinen van ProRail en planningsverantwoordelijken van Opdrachtnemer.

Het doel van het overleg is om de tijdige en doelmatige uitvoering van meetritten te borgen. (Zie ook Annex 3, Deel B)

2.2.2.7 Jaarevaluatie

Jaarlijks evalueren ProRail en Opdrachtnemer het voorgaande meetjaar. Deze evaluatie vindt plaats binnen 3 maanden na afloop van het betreffende meetjaar. Zie ook Annex 1 proces 7.

Deelnemers zijn tenminste de contractmanager en productmanager van ProRail en diens evenknieën van Opdrachtnemer. Indien relevant kunnen overige collega's worden uitgenodigd.

Het doel is om het voorgaande meetjaar te evalueren en mogelijke verbeteringen te signaleren.

3 Afwijkingen en beheersmaatregelen

Een Afwijking is een verschil tussen de afspraken voortvloeiende uit de Overeenkomst en de geleverde dienst. Afwijkingen kunnen nadelige gevolgen hebben voor de Nederlandse Spoorsector, zoals bijvoorbeeld risico's voor de veilige berijdbaarheid of een minder effectieve inzet van spoorse aannemers. Zodoende wil ProRail snel geïnformeerd worden bij eventuele Afwijkingen en snel kunnen handelen, al dan niet in samenwerking met Opdrachtnemer, om de gevolgen te kunnen beheersen.

Indien zich een Afwijking voordoet, wordt er een Afwijkingenformulier (zie bijlage 10.3 Template Afwijkingenformulier) in voorgeschreven format aan ProRail verstrekt. Afhankelijk van de ernst of urgentie van de Afwijking kan de Opdrachtnemer ervoor kiezen hier eerst telefonisch melding van te maken. Deze melding dient echter altijd bevestigd te worden door het indienen van een Afwijkingenformulier.

Contractmanager ProRail zal de Afwijking beoordelen en afsluiten nadat beheersmaatregelen door Opdrachtnemer zijn doorgevoerd en door de contractmanager ProRail als voldoende beoordeeld.

Karakteristiek	ProRail	Opdrachtnemer
Melding Afwijking	1 werkdag	1 werkdag
Afwijkingenformulier	5 werkdagen	5 werkdagen
Wijzigingsverzoeken na Afwijking: Request For Change (RfC)	5 werkdagen	5 werkdagen

Tabel 2: Reactietermijnen om een afwijking na constatering van een inhoudelijke reactie te voorzien

3.1 Beheermaatregelen bij Afwijkingen

Het doel van het nemen van beheermaatregelen bij Afwijkingen is het gecontroleerd herstellen of afhandelen van Afwijkingen die aan contractmanager ProRail zijn gemeld dan wel door ProRail zijn geconstateerd. Daarnaast dient, waar mogelijk, de kans op herhaling te worden geminimaliseerd. Voorbeelden van dergelijke Afwijkingen zijn:

- Een veiligheidsincident;
- Afwijkingen die de tijdige en correcte uitvoering van de opdracht in gevaar brengen;
- Na oplevering wordt vastgesteld dat geleverde meetdata niet correct is;
- Behandeling van afwijkingen die naar oordeel van de contractmanager ProRail of contractmanager Opdrachtnemer niet tot het reguliere overleg kunnen wachten;
- Afwijkingen zoals gemeld via het regulier afwijkingenproces.

Afwijkingen worden geregistreerd in het Afwijkingenregister (Bijlage 10.4 Afwijkingenregister).

Opdrachtnemer richt een risicodossier in, met beheermaatregelen per afwijking en/of risico en geeft aan op welke wijze het dossier gedurende de looptijd van de overeenkomst wordt geactualiseerd.

4 Wijzigingsverzoeken: Request for Change (RfC)

Het RFC-proces beschrijft het proces van (niet-wezenlijke) wijzigingen in de overeenkomst of dienstverlening die tijdens de uitvoering van de deelopdracht worden doorgevoerd.

