

Toelichting halfjaarrapportage ProRail

Van de halfjaarrapportage van ProRail is deel A meegestuurd. Deel B van de bevat financiële gegevens over de eerste helft 2017 en gegevens over MIRT-projecten. Financiële informatie wordt, na een verwerkingsslag om aan te sluiten op de begroting, aangeboden in de zogenaamde spoorbijlage bij het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2017. Dit is in lijn met het advies van de commissie-Kuiken uit 2012 om geen verschillende cijfers meer aan de Kamer te sturen. Ontwikkelingen bij MIRT projecten worden gepresenteerd in het MIRT overzicht dat jaarlijks gelijktijdig met de ontwerpbegroting verschijnt.

ProRail rapportage HY1 2017 (deel A)

t.b.v. ministerie van Infrastructuur en Milieu

foto: werkzaamheden tussen Amsterdam Centraal en Schiphol Airport

datum 31-08-2017
kenmerk VT20160142-822520650-393
status definitief
eigenaar RvB/ExCo

Inhoudsopgave

- 1 Highlights
- 2 Prestatiedashboards
 - 2.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid
 - 2.2 Veiligheid
 - 2.3 Duurzaamheid
- 3 Stakeholders
- 4 Innovaties
- Bijlagen

1. Highlights – Overall samenvatting

Overall beeld HY1 2017

ProRail heeft operationeel gezien een goed eerste half jaar achter de rug, waarin veel werkzaamheden aan infra en stations zijn uitgevoerd en mooie mijlpalen zijn behaald (zie pag. 6). Overall gezien liggen de prestaties in lijn met onze doelstellingen en 2016. Het afgelopen half jaar laat twee gezichten zien:

- De eerste maanden werden beïnvloed door impactvolle incidenten met grote hinder voor reizigers en verladers en opstartproblemen in de dienstregeling 2017.
- Ingezette maatregelen (o.a. oplossen van een aantal knelpunten in de dienstregeling 2017) om de in Q1 opgelopen achterstand op prestaties in te halen, hebben effect gehad.
- De prestatie-indicatoren scoren in Q2 beter dan in Q1 en over het algemeen ook beter dan dezelfde periode 2016. Een aantal maatregelen loopt in HY2 door om de prestaties verder te verbeteren (zie 2.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid). Per wijzigingsblad september wordt bijvoorbeeld een aantal knelpunten in de dienstregeling opgelost.

Met name in Q1 bleven de scores op de prestatie-indicatoren achter door interne en externe oorzaken:

- grote stroomstoring bij Liander in Amsterdam;
- verwachte storm na weeralarm Meteo Consult / KNMI. Actie: landelijk uitgedunde dienstregeling;
- snelheidsbeperkingen door defecte brug Gouda;
- relatief veel uitval en vertraging door grote infra-storingen (wissels, tunnels, bruggen) op cruciale plaatsen;
- langdurige strandingen IC direct in spannings-sluisen.

Overige beeldbepalende gebeurtenissen in HY1

- Aanrijdingen op bewaakte overwegen met groot materieel in Deurne, Wouw, Boxtel, Blerick/Eindhoven, die de nodige media-aandacht kregen.
- Publicatie 'ACM Spoormonitor 2016': kern van het onderzoeksrapport van de ACM is de zorg over de capaciteit op het spoor en de tarieven (betaalbaarheid van het spoor).
- Spoordata.nl is live: gebruikers in de branche hebben hiermee toegang tot data over seinen, wissels, overwegen en andere assets.
- Het Centraal Monitor- en Beslisorgaan (CMBO) is van start gegaan, waardoor beter en sneller wordt geïnformeerd en gecoördineerd tijdens verstoringen (invulling van ambitie uit de LTSA).
- Het ICT-beheer voor de reisinformatiesystemen is aan NS overgedragen.
- Station Breda is uitgeroepen tot beste stationsgebouw 2017.
- Cao-onderhandelingsresultaat bereikt. De lonen worden gedurende de looptijd van 1 maart 2017 tot 1 juli 2019 met 5% verhoogd.
- Nieuwe ProRail campagne is gestart waarmee we laten zien dat ProRail staat voor verbinden, verbeteren en verduurzamen.
- ProRail ondertekent vernieuwde Green Deal.
- Opleidings- en testcentrum Railcenter voor de railinfra sector in Amersfoort is geopend.

Vooruitblik HY2 2017 en verder

- Grote buitendienststellingen in de zomer zijn o.a. vernieuwing spoorconstructie op Moerdijkbrug, 9-daagse Utrecht Centraal - Utrecht Overvecht, 23-daagse Alphen-Gouda, spoorvernieuwingen rondom onder meer Gouda, Eindhoven, en elektrificatie en spoorvernieuwing Kamperlijn.
- Aanleg van het beveiligingssysteem ATB-Vv bij 95 extra seinen op de Brabantroute is bijna gereed.
- Vergroten capaciteit perrons en opgangen op station Schiphol Airport om groeiend aantal reizigers te faciliteren.
- Oplevering vernieuwde inpandige fietsenstalling bij Amsterdam Centraal en nieuwe fietsenstalling bij stationsplein Utrecht Centraal.
- Oplevering beeldverbinding tussen CTOV¹-locaties en de Centrale Regie Ruimte.
- ProRail wordt voorzitter van een Europese werkgroep die de digitalisering van het spoor in Europa gaat trekken.
- Oplevering plan van aanpak voor het nieuwe Beheerconcessieprogramma 'Toekomstbestendig en efficiënt werken aan het spoor'. Doel van het programma is uitwerking geven aan de visie en de nieuwe werkwijze, die samen met de partijen in de spoorsector is ontwikkeld.
- Oplevering van Beheerplan 2018 en subsidieaanvraag 2018.



¹CTOV: Camera Toezicht Openbaar Vervoer

1. Highlights – Aan de hand van de beleidsprioriteiten 2017

Beleidsprioriteiten 2017 op koers

(1) Verbeteren van beschik- en betrouwbaarheid

- Diverse acties lopen via de verschillende Beheerconcessieprogramma's (zie verder bijlage 3). Overall lopen deze conform planning.
- Impactvolle storingen op de infra en de daarmee gepaard gaande klanthinder zijn blijvend onder de aandacht. Focus ligt hierbij op terugdringen storingen op hinderklassen 1 en 2 (in HY1: 92 onderzoeken uitgevoerd, waarvan 78 afgerond inclusief verbetermaatregelen).
- SpoorWeb is live gegaan: informatiesysteem voor een actueel beeld en bewaking van de operationele situatie over verstoringen in de treindienst en beschikbaarheid van het spoor.
- Sinds 12 maart jl. is het CMBO operationeel. We kunnen hierdoor beter en sneller informeren en beter coördineren tijdens een verstoring.
- Ter voorbereiding op de frequentieverhoging op de A2-corrridor vanaf dienstregeling 2018 is in juni een aantal gamesessies met +/- 40 operationele mensen van NS en ProRail uitgevoerd om inzicht te krijgen in de kans op en impact van risico's van extra IC's en mogelijke mitigerende maatregelen die dan worden genomen. Vanaf september is er iedere woensdag een praktijkproef op deze corridor (6x/uur intercity Eindhoven-Amsterdam).
- Om het versnellen van incidentenherstel mogelijk te maken is o.a. een proef gehouden om de aannemer 24/7 op Schiphol te stationeren.
- Het eerste deel van de uitwijkvoorziening van de ICT voor interne bedrijfsvoering (netwerk-connectiviteit) is gereed. Het tweede deel volgt in het komende half jaar.

- Het verbeterprogramma Performance IC direct werkt aan verbetering van prestaties op de HSL. Deze zijn vanaf april verbeterd. Ook hebben we de scope uitgebreid met de IC Den Haag-Eindhoven.

(2) Toekomstvast en efficiënt onderhoud

- In juni heeft de Tweede Kamer de nieuwe visie en werkwijze toekomstbestendig en efficiënt werken aan het spoor ontvangen. Deze is gezamenlijk met partijen in de spoorsector ontwikkeld.
- Er worden drie werkstromen uitgewerkt:
 - 1) Meerjarig vooruit plannen van werkzaamheden;
 - 2) Nieuwe manier van samenwerken;
 - 3) Anders verdelen van capaciteit.
 Onderdeel van de nieuwe visie en werkwijze is een proportionele toepassing van de veiligheidsregelgeving. Veiligheid staat daarbij voorop.
- ProRail heeft de opdracht gekregen om samen met de sector de nieuwe visie en werkwijze te implementeren en gaat hiermee aan de slag.
- ProRail en Strukton zijn een proef gestart met de inzet van een innovatieve mobiele werkplek rond Amsterdam Centraal. De eerste resultaten zijn zeer positief. We verwachten dat de mobiele werkplek tot 40% minder vertragingen leidt.
- Implementatie van schakelsequenties: tijd waarin bovenleidingen spanningsloos worden gemaakt, wordt sterk gereduceerd. In complexe buitendienststellingen van >30 min. naar <1 min.
- Aarding op afstand: het op afstand mogelijk maken van aarding van de bovenleiding.
- PGO loopt op schema. De gebieden in tranche 2 (Rijn & Gouwe, Zeeland en Drenthe) zijn

gecontracteerd. Processen zijn *live* en alle relevante medewerkers hebben opleidingen gevolgd. VolkerRail heeft het PGO-contract voor regio Amsterdam getekend (start 1 okt. 2017).

- SpoorData.nl is live gegaan. Dit informatieportaal voorziet alle partners in de spoorbranche van de juiste, volledige, actuele en toegankelijke informatie over de infrastructuur.

(3) Spoorgoederenvervoer

- De pilot LEAN Waalhaven is afgerond. Doel was het verbeteren van het 'feeding'-proces van en naar de terminal en het terugdringen van de overbelastverklaring op de infra van Waalhaven Zuid. Na het stoppen van de pilot is de prestatie teruggezakt. ProRail besluit uiterlijk in september over het plan van aanpak voor continuering LEAN Waalhaven met uitbreiding naar andere terminals.
- De vergunningsverlening voor de diverse bouwmaatregelen Derde Spoor in Duitsland vordert langzaam. DB Netz heeft aangegeven dat 2022 niet meer realistisch is als opleverdatum.
- In 2017 zijn minder omleidingen dan gepland door minder werkzaamheden in Duitsland en Nederland. Maatregelen lopen grotendeels volgens planning.
- Veiligheid- en compliance-issues worden opgepakt; wel blijft het aantal incidenten met gevaarlijke stoffen hoog. Noodzakelijke prestatieverbeteringen voor de registratie van gevaarlijke stoffen in het WagonLading InformatieSysteem (W-LIS) worden door alle partijen gesteund. Middels 'proof-of-concepts' worden de eerste resultaten (cf. toezegging staatssecretaris aan de Tweede Kamer) in Q1 2018 verwacht.

1. Highlights – Spoor- en stationsvernieuwing

Vernieuwing van stations en spoorinfrastructuur

Gerealiseerde werkzaamheden in Q1 zijn o.a.:

- Vervanging spoor tussen Rotterdam Centraal en Rotterdam Zuid (de Willemspoortunnel) vanwege einde levensduur.
- Plaatsing nieuwe branddeuren in de Hemptunnel (spoortunnel onder het Noordzeekanaal).
- Werkzaamheden aan Kamperlijn (elektrificatie, spoorvernieuwing, aanleg nieuw station Zwolle Stadshagen en upgrade station Kampen), zodat eind 2017 de elektrische treinen kunnen rijden.
- Spooronderdoorgang bij Waddinxveen.
- Spoorvernieuwing Arnhem - Nijmegen/Tiel, Roosendaal, Utrecht - Den Bosch, Hoorn – Heerhugowaard, Zutphen-Winterswijk (foto).
- Om met behulp van de 'Augmented Reality' bril een veilige werkplek op het spoor te creëren, is gestart met digitalisering van bovenleidingsdata. Hierdoor is koppeling tussen energievoorzieningsdata en data van de baan mogelijk.
- Hoekse lijn is 'losgekoppeld' van het hoofdspoorwegnet.



Gerealiseerde werkzaamheden in Q2 zijn o.a.:

- Megaspoorclusters geklaard: er liggen vier nieuwe hogesnelheidswissels bij Diemen (foto) en tussen Schiphol en Amsterdam Centraal zijn diverse wissels, spoorstaven en dwarsliggers vervangen.



- Spoorvernieuwing rond Gouda en tussen Zutphen-Winterswijk.
- Sporen in Assen: o.a. perrontunnel ingereden, nieuwe wissels en sporen aangelegd.
- Nieuwe onderdoorgang Venlo ligt op zijn plek.
- BBV-werkzaamheden Kijfhoek afgerond.
- Realisatie onderdoorgang Wolvega.



Foto boven: proef met mobiele werkplek rond Amsterdam Centraal

1. Highlights – Verdere professionalisering

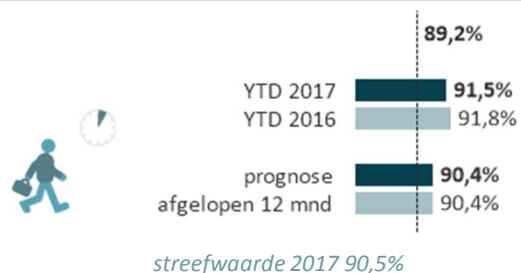
Verdere professionalisering

Het programma LEAN ondersteunt de business in diverse verbetertrajecten. Resultaten zijn onder meer:

- Verbetering logistiek plan door ‘feedback loop’ die op alle VL-posten actief is. Dienstregeling 2017 versus 2016: daling van 37% uitvoeringsissues op zeven posten.
 - De rolling forecast (een overzicht met alle benodigde assetbewerkingen op een corridor om het gewenste logistiek model te kunnen rijden) is na de Brabantroute en Zee-Zevenaar nu ook gereed voor SAAL. Daarnaast is de A2-corridor uitgebreid met Limburg. Door het langer vooruit kijken worden knelpunten in de productie tijdig gesignaleerd, zodat deze nog kunnen worden opgelost door planning van projecten aan te passen.
 - Nieuwe aanpak hinder door derden heeft geresulteerd in 140 meldingen: op basis hiervan is hekwerk hersteld, zijn vanden gepakt en zijn vijf suïcides voorkomen in regio Zuid;
 - Gebiedsgericht werken (gebiedsteams uit de operatie die infrastructurele vraagstukken vertalen tot integrale contracteringsplannen en zo beter aansluiten op de klantvraag) is in alle regio’s operationeel. In regio Noord-Oost heeft dit besparingen opgeleverd door het clusteren van werkzaamheden en het niet vernieuwen van infra, omdat deze overbodig zijn.
 - Op Kijfhoek is door prestatie-sturing de startpunctualiteit vanaf week 44 2016 structureel verhoogd van gemiddeld 64% naar 87%; streven is 90%.
- De introductie van een snelle manier van werken bij simpele urgente klantvragen van vervoerders en verladers voor infra-aanpassingen (*fastlane*) heeft er voor gezorgd dat de doorlooptijd van klantvragen is gedaald van 2,5 naar 1 jaar.
-

2. Dashboard: Beheerplan prestatie-indicatoren

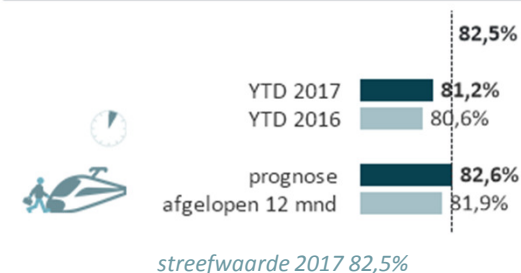
Reizigerspunctualiteit HRN (<5 min.)



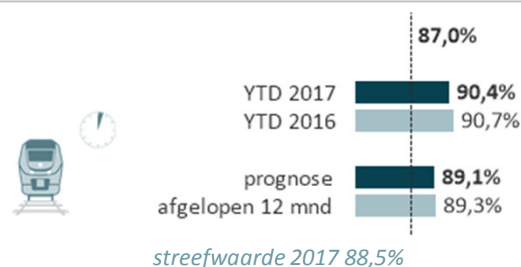
Reizigerspunctualiteit HRN (<15 min.)



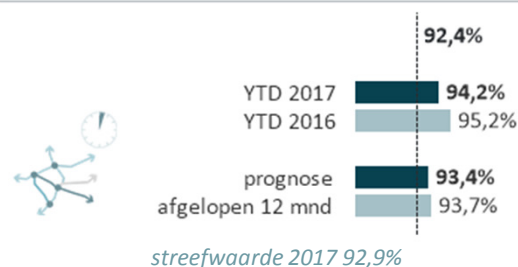
Reizigerspunctualiteit HSL (<5 min.)



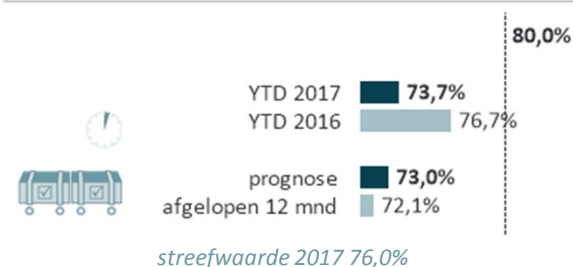
Treinpunctualiteit reizigersvervoerders (<3 min.)



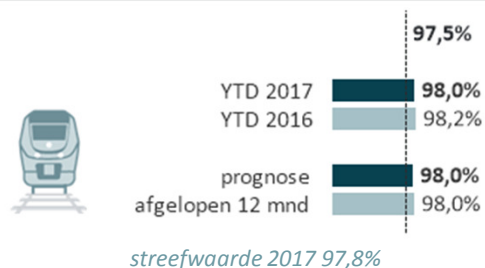
Treinpunctualiteit regionale series (<3 min.)



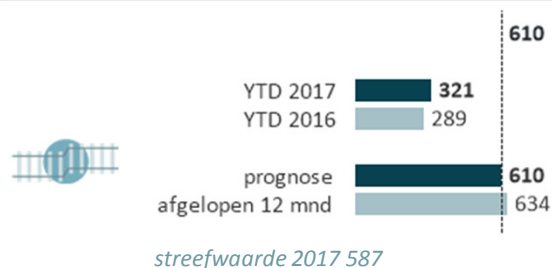
Treinpunctualiteit goederenvervoer (< 3 min.)



Geleverde treinpaden reizigers



Impactvolle storingen op de infra



Toelichting:

Grijze lijn: de bodemwaarde voor 2017 zoals opgenomen in het Beheerplan 2017

In bijlage 1 zijn alle prestatie-indicatoren weergegeven.

2. Dashboard: Beheerplan informatie-indicatoren

Aantal beïnvloedbare TAO's (tech.+proces)



Aantal TAO's derden



Aantal TAO's weer



Aantal STS passages (ILT)



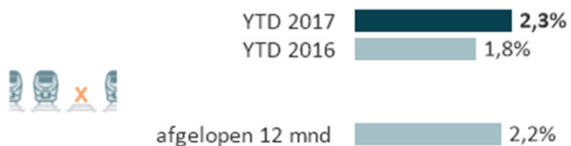
Aantal STS passages (gevaarpunt bereikt)



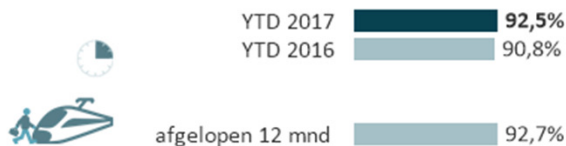
Aantal aanrijdingen overweggebruikers



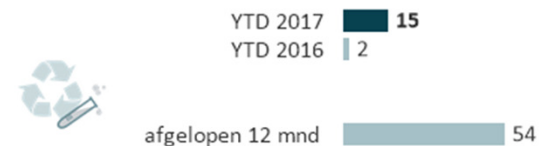
Uitgevallen treinen



Reizigerspunctualiteit HSL (<15 min.)

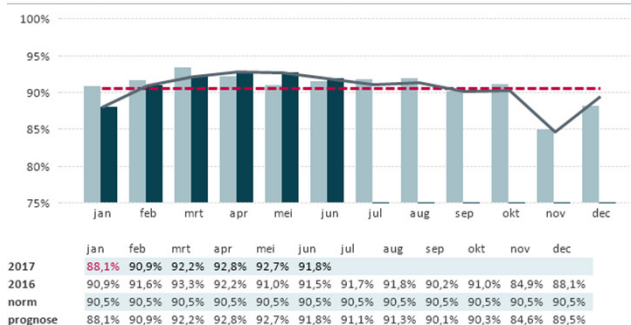


Aantal milieu-overtredingen (geconst. door BG)

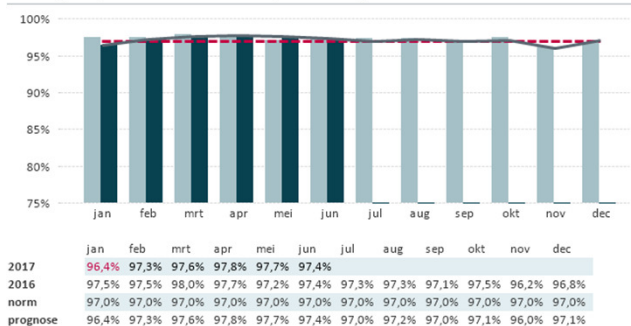


2.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid

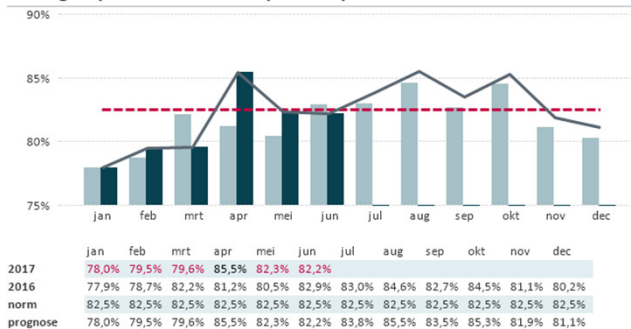
Reizigerspunctualiteit HRN (<5 min.)