Wijzigingen op bestaande contractafspraken kunnen zowel door ProRail als door de Opdrachtnemer worden geïnitieerd middels het in Bijlage 10.1 opgenomen RFC-formulier. Voorts is er ruimte om tijdens het CO alvast te verkennen hoe wenselijk of kansrijk een voorgenomen RFC zou zijn.

Het registreren van wijzigingsverzoeken met betrekking tot deze Overeenkomst wordt verzorgd door de contractmanager ProRail (zie ook Bijlage 10.2 RFC-register). Deze zal binnen 5 werkdagen aangeven dat een verzoek tot wijziging is geregistreerd en hoe de behandeling zal plaatsvinden.

Een wijziging kan niet worden uitgevoerd zonder uitdrukkelijke toestemming van ProRail. Bij wijzigingsverzoeken door ProRail dient de Opdrachtnemer tevens toestemming te geven.

5 KPI's

5.1 Algemeen

Om de prestaties uit het contract te kunnen monitoren en sturen, eist ProRail dat Opdrachtnemer periodiek een aantal K.P.I.'s rapporteert. Binnen de door ProRail gestelde eisen en kaders staat het Opdrachtnemer vrij om haar eigen rapportage-methodiek in te richten. Belangrijk is dat de berekening c.q. totstandkoming van de gerapporteerde K.P.I.'s voor ProRail transparant en begrijpelijk is. Tevens moeten gerapporteerde K.P.I.'s kunnen bijdragen aan het identificeren van eventuele knelpunten. Hiertoe voorziet de Opdrachtnemer ProRail reeds voor aanvang van het rapportageproces van een voorstel voor een conceptrapportage alsmede een beschrijving van de totstandkoming van de rapportage en de berekening van elke individuele K.P.I.

Rapportage van de K.P.I.'s door Opdrachtnemer vindt maandelijks plaats, uiterlijk op de 10^e kalenderdag van de maand over de voorgaande maand. Na afloop van het kalenderjaar wordt, ten behoeve van de financiële afhandeling van de K.P.I.'s, tevens een rapportage over het gehele kalenderjaar geleverd door Opdrachtnemer. Voor het rapporteren van K.P.I.'s geldt dat onderliggende data en berekeningen dienen te worden meegeleverd.

5.2 Vaststellen score KPI's

De score van de K.P.I.'s worden door partijen gezamenlijk zorgvuldig beoordeeld. De uiteindelijke jaarlijkse score van de K.P.I.'s worden op jaarbasis achteraf vastgesteld door ProRail op basis van een door Opdrachtnemer te leveren jaarrapportage.

5.3 K.P.I.'s en financiële afhandeling

De K.P.I.'s zijn onderdeel van de financiële afhandeling. Op elke maandfactuur wordt een percentage van 10% ingehouden. Afhankelijk van de geleverde prestatie gedurende het kalenderjaar wordt dit percentage na afloop van het kalenderjaar gedeeltelijk of geheel uitgekeerd bij de factuur van periode 13 (P13). Zie ook Annex 7.0.

De ingehouden 10% wordt als volgt verdeeld over de K.P.I.'s:

KPI	Percentage van factuurbedragen	Percentage van inhouding
KPI 1: HITrates Integrale Analyse	3,00 %	30,00 %
KPI 2: Overschrijdingen USH	3,00 %	30,00 %
KPI 3: Overschrijdingen UST	3,00 %	30,00 %
KPI 4: Kwaliteit aanlevering BBMS	0,50 %	5,00 %
KPI 5: Rapportagetermijnen	0,50 %	5,00 %
Totaal	10,00 %	100,00 %

Tabel 3: Hoe de ingehouden 10% wordt verdeeld over de K.P.I.'s

Bovenstaande betekent dat men bij een uitmuntende prestatie op bijvoorbeeld KPI 1 maximaal 3% van de factuurbedragen kan terugverdienen, oftewel 30 % van de ingehouden bedragen.

Verder is het mogelijk dat een ingehouden bedrag bij een betreffende KPI slechts gedeeltelijk of helemaal niet wordt uitgekeerd, dit is afhankelijk van de score op de KPI.

De gehanteerde maatstaven voor het uitkeren van elke KPI zijn hierna in paragraaf 5.4 gedefinieerd.

5.4 Toe te passen K.P.I.'s

5.4.1 K.P.I. 1: HITrates Integrale Analyse

Met de term HITrates wordt verwezen naar de percentages zoals geëist in tabel 2 (Overzicht van betrouwbaarheidsnorm die geldt bij de verschillende HIT-klassen) uit paragraaf 4.3 (Eisen aan de integrale analyse) van Annex 2.1 – Specificatie Parameters - Spoorstaafdefecten meetvoertuig.

Voor de volledigheid wordt hier de tabel nogmaals opgenomen.

Indien een Suspect wordt gedetecteerd en geen sprake is van Bodem echo verlies dan gelden de betrouwbaarheidsnormen uit onderstaande tabel:

HIT klasse	Moet resulteren in USH-defectklasse	Norm
HIT1A	USH1-3	≥ 97%
HIT1B	USH1-3	≥ 90%
HIT2	USH2-3	≥ 64%
HIT2	USH1-4	≥ 84%
HIT2-4	USH1	≤ 8%
HIT3	USH2	≤ 23%
HIT3	USH3-4	≥ 70%
HIT4	USH3-4	≥ 70%
HIT 1-4	USH5	<25%

Tabel uit Annex 2.1 met betrouwbaarheidsnormen voor de integrale analyse

De geëiste percentages zijn een minimumeis, en het is niet toegestaan om slechter te scoren dan deze percentages. Echter, ProRail wenst Opdrachtnemer te stimuleren om hierin verbeteringen te realiseren.

Opdrachtnemer koppelt na het uitvoeren van een USH-meting steeds de USH-defectklasse aan de oorspronkelijke HIT-klasse uit de Integrale Analyse en berekent op basis hiervan de daadwerkelijke percentages. De rapportage vindt zowel maandelijks als jaarlijks plaats. De maandelijks percentages worden bepaald op basis van de uitgevoerde USH-metingen in de betreffende maand. De jaarlijkse percentages worden bepaald op basis van alle uitgevoerde USH-metingen in het betreffende kalenderjaar.

Daarnaast houdt Opdrachtnemer het verschil met de in Annex 2.1 geëiste percentages bij. Indien Opdrachtnemer beter scoort dan de geëiste percentages, levert dit “bonusprocenten” op. Het aantal “bonusprocenten” is gelijk aan het aantal procenten dat men hoger scoort dan een geëist minimum of het aantal procenten dat men lager scoort dan een toegestaan maximum.

N.B. Voor het bepalen van het totaal aantal “Bonusprocenten” worden individuele waarden niet afgerond. Het totaal aantal behaalde bonusprocenten wordt afgerond op 2 decimalen.

De financiële afhandeling wordt gebaseerd op het totaal aantal gescoorde “bonusprocenten” uit de jaarlijkse rapportage. Omdat ProRail gedurende de looptijd van de Uitvoeringsfase van de leverancier continue verbetering verwacht, veranderen de percentages gedurende de looptijd van het contract. Deze staan beschreven in tabel 4 hieronder.

Staffel verdeling t.b.v. uitkering	Periode 1 = contractjaar 1 t/m 4	Periode 2 = contractjaar 5 t/m 8	Periode 3 = Contractjaar 9 t/m einde contract
0% reservering KPI.	< 6,00%	< 8,00 %	< 9,00%
25% reservering KPI 1	≥ 6,00 %	≥ 8,00 %	≥ 9,00 %
50% reservering KPI 1	≥ 10,00 %	≥ 12,00 %	≥ 15,00 %
75% reservering KPI 1	≥ 12,00 %	≥ 15,00 %	≥ 17,00 %
100% reservering KPI 1	≥ 15,00 %	≥ 18,00 %	≥ 20,00 %

Tabel 4: Staffel t.b.v. financiële afhandeling K.P.I. 1

5.4.1.1 (Fictief) rekenvoorbeeld

Over een gegeven kalenderjaar is in totaal voor € 1.000,- gefactureerd. Hierop is steeds 10% ingehouden door ProRail, dus € 100,-. Hiervan is € 30,- gereserveerd voor K.P.I. 1.