Reizigerspunctualiteit HRN (<15 min.)



Reizigerspunctualiteit HSL (<5 min.)



Reizigerspunctualiteit

Reizigerspunctualiteit HRN (<5 min. en <15 min.)

- Prestaties in HY1 (<5 min: 91,5%; <15 min: 97,4%) zijn nagenoeg in lijn met de vergelijkbare periode 2016 (91,8% resp. 97,5%).
- Prognoses (90,4% resp. 97,1%) zijn hoger dan de bodemwaarden (89,2% resp. 96,7%) en nagenoeg in lijn met de streefwaarden.
- 2017 kende een moeizame start door een aantal grote incidenten, zoals stroomstoring in Amsterdam, landelijk uitgedunde dienstregeling door verwachte storm (o.b.v. weeralarm Meteo Consult / KNMI) en brandmelding in de Schipholtunnel. Dit is in Q2 grotendeels ingelopen.
- Knelpunten in de dienstregeling zijn in kaart gebracht. Een aantal verbeteringen is al doorgevoerd en een aantal wordt, in overleg met NS, in het najaar geëffectueerd.
- De komende maanden ligt de focus op operationeel beïnvloedbare thema's, zoals start-punctualiteit en voorrangregels bij vertraging.

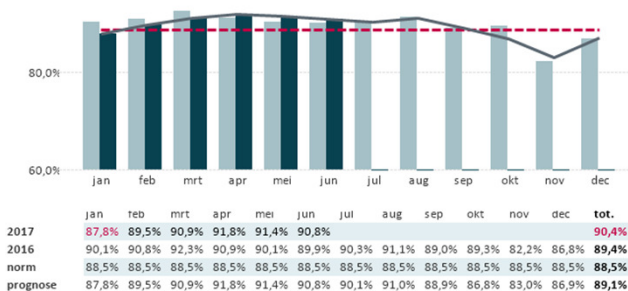
Reizigerspunctualiteit HSL (<5 min.)

- Maatregelen op de HSL hebben effect. Vanaf april zijn de prestaties verbeterd waardoor de punctualiteit in HY1 (81,2%) hoger is dan in de vergelijkbare periode 2016 (80,6%).
- In Q1 is de performance op de HSL corridor negatief beïnvloed door snelheidsbeperkingen op de Moerdijkbrug en de Willemsspoortunnel, veel en langdurige strandingen van de IC direct (meestal in de spanningsluizen), en introductie van de nieuwe IC Den Haag Centraal - Breda.
- Vanuit statistisch oogpunt is het zinvol om over een langere periode of meer treinen te meten.
- NS en ProRail zijn (via Verbeterprogramma Performance IC direct) een intensieve integrale kortetermijnaanpak gestart om prestaties op de HSL verder te verbeteren. Een deel van de maatregelen (vooral om rijwegconflicten en treinafhandeldingsdocumenten te voorkomen) is geïmplementeerd. Een ander deel zit in de onderzoek- en uitwerkingsfase, zoals de maatregelen gericht op verstoringen materiaal / infra (o.a. voorkomen strandingen in spanningsluizen) en de functiehersteltijd en opstart na verstoringen (looptijd 2017 en deels 2018).
- Komend kwartaal worden ook de effecten verwacht vanuit doorgevoerde verbeteringen op vertrekpunctualiteit op de knopen.
- De prognose (82,6%) ligt rond de bodemwaarde (82,5%). Het is nog onzeker of de bodemwaarde wordt gerealiseerd, aangezien de effecten van de ingezette en nog in te zetten maatregelen verder moeten blijken.

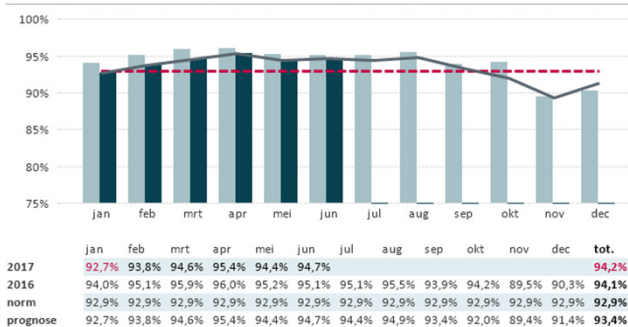
Prognoses voor reizigerspunctualiteit zijn afgestemd met NS.

2.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid

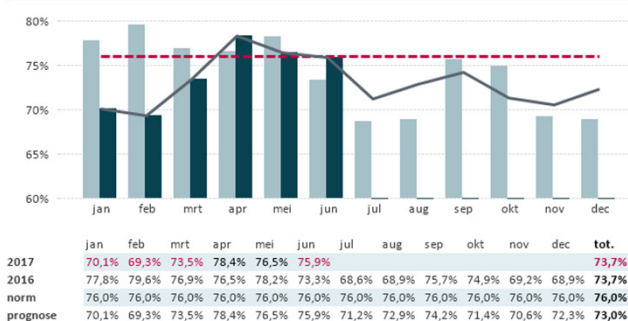
Treinpunctualiteit reizigersvervoerders (<3 min.)



Treinpunctualiteit regionale series (<3 min.)



Treinpunctualiteit goederenvervoer (< 3 min.)



Treinpunctualiteit

Treinpunctualiteit reizigersvervoerders (<3 min.)

- Realisatie HY1 bedraagt 90,4% (HY1 2016: 90,7%) met een stijging in Q2. Zie voor toelichting "reizigerspunctualiteit HRN".
- Prognose is met 89,1% hoger dan de streefwaarde (88,5%).

Treinpunctualiteit regionale series (<3 min.)

- Realisatie HY1 is 94,2% en lager dan vergelijkbare periode 2016 (95,2%) vooral door problemen met de start van een nieuwe vervoerder in Limburg (zie volgende bullet). Dit heeft geen consequenties voor de het halen van de streefwaarde. Prognose is met 93,4% hoger dan de streefwaarde (92,9%).
- De slechte start van de dienstregeling 2017 in Limburg kwam vooral door de overgang van de concessie van Veolia naar Arriva in december 2016. ProRail heeft samen met de vervoerder maatregelen genomen die al hebben geleid tot een positief effect op de prestaties van deze series.
- De dienstregeling voor de sprinter Zwolle-Enschede (NSR 7900-serie) is door krappe rijtijden op enkelspoor en diverse aansluitingen kwetsbaar. ProRail werkt aan elektrificatie van deze lijn (in het najaar gereed) met als doel kortere rijtijden en robuustere infrastructuur.

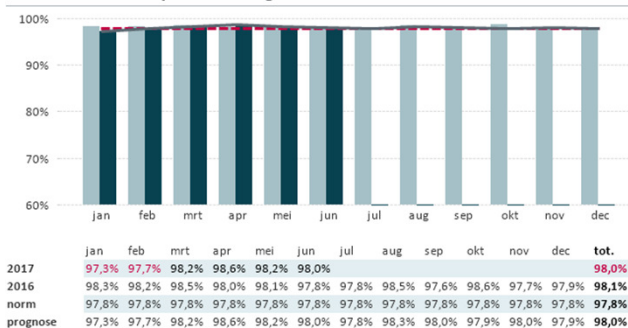
Treinpunctualiteit goederenvervoer (<3 min.)

- Realisatie HY1 is 73,7% (HY1 2016: 76,7%), met een sterke verbetering vanaf april door effect van genomen maatregelen:

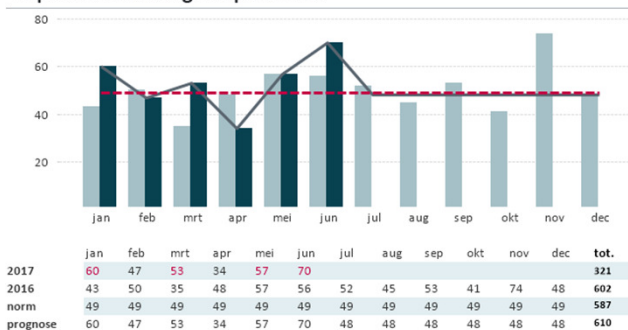
- In gesprek blijven met vervoerders over plannen in betere paden en aanspreken op niet rijden op de planlijn;
- Mogelijkheden onderzoeken tot verbetering op de lijn Amsterdam-Meteren;
- Verwijderen van lastig uitvoerbare goederenpaden op de Brabantroute, zodat deze paden in de ad hoc fase niet kunnen worden gekozen.
- Voornaamste oorzaken van de lage prestatie in de eerste maanden zijn uitvoerbaarheid en kwaliteit van de paden in het plan, krappere dienstregeling op de Brabantroute richting Venlo en de snelheidsbeperking Moerdijkbrug.
- Prognose (73,0%) is lager dan bodemwaarde (80,0%) en streefwaarde (76,0%).
- Positieve verwachtingen voor HY2 zijn:
 - Einde snelheidsbeperking na uitvoering werkzaamheden Moerdijkbrug, waardoor de punctualiteit zal toenemen;
 - In augustus wordt de nieuwe leidraad bij vertragingen geïntroduceerd op de A2-corridor en zorgt voor meer voorrang aan o.a. goederentreinen;
 - Acties en resultaten n.a.v. analyse van de "relatief zwakste corridor" Oldenzaal-R'daal.
- De nieuwe prestatie-indicator Transitotijd is nagenoeg gereed. Met IenM zijn gesprekken gaande over het opnemen van Transitotijd in het Beheerplan 2018 ter vervanging van punctualiteit goederenvervoer. In het najaar volgt een audit en consultatie op deze nieuwe indicator.