Stel nu dat na afloop van dit kalenderjaar de volgende scores worden vastgesteld:

HIT klasse	Moet resulteren in USH-defectklasse	Minimum Norm	Daadwerkelijke score	Bonusprocenten
HIT1A	USH1-3	≥ 97%	98,00%	1,00
HIT1B	USH1-3	≥ 90%	90,00%	0,00
HIT2	USH2-3	≥ 64%	68,00%	4,00
HIT2	USH1-4	≥ 84%	84,00%	0,00
HIT2-4	USH1	≤ 8%	6,00%	2,00
HIT3	USH2	≤ 23%	19,00%	4,00
HIT3	USH3-4	≥ 70%	70,00%	0,00
HIT4	USH3-4	≥ 70%	70,00%	0,00
HIT 1-4	USH5	< 25%	24,00%	1,00
TOTAAL Bonusprocenten				12

Tabel 5 ter illustratie met rekenvoorbeeld bonusprocenten

Opdrachtnemer heeft dan in totaal 12 bonusprocenten verdiend over dit kalenderjaar.

Indien dit kalenderjaar in periode 1 zou vallen, zou Opdrachtnemer volgens de staffeling in Tabel 4 recht hebben op 75% van de reservering voor KPI 1.

75% procent van €30,- is € 22,50 uitkering voor de score op K.P.I. 1

5.4.2 K.P.I. 2: Overschrijdingen USH

Opdrachtnemer rapporteert het aantal uit te voeren USH-metingen waarvan de meettermijn wordt overschreden per opvolgtermijn (volgens de RLN00399, deel 1, paragraaf 5.6 Prioriteitsstelling bij achterstanden bij US-handinspecties). De rapportage bevat een grafische weergave van het aantal overschrijdingen per week, inclusief een prognose van minimaal 2 maanden vooruitkijkend t.o.v. de rapportagedatum. Dit op basis van de wekelijkse overschrijdingenrapportage zoals beschreven in eis 6.1.4 van Annex 3.

ProRail wil een overzicht van de wekelijkse hoeveelheid USH-metingen in overschrijding. Dit op basis van een nader overeen te komen peilmoment. De maandelijkse K.P.I. rapportage geeft een overzicht van stand per weeknummer van de betreffende maand. Aan het einde van het kalenderjaar wordt op basis van de individuele weekcores de totale uitbetaling van de reservering voor K.P.I. 2 bepaald.

Aan het einde van het jaar verstrekt Opdrachtnemer een overzicht met het aantal overschrijdingen per kalenderweek. Opdrachtnemer verdeelt het totaal gereserveerde bedrag voor K.P.I. 2 gelijk over het aantal weken van het jaar (Dus 52 of 53 weken/delen) en berekent voor elke week op welke uitkering hij recht heeft. De totale uitkering is de som van de uitkeringen per week.

Opdrachtnemer scoort 0% van de reservering indien er 300 of meer overschrijdingen zijn.

Opdrachtnemer scoort 100% van de reservering indien er nul overschrijdingen zijn.

De daadwerkelijke uitkering van de reservering wordt naar rato bepaald op basis van het aantal overschrijdingen per week.

Indien Opdrachtnemer kan onderbouwen dat een overschrijding is ontstaan door oorzaak ProRail, moet hij deze overschrijding wel rapporteren, maar mag deze voor de berekening van de uitkering buiten beschouwing worden gelaten.

5.4.3 K.P.I. 3: Overschrijdingen UST

Met deze K.P.I. wenst ProRail de planning en uitvoering van de meetvoertuigrritten te monitoren. Voor deze K.P.I. gaan we uit van de intervallen en marges in onderstaande tabel:

Frequentie per jaar volgens meetbehoefte	Maximale tijdsinterval tussen 2 opvolgende inspecties	Maximale overschrijding van het interval
1	12 maanden	6 weken
2	6 maanden	6 weken
3	4 maanden	4 weken
4	3 maanden	3 weken

Tabel 6: tijdsintervallen voor inspectiefrequentie met het meetvoertuig

Voor deze K.P.I. hanteren we steeds een peildatum van de laatste dag van de kalendermaand.