2.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid

Geleverde treinpaden reizigers



Impactvolle storingen op de infra



Geleverde treinpaden reizigers

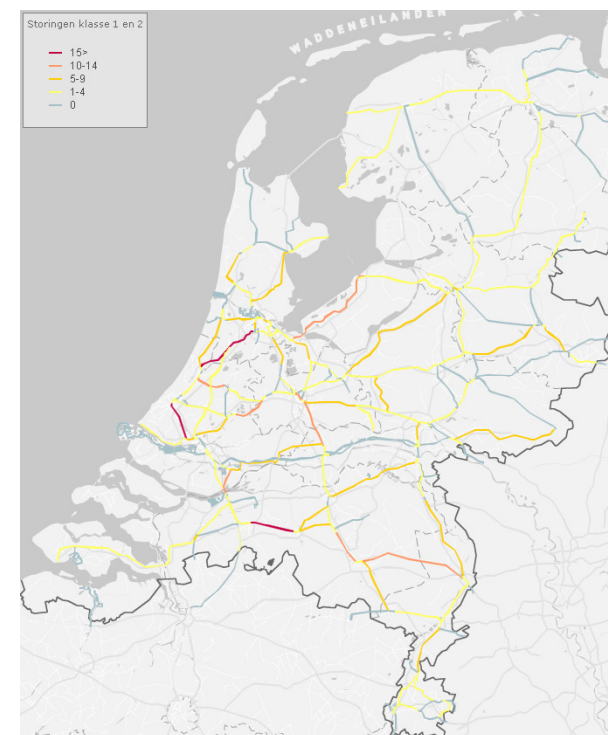
- Geleverde treinpaden is stabiel. Prognose is met 98,0% hoger dan streefwaarde (97,8%).

Impactvolle storingen op de infra

- In HY1 deden zich 321 impactvolle storingen voor. Dit is een hoger aantal dan in dezelfde periode 2016 (289).
- De piek zat met name in het begin van het jaar door stroomstoring bij Liander in Amsterdam, aanrijding met een persoon op de Schiphollijn, LUD-rijden door verwachte storm (weeralarm KNMI/Meteoconsult) en defecte hefbrug Gouda.
- ProRail heeft diverse acties ingezet om impactvolle storingen te reduceren:
 - incidentenonderzoek;
 - verbeterde monitoring noodaggregaten (n.a.v. stroomstoring in januari);
 - gewijzigde regelgeving voor sneller beschikbaar stellen overwegen na aanrijding;
 - nieuwe bedrijfsvoering op tunnels die tot minder onterechte shutdowns moet leiden;
 - derden: hotspotanalyse, samenwerking met gemeente op bewaking, suicideprogramma.
- Op 25 juni is SpoorWeb (nieuw platform voor de operationele sturing op verstoringen in de treindienst en beschikbaarheid van infrastructuur) live gegaan en draagt in grote mate bij aan het terugdringen van klanthinder.
- De komende periode staat in het teken van het verder doorpakken op het terugdringen van storingen (en daarmee klanthinder) vanuit huidige en toekomstige acties en het bestuderen

van de effecten uit de huidige bijsturingmaatregelen.

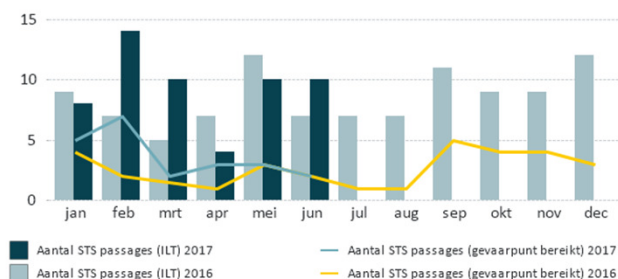
- Daarnaast wordt een analyse gemaakt over de ontwikkeling en invloed van derden, proces en techniek op impactvolle storingen.
- Prognose is op basis van ingezette acties bepaald op 610 (conform bodemwaarde).



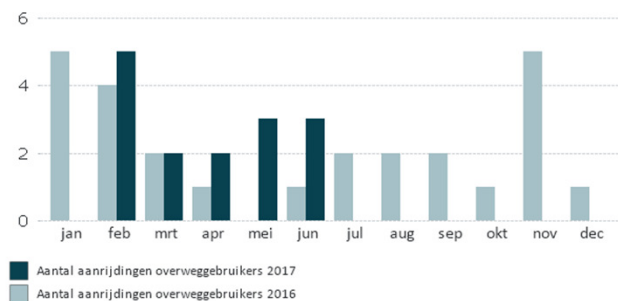
Storingen in de periode van 1-7-2016 t/m 30-6-2017

2.2 Veiligheid

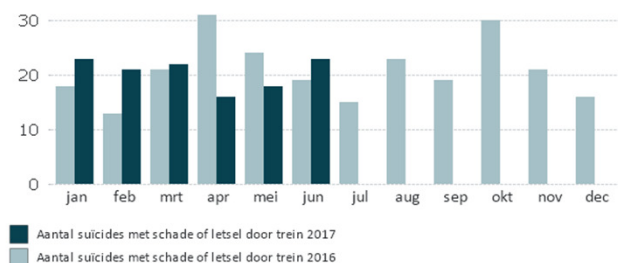
Aantal STS passages (ILT) *



Aantal aanrijdingen overweggebruikers



Aantal suïcides met schade of letsel door trein



Algemeen

De veiligheidsindicatoren scoren volgens verwachting; wel zijn er in verhouding meer STS-passages gevaarpunt bereikt en meer incidenten gevaarlijke stoffen.

Veilig reizen

- Het aantal STS-passages* in HY1 (56) is hoger dan HY1 2016 (47). Prognose 2017 is 110, in lijn met de jaren 2014-2016 (tussen 100 en 110).
- In HY1 ligt het aantal STS-passages gevaarpunt bereikt* met 22 hoger dan HY1 2016 (12). ProRail analyseert in hoeverre sprake is van een patroon.
- In HY1 waren geen ontsporingen in centraal bediend gebied. Het aantal in niet centraal bediend gebied (6) is lager dan HY1 2016 (10).
- De eerste serie NS-treinen rijdt vanaf juli als proef met ORBIT (audiosignaal ter voorkoming van STS-passages).

Veilig leven

- Aantal suïcides in HY1 (123) is iets lager dan HY1 2016 (126). Inzet van mobiele camera's met actieve monitoring in samenwerking met de politie helpt bij het voorkomen van suïcides.
- Het nieuwe programmaplan Suïcidepreventie (2017-2021) start na formele afwikkeling van de beschikingsaanvraag. Maatregelen en activiteiten worden al zoveel mogelijk opgestart.
- In HY1 is sprake van meer incidenten (30) met lekkages gevaarlijke stoffen dan HY1 2016 (22). ProRail richt zich op beperking van overlast, professionele afhandeling en gecontroleerde media-aandacht.
- In juni is décharge verleend aan het programma gevaarlijke stoffen. Noodzakelijke prestatie-

verbeteringen voor de registratie van gevaarlijke stoffen in het WagonLading InformatieSysteem (W-LIS) worden door alle partijen gesteund. Met 'proof-of-concepts' worden de eerste resultaten (cf. toezegging door de staatssecretaris aan de Tweede Kamer) in Q1 2018 verwacht.

Veilig leven: overwegen

Zie verder bijlage 3: B.1.6 LVO en B.1.6.1 NABO's.

- In HY1 zijn 15 aanrijdingen met overweggebruikers (HY1 2016: 13) geweest, helaas met 3 dodelijke slachtoffers en 2 zwaargewonden. In Q2 waren diverse incidenten met zwaar wegverkeer (Deurne, Wouw) met (media-) aandacht.

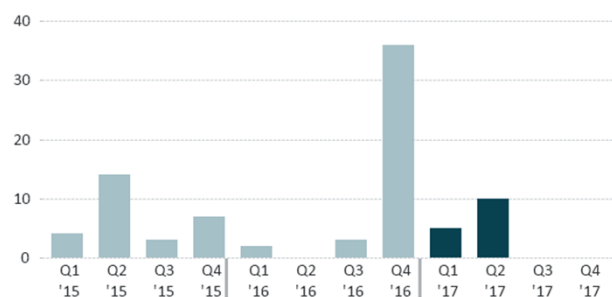
Veilig werken

- In HY1 zijn 4 elektriseringsincidenten geweest en geen aanrijdingen personeel. Wel zijn 5 gevallen van bijna aanrijding geregistreerd en 91 fouten in de werkplekbeveiliging (HY1 2016: 168).
- Na overleg met de Inspectie SZW en aannemers is een plan van aanpak opgesteld t.b.v. aanwijzing van installatieverantwoordelijken voor laagspanning in 2018.
- Belangrijke resultaten HY1 2017:
 - Ter verlenging van het digitaal veiligheids-paspoort, is de veiligheidstraining "Spoor jij wel?" ontwikkeld.
 - Aanstelling coördinator voor uitvoering veiligheidsinspecties vanuit RailAlert en selectie van 7 inspecteurs. RailAlert is gestart met inspecties op naleving Life Saving Rules (LSR).
 - RailAlert heeft de definitieve conceptversie opgeleverd voor Voorschrift Veilig Werken. Richtdatum voor implementatie is begin 2018.

* Het aantal STS passages en het aantal STS passages gevaarpunt bereikt zijn nog niet definitief en kunnen op basis van onderzoek (ProRail en ILT) nog wijzigen. Definitieve aantallen worden door ILT vastgesteld in het jaarverslag van ILT.

2.3 Duurzaamheid

Aantal milieu-overtredingen (geconst. door BG)



Duurzaam reizen

Energie-efficiency:

- Het energieverbruik Gebouwen en Infrastructuur is in HY1 60% van de jaardoelstelling. De jaarprognose ligt 6% hoger dan de doelstelling.
- Vanuit het Energie Efficiency Plan 2017-2020 staan 26 maatregelen voor 2017 gepland. Hiervan is 27% vertraagd, met name door vertraging in programma LED-verlichting stations.
- Prognose 2017 voor relatieve besparing (2,1%) blijft onder norm (3,0%). In Q2 zijn verdere acties voorgesteld en zijn energie-rapportages uitgebreid met maatregelen of acties gerelateerd aan de grootste stijgingen.

CO₂-emissie:

- De voorlopige voetafdruk 2016 over het eigen energieverbruik is in Q2 gepubliceerd: voor 2016 wordt een emissie van 12 kton CO₂ verwacht (5 kton minder dan 2015).
- De beoogde reductie op emissie door materiaalgebruik zal dit jaar in lijn zijn met 2016 (1 kton).
- Oplevering van nieuwe zonnestroominstallatie op station Eindhoven eind 2017 loopt volgens plan.
- CO₂-prestatieladder: alle geplande acties om in 2017 niveau 5 te behouden liggen op koers.
- Aandeel duurzaam energieverbruik over 2016 is hoger dan verwacht: 92% (waarvan 100% groene stroom). De verwachting was 90%.

Duurzaam leven

- Aantal klachten HY1 is vergelijkbaar met dezelfde periode vorige jaar.
- Geluidproductieplafonds: oorzaak van de meeste

overschrijdingen in 2017 is bekend. Maatregelen om overschrijdingen te verminderen: herstellen van fouten in geluidregister, wijzigen (verhogen of verlagen) geluidproductieplafonds, hierop wordt bij bovenbouwvervanging geanticipeerd.