Opdrachtnemer rapporteert maandelijks de volgende zaken:

- **Totaal aantal km in overschrijding:** Het aantal kilometer spoor waarvan op peildatum het maximale tijdsinterval en de maximale overschrijding zijn verstreken t.o.v. de vorige inspectie;
- **Aantal km in overschrijding door "oorzaak ProRail":** Het aantal kilometer spoor waarvan op peildatum het maximale tijdsinterval en de maximale overschrijding zijn verstreken t.o.v. de vorige inspectie, waarbij de overschrijding is ontstaan door "oorzaak ProRail" (zie ook Annex 1);
 - **Het verrekenbare aantal km in overschrijding:** Het totaal aantal km in overschrijding – Aantal km in overschrijding door oorzaak ProRail;

- **Cumulatief verrekenbare aantal km in overschrijding:** Het cumulatief van het verrekenbare aantal km in overschrijding voor het huidige kalenderjaar dat ontstaat het verrekenbare aantal km in overschrijding in elke rapportage tot en met de huidige bij elkaar op te tellen;
- **Prognose aantal km in overschrijding:** Het aantal km in overschrijding voor nog uit te voeren ritten (dus op basis van de actuele meetrittenplanning) in het resterende deel van het meetjaar;

Opdrachtnemer geeft per casus een korte toelichting van de reden voor de overschrijding. Indien het een overschrijding door “oorzaak ProRail” betreft, geeft Opdrachtnemer ook een korte onderbouwing waarom dit zo is.

Financiële afhandeling vindt plaats op het “*cumulatief verrekenbare aantal km in overschrijding*” aan het einde van het kalenderjaar, volgens de volgende staffel:

Cumulatief verrekenbare aantal km in overschrijding	Percentage uitkering van de reservering voor K.P.I. 3
< 125	100%
126 - 375	Evenredige score tussen de 100% en 25%
376 – 500	Evenredige score tussen de 25% en 0%
> 500	0,00%

Tabel 7: staffel van uitkering bij cumulatief verrekenbare aantal km in overschrijding

Opdrachtnemer dient zich te houden aan de inspectiefrequenties zoals beschreven in Hoofdstuk 5 van RLN00399 deel 1. Voor elke Afwijking hiervan moet Opdrachtnemer een afwijkingsmelding indienen. Elke Afwijking moet zo snel als redelijkerwijs mogelijk worden hersteld, dus kilometers spoor in overschrijding moet alsnog z.s.m. gemeten worden.

5.4.4 K.P.I. 4: Kwaliteit aanlevering BBMS

Voor de data die Opdrachtnemer aan BBMS levert, wenst ProRail dat er sprake is van “In-één-keer-goed-levering”. Er is sprake van een “In-één-keer-goed-levering” aan BBMS als aan twee voorwaarden wordt voldaan:

- Als een meetrun die in de Productie-omgeving wordt aangeboden aan BBMS bij de eerste poging, dus zonder fouten of herstelwerk, wordt geaccepteerd. Deze acceptatie geschiedt op basis van zowel automatische als manuele toetsing. En;
- Als een meetrun tijdig wordt geleverd aan BBMS, conform de bepalingen in Annex 3.0, Deel B, Hoofdstuk 3.

Opdrachtnemer rapporteert zowel maandelijks als jaarlijks het percentage “In-één-keer-goed-leveringen” aan BBMS (ten opzichte van het totaal aantal geleverde meetruns in dezelfde periode).

Financiële afhandeling voor K.P.I. 4 vindt plaats op basis van het percentage “In-één-keer-goed-leveringen” over het gehele kalenderjaar. Dit conform onderstaande tabel.

Jaarscore “In-één-keer-goed-leveringen”	Percentage uitkering van de reservering voor K.P.I. 4
=< 97%	0%
98%	25%
99%	50%
100%	100%

Tabel 8: staffel van percentage uitkering bij jaarscore “in-één-keer-goed-leveringen”

Ten behoeve van het bepalen van de uitkering voor K.P.I. 4 wordt afgerond op hele percentages. Bij een score van 99,5% wordt bijvoorbeeld 100% van de reservering uitbetaald.

5.4.5 K.P.I. 5: Rapportagetermijnen

Het is wenselijk dat de processen rondom de levering van documenten, rapportages en producten uit Annex 3.0 goed op orde zijn. ProRail wenst daarom de tijdigheid van de levering van een aantal producten uit Annex 3.0 te monitoren. Opdrachtnemer stelt hiervoor periodieke rapportages op en levert deze aan ProRail.

Opdrachtnemer houdt maandelijks van de hieronder genoemde producten bij wanneer zij geleverd hadden moeten worden en hoeveel kalenderdagen zij te laat zijn geleverd. Indien een product te laat wordt geleverd, vermeldt men tevens de reden. Tevens houdt Opdrachtnemer voor het betreffende kalenderjaar cumulatieve aantallen bij van het totaal aantal “dagen te laat”.

Het gaat zowel om producten die door Opdrachtnemer te leveren zijn als producten die door ProRail te leveren zijn. Opdrachtnemer rapporteert voor beide categorieën apart, dus: “Dagen te laat leveren door Opdrachtnemer” en “Dagen te laat leveren door ProRail”.

Na het aflopen van het kalenderjaar verstrekt Opdrachtnemer een totaaloverzicht voor het gehele kalenderjaar met daarin het totale aantal “Dagen te laat leveren door Opdrachtnemer” en “Dagen te laat leveren door ProRail”.

Voor deze K.P.I. monitoren we de volgende producten:

Te leveren door Opdrachtnemer:

Eis uit Annex 3.0	Product
2.1.2	Intake op geleverde segmenten
2.1.3	Overzicht niet leverbare segmenten
2.1.4, 3.1.4, 4.1.67	ALLE leveringen van Deltalijsten
5.1.6	Meetdata leveroverzichten: Planning, Realisatie & Uitval (PRU)
5.1.8	Meetritplanning op hoofdlijnen
6.1.3	KPI rapportage
6.1.4	Overschrijdingenrapportage van HITs en USH-jaarplan
6.1.6	In-control rapportage
6.1.7	Financiële prognose van het meetjaar
6.1.89	Geactualiseerd USH Jaarplanpuntenlijst

Te leveren door ProRail:

Eis uit Annex 3.0	Product
2.2.1	Referentiesysteem segmenten
2.2.2	Versie 0.9 versies meetpakketten
2.2.3, 3.2.3, 4.2.12	Behandelen en accorderen van ALLE ingediende deltalijsten
2.2.4	Geaccordeerde meetpakketten per product ten behoeve van de logistiek planning
5.2.1	Terugkoppeling vanuit BBMS
5.2.3	Opleveren aangepast meetpakket

De financiële verrekening van de reservering voor K.P.I. 5 geschiedt op basis van het totaal aantal "Verrekenbare dagen te laat" na afloop van het kalenderjaar. Het aantal "Verrekenbare dagen te laat" volgt uit de volgende formule:

$$[\text{AANTAL DAGEN TE LAAT LEVEREN DOOR OPDRACHTNEMER}] - [\text{AANTAL DAGEN TE LAAT LEVEREN DOOR PRORAIL}] = [\text{AANTAL VERREKENBARE DAGEN TE LAAT}]$$

Uitkering van de reservering voor K.P.I. 5 geschiedt volgens de volgende staffel:

Totaal aantal verrekenbare dagen te laat kalenderjaar	Percentage uitkering van de reservering voor K.P.I. 5
=< 30 dagen	100%
31 – 45 dagen	75%
46 – 55 dagen	50%
56 – 60 dagen	25%
=> 61 dagen	0%

Tabel 9: staffel voor percentage uitkering bij aantal verrekenbare dagen te laat