- Monitoringplannen voor natuurwaarden zijn gereed en vormen basis voor het uit te voeren veldwerk de komende jaren. Veldwerk voor 2017 is in Q2 gestart.

Duurzaam werken

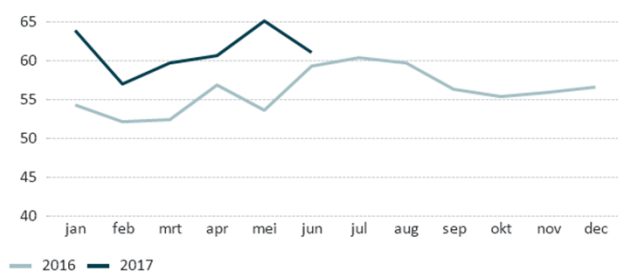
- Het aantal projecten dat de aanpak duurzaam werken toepast, verloopt volgens plan.

Compliance milieu/duurzaamheid

- In HY1 2017 zijn 15 milieu-overtredingen geconstateerd door bevoegd gezag (BG) op verschillende emplacements.
- Oorzaken overtredingen, waarvoor sancties zijn opgelegd, zijn voor bijna de helft gerelateerd aan ontbreken installatie-certificaten, inspecties, testen, keuringen, etc. met name rond tankplaatsen. In Q2 is ProRail gestart met verificatie van naleving van dergelijke beheerverplichtingen op landelijk niveau.
- Van alle in het eerste half jaar geconstateerde overtredingen zijn er drie niet tijdig opgelost. Van de twee geluid- en geuroverlast overtredingen bij station Blaak in Rotterdam is nog geen overeenstemming over de gewenste oplossing voor aanpassing aan de aggregaten. De derde overtreding (aggregaten werden meer gebruikt dan alleen in noodgevallen/bij stroomuitval) is inmiddels buiten termijn opgelost.

3. Stakeholders

Reputatie



Reputatie

- De reputatie van ProRail zit in de lift. T.o.v. vorig jaar stijgt de waardering voor ProRail onder zowel treinreizigers als niet-treinreizigers. Ook de communicatie vanuit ProRail krijgt een hogere waardering dan vorig jaar.
- Aanbevelingen voor verdere reputatieverbetering:
 - Actief en transparant blijven communiceren over nieuws en achtergronden via blog, social media en daarmee regie houden op het communiceren van ons verhaal.
 - Blijven sturen op goede operationele prestaties en dit alles zichtbaar maken voor de buitenwereld door communicatie.
 - Bij verstoringen transparant zijn en uitleggen hoe we daar op inspelen. Tevens sturen op snelle berichtgeving.

Vergoeding Minimum Toegangspakket (VMT): methode voor toerekening

- In januari heeft ProRail de nieuwe methode voor toerekening voor het bepalen van de VMT voor de periode 2019-2023 ter goedkeuring aangeboden aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM). Aanleiding hiervoor is wijziging in EU-wetgeving.
- Belangrijke wijzigingen hierbij zijn dat het gaat om tarieven voor een 5-jaars periode en dat de methode ook toeziet op Betuweroute en HSL.

Besluit vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur (AMvB prijsprikkels)

- lenM heeft afgelopen jaar gewerkt aan een AMvB waarin kaders worden gesteld voor de zogenaamde prijsprikkels (heffingen en kortingen op VMT) en extra heffing (mark-up).
- Deze AMvB is geconsulteerd bij de stakeholders en ProRail heeft een uitvoerbaarheids- en handhavingstoets uitgevoerd.
- Doel van lenM is de AMvB per 1 september 2017 in werking te laten treden, zodat deze in 2019 kan worden toegepast.
- Haalbaarheid van inwerkintreding per 2019 is afhankelijk van nog te nemen stappen door lenM (advies Raad van State en toets op administratieve lasten).

Aanpassing gebruiksvergoedingstarieven na ACM-besluit 19 dec. 2016

- ProRail heeft de aanpassingen in het tarief doorgevoerd en het door spoorwegondernemingen te veel betaalde bedrag over 2015 en 2016 inmiddels gecrediteerd.
- Deze correctie is ook doorgevoerd voor de jaren 2017 en 2018.

Operational Excellence Walk met goederenklanten

- Doel is om in 2017 alle emplacementen op de Havenspoorlijn te bezoeken.
- ProRail heeft drie van de zeven wandelingen gehouden over emplacementen om te inventariseren hoe wij onze goederenklanten beter van dienst kunnen zijn. Hiermee geven we uitvoering aan één van de speerpunten van het Landelijk Coördinatieteam Goederen (LCG).

4. Innovaties

We sturen op een gebalanceerde mix van drie type innovaties: stapsgewijze verbeteringen (incrementele innovaties), grote veranderingen (disruptieve innovaties) en grote veranderingen buiten bestaande spooraders (radicale innovaties).

I. Incrementele innovaties

Stipter en veiliger rijden met Routelint (STS verbeterprogramma): De applicatie Routelint helpt machinisten om te anticiperen op wat verderop het spoor gebeurt, met positieve effecten voor veiligheid, punctualiteit en duurzaamheid. Na testen bij NS en DB Cargo worden inmiddels ook met andere goederenvervoerders testen gedaan.

Stipter halteren met de Smartwatch (Programma Beter en Meer): De Smartwatch ondersteunt hoofdconducteurs bij het vertrekproces. De horloges geven een trilsignaal op het moment dat de vertrektijd nadert en tellen af tot de juiste vertrektijd. Hiermee kunnen HC's de treinen nog beter op tijd laten vertrekken. Een proef met de smartwatch is bij NS uitgevoerd.

Innovaties voor niet actief beveiligde overwegen (Programma LVO/NABO): Na de marktvraag voor innovaties in 2016 zijn uit 65 voorstellen er 7 geselecteerd (o.a. slimme detectie, slimme borden en apps) die onder begeleiding van TNO zijn getest. De inzichten die hieruit volgen, worden nu gebruikt in het NABO-programma.

Betrouwbaarder beeld gevaarlijke stoffen met camera's en sensoren (Programma OSCG/W-LIS)

Smart Camera's: Om een sprong te kunnen maken in betrouwbaarheid van registratie gevaarlijke stoffen wordt een combinatie van innovaties getest: het herkennen van goederenwagens met gevaarlijke stoffen door smartcamera's, het volgen van wagens op emplacementen door slimme sensoren in de baan en door GPS-sensoren op wagens.

II. Disruptieve innovaties

Nederland proeftuin voor zelfrijdende treinen.

Automatic Train Operation: De voorbereidingen voor testen met Automatic Train Operation (een soort Smart Cruise Control) in 2018 lopen. Daarvoor zijn gesprekken gevoerd met leveranciers, vervoerders, machinisten, ILT en de provincie Groningen. Ook wordt kennis gedeeld met RWS en NLR (Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum) over automatisch vliegen en rijden op de weg.

Doorontwikkeling level 2 beveiligingssysteem

ERTMS: Samen met Network Rail en leveranciers werken we aan ontwikkeling van ERTMS Hybrid Level 3 waarbij de detectie in het spoor (geleidelijk) kan verminderen doordat treinen zelf hun positie aangeven. Verschillende leveranciers gaan eind 2017 een operationele proef uitvoeren op een testtraject in de UK.

Digitaal inframanagement: voorkomen is beter dan genezen. Begin 2017 is het ProRail DataLab gestart om met behulp van nieuwe Big Data technieken beter te voorspellen wanneer wisselstoringen, spoordefecten en derdenstoringen zich voordoen door het combineren van databronnen en het toepassen van machine-learning. Het eerste prototype voor het voorspellen van spoorlopers is inmiddels succesvol getest en zal landelijk worden uitgerold.

Tevens testen we kleine, goedkope, draadloze 'Internet of Things'-sensoren o.a. voor het monitoren van wisselverwarming, trillingen, deurbewegingen en overwegbomen. Na succesvolle proef met monitoring van wisselverwarming, wordt de proef nu uitgebreid naar een groter gebied.

III. Radicale innovaties

Waterstoffrein/Hyperloop/Atrain: De afgelopen periode zijn gesprekken gevoerd met de provincie Friesland over testen met een waterstoffrein en met verschillende start-ups over mogelijke kennisuitwisseling en samenwerking op nieuwe transportvormen als Hyperloop en Atrain.

Bijlage 1: Beheerplan prestatie-indicatoren

| Q2-16 | Q3-16 | Q4-16 | Q1-17 | Q2-17 | Prestatie-Indicator | Realisatie tm jun 2017 | Prognose | Bodem- waarde | Streef- waarde '17 | Streef- waarde '19 | 2016 |
|-------|-------|-------|-------|-------|--|---------------------------|----------|------------------|-----------------------|-----------------------|-------|
| 0 | 0 | 6,6 | 0 | 0 | Klantoordeel reizigersvervoerders | 0 | 6,8 | 6,0 ● | 6,8 ● | 7,0 | 6,6 |
| 0 | 0 | 6,3 | 0 | 0 | Klantoordeel goederenvervoerders | 0 | 6,0 | 6,0 ● | 6,0 ● | 7,0 | 6,3 |
| 91,6% | 91,1% | 88,0% | 90,5% | 92,4% | Reizigerspunctualiteit HRN (<5 min) (met NS) | 91,5% | 90,4% | 89,2% ● | 90,5% ● | 91,3% | 90,6% |
| 97,4% | 97,2% | 96,8% | 97,1% | 97,6% | Reizigerspunctualiteit HRN (<15 min) (met NS) | 97,4% | 97,1% | 96,7% ● | 97,0% ● | 97,3% | 97,3% |
| 81,5% | 83,4% | 82,0% | 79,0% | 83,3% | Reizigerspunctualiteit HSL (<5 min) (met NS) | 81,2% | 82,6% | 82,5% ● | 82,5% ● | 84,3% | 81,7% |
| 90,3% | 90,2% | 86,1% | 89,4% | 91,3% | Punctualiteit reizigersverkeer totaal (< 3 min.) | 90,4% | 89,1% | 87,0% ● | 88,5% ● | 90,0% | 89,4% |
| 95,5% | 94,8% | 91,3% | 93,7% | 94,8% | Punctualiteit regionale series (<3 min.) | 94,2% | 93,4% | 92,4% ● | 92,9% ● | 93,4% | 94,1% |
| 75,9% | 70,9% | 71,3% | 70,9% | 76,8% | Punctualiteit goederenverkeer (< 3 min.) | 73,7% | 73,0% | 80,0% ● | 76,0% ● | 0 | 73,7% |
| 98,0% | 98,0% | 98,0% | 97,7% | 98,3% | Geleverde treinpaden reizigers | 98,0% | 98,0% | 97,5% ● | 97,8% ● | 98,2% | 98,1% |
| 161 | 150 | 163 | 160 | 161 | Impactvolle storingen op de infra * | 321 | 610 | 610 ● | 587 ● | 546 | 602 |

● ● Prognose is beter resp. slechter dan streef-
en/of bodemwaarde.

Bijlage 2: Beheerplan informatie-indicatoren (1/2)

| Q2-16 | Q3-16 | Q4-16 | Q1-17 | Q2-17 | Algemeen | Realisatie tm jun 2017 | 2016 | 2015 |
|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------------------------|---------------------------|------|------|
| 39 | 40 | 40 | 40 | 40 | Aantal treinkilometers (x 1 mln) | 80 | 159 | 157 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Aangevraagde treinpaden (x 1 mln) | 0 | 0 | 2,59 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Te beheren areaal | 0 | 0 | 0 |
| 8,96 | 8,94 | 9,39 | 9,03 | 9,39 | LCC-kosten per treinkilometer (in €) | 9,39 | 9,39 | 8,89 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Klantoordeel decentrale overheden | 0 | 0 | 6 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Klantoordeel verladers | 0 | 0 | 6 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Klantoordeel reizigers | 0 | 0 | 51 |

| Q2-16 | Q3-16 | Q4-16 | Q1-17 | Q2-17 | Veiligheid, Milieu en Duurzaamheid * | Realisatie tm jun 2017 | 2016 | 2015 |
|-------|-------|-------|-------|-------|--|---------------------------|------|------|
| 2 | 6 | 7 | 7 | 8 | Aantal aanrijdingen overweggebruikers | 15 | 26 | 33 |
| 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | Aantal botsingen trein - trein | 0 | 2 | 1 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Aantal ontsporingen (Europese definitie) | 0 | 0 | 1 |
| 26 | 25 | 30 | 32 | 24 | Aantal STS passages (ILT) | 56 | 102 | 101 |
| 6 | 7 | 11 | 14 | 8 | Aantal STS passages (gevaarpunt bereikt) | 22 | 30 | 28 |
| 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | Aantal arbeidsveiligheidsincidenten | 0 | 2 | 0 |
| 0 | 3 | 36 | 5 | 10 | Aantal milieu-overtredingen (geconst. door BG) | 15 | 41 | 28 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | CO2-voetafdruk | 0 | 0 | 18 |

* Het aantal STS passages en het aantal STS passages gevaarpunt bereikt zijn nog niet definitief en kunnen op basis van onderzoek (ProRail en ILT) nog wijzigen. Definitieve aantallen worden door ILT vastgesteld in het jaarverslag van ILT.

Bijlage 2: Beheerplan informatie-indicatoren (2/2)

| Q2-16 | Q3-16 | Q4-16 | Q1-17 | Q2-17 | Operationele performance | Realisatie tm jun 2017 | 2016 | 2015 |
|-------|-------|-------|-------|-------|---|---------------------------|--------|-------|
| 70,4% | 70,8% | 71,1% | 69,8% | 73,0% | Goederentreinen op tijd aan de grens | 71,3% | 70,4% | 70,6% |
| 93,9% | 94,1% | 95,7% | 97,1% | 96,0% | Ongewijzigde routes goederenvervoer | 96,6% | 95,0% | 95,6% |
| 94,6% | 94,4% | 95,1% | 97,6% | 98,6% | Geleverde treinpaden goederenvervoer | 98,1% | 94,4% | 94,1% |
| 95,1% | 94,9% | 92,4% | 94,1% | 95,3% | Gereal. treinaansluitingen tussen vervoerders | 94,7% | 94,4% | 93,7% |
| 0 | 0 | 98,6% | 0 | 0 | Capaciteitsverdeling goederen (jaardienst) | 0 | 98,6% | 0 |
| 0 | 0 | 1.477 | 0 | 0 | Goederentreinen aansluitend op internat. net | 0 | 1.477 | 0 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Aantal 'Pre-arranged paths' van EU-corridors | 0 | 500 | 0 |
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Responstijd aanvraag goed.paden binnen norm | 0 | 100,0% | 0 |
| 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | Aantal overbelastverklaringen | 0 | 2 | 2 |
| 1.577 | 1.406 | 1.364 | 1.338 | 1.619 | Aantal TAO's derden | 2.957 | 5.556 | 5.542 |
| 68 | 90 | 433 | 121 | 78 | Aantal TAO's weer | 199 | 687 | 807 |
| 1,8% | 2,0% | 2,1% | 2,6% | 2,0% | Uitgevallen treinen | 2,3% | 1,9% | 2,1% |
| 129 | 125 | 147 | 148 | 131 | Gemiddelde hersteltijd TAO's (in min.) | 139 | 137 | 143 |
| 1.131 | 1.068 | 1.014 | 1.082 | 1.108 | Aantal beïnvloedbare TAO's (techniek+proces) | 2.190 | 4.279 | 4.628 |
| 92,4% | 92,9% | 93,1% | 91,6% | 93,4% | Reizigerspunctualiteit HSL (<15 min) (met NS) | 92,5% | 92,0% | 92,0% |

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

| B1.1 - Programma Winterweer | Resultaat |
|--|--|
| <p>Voortgang programma</p> | <p>De jaarlijkse bespreking van de winterevaluatie van management, directieleden uit DOO en IenM heeft in april jl. plaatsgevonden. Het halfjaarlijkse winterweerrapport (evaluatie winter 2016-2017) van NS en ProRail inclusief doorkijk naar de volgende winter is eind mei door de ExCo vastgesteld en daarna aan IenM verstrekt.</p> <p>De externe vijfjaars-evaluatie (programma-evaluatie) uitgevoerd door Twynstra Gudde, in opdracht van het ministerie van IenM, is in april gestart. Het ministerie heeft de verstrekking van het eindrapport én van het winterweerrapport 2016-2017 van NS en ProRail aan de Tweede Kamer voorzien in de zomer.</p> |
| <p>Mijlpalen 2017</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Programma-evaluatie na afloop winter 2016-2017 over afgelopen vijf jaar. 2. Voorjaar 2017: oplevering evaluatie winterwerkpakketten en vervolgaanpak winter. 3. Medio en najaar 2017: opleveren werkpakketten t.b.v. winter 2017-2018. | <ol style="list-style-type: none"> 1. NS en ProRail hebben gezamenlijk opgetrokken tijdens de programma-evaluatie. Oplevering vindt in de zomer plaats door het ministerie. 2. Gerealiseerd. 3. Gerealiseerd. |
| <p>Activiteiten 2017</p> <p>De nadruk zal liggen op het opnieuw inzetten en finslijpen van bestaande maatregelen. Bij gelijkblijvende alerteringscriteria voor een aangepaste dienstregeling zullen NS en ProRail de aanpak van afgelopen winters consolideren en op punten verbeteren.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het onderzoek naar ijs op de bovenleiding en de pantograaf (ontstaan, maatregelen en gevolgen) continueren. 2. Het vervolg geven aan snel herstel van defecte infrastructuur en defect materieel. 3. Op dagen met een aangepaste dienstregeling tijdens verstoringen een vergelijkbaar product als afgelopen jaar aan reizigers te bieden. 4. Het hele jaar door ketenoefeningen houden onder meer voor extreem weer, zodat het hele jaar door routine wordt opgebouwd die ook nodig is voor de winterbesluitvorming. 5. Alerteringscriteria evalueren en waar mogelijk aanscherpen. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Onderzoek wordt gecontinueerd onder aansturing van Asset Management. Concrete acties: <ul style="list-style-type: none"> • Afhandeling zwaarste vorm van rijp wordt gelijk gesteld aan de afhandeling ijzel. • Inzet van een schraapdienst vanuit ProRail voor komend winterseizoen, mede omdat vervoerders steeds minder materieel hebben waarmee kan worden geschraapt. • Markt onderzoek voor winter 2018-2019 om preventief bovenleiding te behandelen, zodat aangroei van zware rijp/ijzel kan worden verminderd/voorkomen. 2. Afstemming met Asset Management loopt over voortzetting na invoering PGO Amsterdam komend jaar. 3. Is (ook weer) voorzien voor volgende winter. Afgelopen winter is er geen inzet van LUD i.v.m. winterse omstandigheden geweest; wel 1 keer LUD ingezet op 23 februari 2017 vanwege storm. Deze inzet van LUD en het stilleggen van treinverkeer op de HSL Zuid (Rotterdam-Breda) gaf reizigers onvoldoende reismogelijkheden tussen Rotterdam en Brabant (Breda-Eindhoven); hierdoor is er een LUD storm ontwikkeld waarbij er wel een IC-verbinding Gvc-Rtd-Bd in stand kan worden gehouden als dezelfde situatie weer op zou treden; daarnaast worden mogelijk nog verbeteringen aangebracht in de criteria rondom harde wind op de HSL Zuid (Rotterdam-Breda), dit is nog in onderzoek. 4. In april jl. is de nieuwe oefenkalender opgeleverd. In de periode september 2016 tot eind april 2017 zijn er 4 ketenoefendagen geweest. Voor de komende periode september 2017 t/m eind december 2017 staan 1 ketenoefening storm en 1 tweedaagse ketenoefening winter gepland. Deze zullen nog worden aangevuld in het voorjaar 2018 om in totaal tot 6 oefendagen te komen. 5. Onderzoek naar aanscherping eerste keer criterium wordt verkend. |

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

| B1.2 - Programma ERTMS | Resultaat |
|--|--|
| <p><i>Voortgang programma</i></p> | <p>Het programma heeft in haar planuitwerkingsfase vertraging opgelopen, hierover is in de voortgangsrapportage 6 aan de Tweede Kamer reeds bericht. De verwachting is dat per 1 december 2017 (i.p.v. begin september) met het CIO-oordeel en de Gate-review te starten en de datum voor de 'voorgenomen' programmabeslissing van december 2017 bij te stellen naar de eerste helft van 2018.</p> |
| <p><i>Mijlpalen 2017</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projectbeslissing tweede helft 2017 (programmabeslissing voor materieel en infrastructuur). 2. Start aanbesteding materieel 2017. 3. Materieelombouw NS en overige vervoerders gereed circa eind 2022 (update planning eind 2016 bekend). 4. Indienststelling eerste baanvak wordt eind 2016 bekend gemaakt (update planning eind 2016 bekend). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Wordt eerste helft 2018. 2. Wordt eerste helft 2018. 3. Planning zal verschuiven naar achter, voor nu nog niet duidelijk waar naartoe, heeft te maken met vertraging in de planuitwerkingsfase. 4. Planning zal verschuiven naar achter, voor nu nog niet duidelijk waar naartoe, heeft te maken met vertraging in de planuitwerkingsfase. |
| <p><i>Activiteiten 2017</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Voorbereiding en start aanbesteding materieel. 2. Voorbereidingen voor toelating materieel en testbedrijf. 3. Voorbereiding aanbesteding infrastructuur (ProRail). | <ol style="list-style-type: none"> 1. loopt mee in de vertraging planuitwerkingsfase; 2. loopt mee in de vertraging planuitwerkingsfase; 3. loopt mee in de vertraging planuitwerkingsfase. |

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

| B1.3 - Stop Tonend Sein (STS)-verbeterprogramma | Resultaat |
|--|---|
| <p><i>Voortgang programma</i></p> | <p>In het programma zijn diverse projecten in fase van voorbereiding (b.v. ATB-Vv tranche 5 en upgradering S-borden), in fase van beproeving (ORBIT, vertrekseinlichten) en in fase van realisatie (ATB-Vv tranche 4, sanering risicovolle overwegen).</p> |
| <p>Mijlpalen 2017</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ATB-Vv: <ul style="list-style-type: none"> • Oplevering ATB-Vv tranche 4, 400 installaties (ProRail). • Definitieve invulling ATB-Vv tranche 5. 2. S-borden: plan van aanpak uitrol Upgradering S-borden op emplacementen (ProRail) - Q1 2017. 3. ORBIT (waarschuwing in de cabine als de trein te snel op een rood sein afrijdt): <ul style="list-style-type: none"> • Continuering implementatie ORBIT (NS en ProRail). • Ontwikkeling ORBIT mobiele versie voor overige vervoerders (ProRail), indien technisch haalbaar. 4. Planning laatste 36 uur: alle treinen en rangeerbewegingen gepland in vooraf gedefinieerde paden (ProRail). 5. Remcriterium: Bijdragen aan besluitvorming over verzwaren remcriterium door NS. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Tranche 4 ATB-Vv (400 stuks): planning aanleg gereed eind 2017. Tranche 5 ATB-Vv (130 stuks): IenM heeft ProRail gevraagd een voorstel voor tranche 5 ATB-Vv van ongeveer 130 seinen voor te bereiden (brugseinen en seinen op emplacementen met risico van flankaanrijding van goederentreinen met gevaarlijke stoffen). Project start in augustus 2017. 2. Concept plan van aanpak is in Q1 en Q2 met IenM besproken. Definitieve versie, inclusief definitief plan en financiering, wordt zodra beschikbaar naar IenM verzonden. 3. ProRail en NS doen in 2017 de praktijkproef met ORBIT. Na eerste verkenning van een mobiele versie is besloten dit traject stil te leggen tot na succesvolle afronding van de praktijkproef met NS. Besluitvorming om de mobiele versie daadwerkelijke te ontwikkelen hangt af van de besluitvorming bij DB Cargo (naar verwachting in Q3) om de mobiele versie te implementeren. 4. Er resten nog twee maatregelen die in afzonderlijke projecten doorlopen in samenwerking met de vervoerders: (1) conflictvrij plannen van ritten van ledig materieel en losse locomotieven en (2) rangeren van materieel op goederenemplacementen. Dit valt niet onder het STS-programma. 5. De praktijkproef met een verzwaaard remcriterium in 2016 heeft input opgeleverd voor de besluitvorming bij NS. |
| <p>Activiteiten 2017</p> <p>Activiteiten gericht op bovenstaande mijlpalen en op de realisatie van de andere projecten. Momenteel in het programma nog zo'n 15 projecten.</p> | <p>Zie hierboven.</p> |

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

| B1.4 - Programma Beter en Meer | Resultaat |
|---|---|
| <p>Voortgang programma</p> | <p>Zie hieronder.</p> |
| <p>Mijlpalen 2017</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Start praktijkbeproeving en simulaties waarbij het streven is om, als de voorbereidingen voldoende gevorderd zijn, testen uit te voeren waarbij gemeten wordt of de uitvoeringsbetrouwbaarheid op de A2-corridor op het gewenste niveau blijft (voorjaar 2017). 2. Oprichting van het Centraal Monitor- en Beslisorgaan (CMBO) waarmee ook de bijsturing op de dienstregeling van NS bij ProRail komt te liggen. 3. Invoering van 'Vooraf Gedefinieerde Bijsturingsmaatregelen' voor de start van het hoogfrequent rijden op de A2-corridor. 4. Vervanging van het communicatiesysteem (ISVL) voor de be- en bijsturing tussen ProRail en vervoerders door SpoorWeb (medio 2017). Uitrol informatiepunten op alle stations, afhankelijk van wensen decentrale overheden. | <ol style="list-style-type: none"> 1. De simulaties zijn uitgevoerd in de maanden april en juni. De inzichten hieruit worden meegenomen in de voorbereiding op de dienstregeling 2018. De testdagen voor het rijden van zes Intercity's tussen Eindhoven en Amsterdam zijn gepland op de woensdagen voor de periode september tot en met november 2017. In het eerste half jaar van 2017 zijn de voorbereidingen hiervoor getroffen. 2. Dit is in de eerste helft van 2017 voltooid. De nieuwe organisatie is succesvol live gegaan in maart 2017. 3. De uitrol van de vooraf gedefinieerde bijsturingsmaatregelen bij infrabeperkingen is halverwege realisatieplanning en de beheerorganisatie is ingericht bij ProRail. 4. SpoorWeb is eind juni succesvol live gegaan. In de tweede helft van 2017 zullen aanvullende functionaliteiten worden toegevoegd die het gebruik van VGB's ondersteunen in de besluitvorming over be- en bijsturing bij infrabeperkingen. |
| <p>Activiteiten 2017</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verbeteraanpak Trein (VAT): In 2017 ligt de focus op implementatie en afronding van de verbetermaatregelen en de praktijkbeproeving. 2. Be- en bijsturing van de toekomst (BBT): De primaire focus ligt op de voorbereiding en implementatie van projecten uit wave 1 en wave 2. 3. Verbeteraanpak Stations (VAS): We gaan in 2017 in ieder geval verder met onderwerpen die binnen VAS reeds in gang zijn gezet. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Zie punt 1 bij mijlpalen. 2. <u>Wave 1</u>: In het eerste halfjaar van 2017 is het Centraal Monitor- en Beslisorgaan opgericht. Dit is een belangrijke mijlpaal en stap naar het ketenbreed leren en handelen in de organisaties van NS en ProRail. De besluitvorming over de dienstregeling is op één punt belegd. Daarnaast zijn de Vooraf Gedefinieerde Bijsturingsmaatregelen bij infra-beperkingen ingevoerd op de A2-corridor. Eind juni 2017 is het communicatiesysteem (ISVL) voor de be- en bijsturing tussen ProRail en vervoerders vervangen door SpoorWeb. Dit nieuwe systeem is succesvol live gegaan. <u>Wave 2</u>: In de eerste helft van 2017 zijn, na invoering op de A2, de nieuwe Vooraf Gedefinieerde Bijsturingsmaatregelen ook in de regio's Zuid en Randstad-Noord ingevoerd. In de tweede helft van 2017 zal de landelijke invoering worden voltooid. Daarnaast worden in wave 2 de rollen, taken en verantwoordelijkheden van de knooppunten verbeterd. Hiermee is in de eerste helft van 2017 een start gemaakt met proeven op de knooppunten in Eindhoven. 3. Is afgerond. |

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

| B1.5 - Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) | Resultaat | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---------------------------------|---------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------|-------------------------------------|----------------------------|---------------------|---------------------|---------------------------------|--|----------------------------|----------------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------|-----------------------|--|
| <p>Voortgang programma</p> | <p>Veel van de maatregelen en projecten in PHS naderen de realisatiefase. Daarmee staat PHS voor een omslag van een grotendeels studieprogramma naar een realisatieprogramma. IenM en ProRail bereiden zich op deze omslag voor door de governance binnen het programma te actualiseren, waarbij ook de aanbevelingen van de audits uit 2016 (Kamerstuk 32404, nr. 79) worden ingevuld. Het komend jaar is van groot belang, omdat naast de genoemde omslag tot realisatieprogramma ook besluitvorming nodig is over de laatste grote projecten in PHS (Amsterdam CS, verdiepte ligging in Vught), en er verdere duidelijkheid moet komen over de omvang van het potentiële tekort bij PHS.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Mijlpalen 2017</p> <p>De planstudies voor de verschillende PHS-projecten lopen gestaag door. Na de oplevering van DSSU bereiken zowel het project Rijswijk-Delft Zuid 4 sporen als het project uitbreiding perroncapaciteit en aanpassing sporen in Ede-Wageningen in 2017 de realisatiefase. Vanaf de dienstregeling 2018 worden ook de eerste resultaten van PHS voor de reizigers merkbaar. Dan wordt het aantal intercity's tussen Amsterdam en Eindhoven verhoogd van 4 naar 6 treinen per uur en per richting, waarmee een belangrijke stap wordt gezet naar spoorboekloos reizen op deze belangrijke corridor.</p> <table border="1" data-bbox="86 906 840 1242"> <thead> <tr> <th>Corridor</th> <th>Project</th> <th>Doel/Resultaat 2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Amsterdam - Eindhoven</td> <td>Amsterdam Centraal</td> <td>Beslissing voorkeursvariant</td> </tr> <tr> <td>Amsterdam Westhaven</td> <td>Beslissing voorkeursvariant</td> </tr> <tr> <td>Spooromgeving Geldermalsen</td> <td>Projectbeslissing (MIRT 3)</td> </tr> <tr> <td>Den Haag - Breda</td> <td>Rijswijk - Delft Zuid, 4-sporigheid</td> <td>Projectbeslissing (MIRT 3)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Schiphol - Nijmegen</td> <td>Nijmegen, integraal</td> <td>Beslissing voorkeursalternatief</td> </tr> <tr> <td>Ede-Wageningen, zijperron en sporenlay-out</td> <td>Projectbeslissing (MIRT 3)</td> </tr> <tr> <td>Veenendaal, overweg Klompersteeg</td> <td>Aanbesteding realisatie</td> </tr> <tr> <td>Goederen Zuid Nederland</td> <td>Meteren - Boxtel</td> <td>Publicatie OTB en MER</td> </tr> </tbody> </table> | Corridor | Project | Doel/Resultaat 2017 | Amsterdam - Eindhoven | Amsterdam Centraal | Beslissing voorkeursvariant | Amsterdam Westhaven | Beslissing voorkeursvariant | Spooromgeving Geldermalsen | Projectbeslissing (MIRT 3) | Den Haag - Breda | Rijswijk - Delft Zuid, 4-sporigheid | Projectbeslissing (MIRT 3) | Schiphol - Nijmegen | Nijmegen, integraal | Beslissing voorkeursalternatief | Ede-Wageningen, zijperron en sporenlay-out | Projectbeslissing (MIRT 3) | Veenendaal, overweg Klompersteeg | Aanbesteding realisatie | Goederen Zuid Nederland | Meteren - Boxtel | Publicatie OTB en MER | <p>Corridor Amsterdam-Eindhoven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amsterdam Centraal: De werkzaamheden om te komen tot de beslissing voorkeursvariant eind 2017 lopen volgens schema. - Westhaven: De voorkeursvariant wordt de komende periode verder uitgewerkt. Hierbij wordt gekeken of synergie te behalen valt met een door de gemeente Amsterdam gewenste alternatieve oplossing voor de overweg in de Kabelweg, die is gelegen naast het opstelrein. De gemeente wil deze overweg ongelijkvloers maken. De beslissing over de voorkeursvariant is daarom uitgesteld tot maart 2018. - Spooromgeving Geldermalsen: Het OTB (ontwerptracébesluit) Geldermalsen is 23 februari 2017 gepubliceerd. In het DO PHS van 15 februari 2017 is goedkeuring gegeven aan het indienen van de beschikkingsaanvraag voor de realisatiefase (MIRT-3 besluit). Het MIRT-3 besluit is op 2 juni genomen. <p>Corridor Den Haag-Breda: 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid: Het TB (tracébesluit) is vastgesteld en de werkzaamheden om te komen tot het MIRT-3 besluit in het najaar 2017 liggen op schema.</p> <p>Corridor Schiphol-Nijmegen: De werkzaamheden voor deze corridor liggen op schema.</p> <p>Goederen Zuid-Nederland: Als gevolg van het later beschikbaar komen van verkeerscijfers N65 en nieuwe vervoersprognoses zijn de werkzaamheden hier 5 maanden vertraagd. Publicatie van het OTB en de MER (milieu-effectrapportage) worden nu in januari 2018 verwacht.</p> |
| Corridor | Project | Doel/Resultaat 2017 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Amsterdam - Eindhoven | Amsterdam Centraal | Beslissing voorkeursvariant | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Amsterdam Westhaven | Beslissing voorkeursvariant | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Spooromgeving Geldermalsen | Projectbeslissing (MIRT 3) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Den Haag - Breda | Rijswijk - Delft Zuid, 4-sporigheid | Projectbeslissing (MIRT 3) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schiphol - Nijmegen | Nijmegen, integraal | Beslissing voorkeursalternatief | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Ede-Wageningen, zijperron en sporenlay-out | Projectbeslissing (MIRT 3) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Veenendaal, overweg Klompersteeg | Aanbesteding realisatie | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Goederen Zuid Nederland | Meteren - Boxtel | Publicatie OTB en MER | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Activiteiten 2017</p> <p>Doorlopend: studies ten behoeve van realisatie diverse infrastructuurprojecten en uitvoeringsactiviteiten voor enige projecten.</p> | <p>Zie ook de Voortgangsrapportage PHS nr. 13 die dit voorjaar aan de Tweede Kamer is gezonden (bij de kamerbrief van staatssecretaris Dijkzwa van 9-6-2017).</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

| B1.6 - Landelijk Verbeterprogramma Overwegen | Resultaat |
|--|---|
| <p>Voortgang programma</p> | <ul style="list-style-type: none"> Bemensing van het programma is compleet. Projecten worden uiterlijk bij de bestuurs-overeenkomst (uitvoeringsbeslissing) overgedragen aan projectteams in de regio's. Inmiddels lopen er op 23 specifieke locaties LVO-projecten. Voor ca. 100 overwegen zijn maatregelen dichtligtijden en aftellers in voorbereiding. |
| <p>Mijlpalen 2017 Q1/Q2:</p> <ol style="list-style-type: none"> Intakebeslissingen over de aangemelde tranche 4-projecten (Specifiek) <p>Q3/Q4</p> <ol style="list-style-type: none"> Start uitrol aftellers op LVO-locaties. (Generiek) Start uitrol gedragsmaatregelen (Generiek) Start uitrol maatregelen dichtligtijden (Generiek) Startbeslissing op in 2017 aangemelde tranche 5-projecten (Specifiek) | <ul style="list-style-type: none"> Leiden, Boxmeer en Nunspeet zijn gestart met de integrale probleemanalyse. Hilversum is aangemeld. Halderberge, Veenendaal en Dordrecht: intakebeslissingen zijn genomen. Beek, Gilze-Rijen, Helmond, Oisterwijk en Castricum: intakebeslissingen zijn verwacht. Putten, Apeldoorn en Borne: bestuursovereenkomsten worden verwacht. In Hilversum, Hilversum Sportpark, Vught en Hardenberg zijn aftellers aangebracht. In Helmond 't Hout en Horst Sevenum worden ook aftellers aangebracht. Na beproeving en vrijgave start de -landelijke-uitrol. Opstellen maatregelpakket en uitrolplan van gedragsmaatregelen (generiek). De eerste gedragsmaatregelen die in uitvoering zullen komen, zijn de "oversteekhulp" en "vergroten herkenbaarheid overweg" (pilot in Q3). In beide gevallen eerst een pilotfase voordat de -landelijke-uitrol kan beginnen. Dichtligtijdenonderzoek is – na eerdere vertraging wegens capaciteitsgebrek - in volle gang; de eerste 15 rapporten zijn gereed en in Q3 wordt de beschikking aangevraagd voor de realisatie. |
| <p>Activiteiten 2017</p> <ol style="list-style-type: none"> Vijf specifieke overwegprojecten zijn gestart in de realisatiefase. Intake en ontwikkeling van ca. 15 specifieke overwegprojecten (tranche 3 en 4). Generieke verbetermaatregelen op ca. 100 overwegen: aftellers, dichtligtijden en gedragsmaatregelen. | <ol style="list-style-type: none"> Beschikt en dus in realisatiefase zijn de projecten Ermelo (gereed), Groningen, Diemen, Hurdegaryp; realisatie bestuursovereenkomst project Putten hangt af van besluitvorming van de gemeente. Op 16 locaties wordt samen met gemeenten gewerkt aan planontwikkeling. Voor Venlo is bestuursovereenkomst getekend waarna verdere planuitwerking en uitvoering als "omgevingswerk" met een vaste bijdrage van LVO. Aftellerproject is in uitvoering. Dichtligtijden is in planstudie. Gedragsmaatregelen zijn in haalbaarheidsonderzoek. |

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

| B1.6.1 - Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) | Resultaat |
|--|---|
| <p>Voortgang programma</p> <p>Mijlpalen 2017</p> <p><i>Spoor 1: Gebiedsgerichte aanpak</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ProRail realiseert het plan in Winsum, o.b.v. de in juni gesloten bestuursovereenkomst ministerie van IenM - Gemeente Winsum over het Overwegplan Winsum. Er is door partijen een taakstellend budget van € 6,5 mln incl. BTW toegezegd, waarbinnen zoveel mogelijk van de in het Overwegenplan Winsum opgenomen maatregelen worden uitgevoerd. 2. Mogelijk verdere uitwerking overwegenplan Winterswijk. <p><i>Spoor 2: Innovatieve traject</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Q1: ProRail levert resultaten uit innovatieve actielijn en doet voorstellen voor het uitvoeren van innovatieve maatregelen o.b.v. de Proeftuin innovatieve oplossingen NABO's. 4. Q1: Besluitvorming Stuurgroep Overwegen. 5. Q2: Nadere uitwerking en testen van uitgekozen innovatieve oplossingen. 6. Q3: Start vrijgavetraject innovatieve maatregelen uit Proeftuin NABO's; afronden naar verwachting 2018. | <p><i>Spoor 1: Gebiedsgerichte aanpak</i></p> <p>Voortgang conform eerder gemelde planning/mijlpalen.</p> <p><i>Spoor 2: Innovatieve traject</i></p> <p>In stuurgroep van 16 mei zijn resultaten proeftuinrapport besproken. Pilots Innovatieve aankondiging en Alerteren worden voorbereid.</p> <p><i>NABO Impuls</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Door het extra toegezegde budget van € 25 mln, is vooruitlopend op de beschikking hiervan, gestart met een inventariserend onderzoek voor alle 123 openbare overwegen. • Plan van Aanpak NABO goedgekeurd door IenM. • Reeds 3 NABO's aangepakt: Kerkrade (Stationsoverpad); Franeker (Hitzummerbinnenweg); Heemstede (Laantje van Alverna). |
| <p>Activiteiten 2017</p> <p><i>Spoor 1: Gebiedsgerichte aanpak</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nadere planuitwerking Overwegplan Winsum. 2. Realisatie eerste maatregelen Winsum. 3. Mogelijk nadere uitwerking Overwegplan Winterswijk. <p><i>Spoor 2: Innovatieve traject</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Nader uitwerken en testen gekozen oplossingen. 5. Start vrijgave innovatieve maatregelen. 6. Voorbereiden van plannen voor opname in gebiedsgerichte aanpak dan wel uitrol van maatregelen. | <p><i>Spoor 1: Gebiedsgerichte aanpak</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fase Planuitwerking Overwegplan Winsum gestart; eerste maatregelen worden gerealiseerd Q4 2017. • Fase Planuitwerking Overwegplan Winterswijk gestart. <p><i>Spoor 2: Innovatieve traject</i></p> <p>Pilots Innovatieve aankondiging en Alerteren worden voorbereid. Zodra dit tot toepasbare oplossingen leidt, zullen deze worden ingezet voor het oplossen van de NABO-problematiek.</p> <p><i>NABO Impuls</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Voor alle 123 openbare (karakter) overwegen wordt middels een gebiedsgerichte aanpak een voorkeursalternatief bepaald. |

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

| B1.7 - Toegankelijkheid | Resultaat |
|---|--|
| <p>Voortgang programma</p> | <p>In juni 2017 is een herijking van de investeringskosten Toegankelijkheid besproken met IenM. De herijking laat zien dat de prognose-eindstand het toegekende budget niet overstijgt. De herijking heeft opgeleverd dat er ruimte is ontstaan om – op programmaniveau - een budget onvoorzien te creëren van € 22,4 mln waarmee risico's binnen dit langlopende programma (tot 2030) kunnen worden opgevangen.</p> |
| <p>Mijlpalen 2017 De mijlpalen op programmaniveau zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 2020: minimaal 90% van de reizigers reist van/naar volledig zelfstandig toegankelijke stations. Dit betreft dan circa 70% van de stations, waaronder alle grote stations. ➤ 2030: totale programma gereed. <p>Mijlpalen voor het eerstvolgende jaar worden in de Voortgangsrapportage Programma Toegankelijkheid opgenomen. Deze rapportage wordt in december opgesteld.</p> <p>Uitvoering in de afgelopen jaren lag binnen de volgende bandbreedte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aanpassen perronhoogte: 17-20 stations per jaar; 2. Realiseren liften/hellingbanen: 4-10 stations per jaar; 3. Aanpassen verlichting: 70-90 stations. | <p>Stand van zaken 2017:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Op 5 stations zijn dit jaar de perronhoogtes aangepast. Mijlpaal wordt dit jaar gehaald. 2. Op 4 stations zijn dit jaar liften/hellingbanen aangepast. Mijlpaal wordt dit jaar gehaald. 3. Voor 47 stations is de aanpassing van de verlichting gecontracteerd. 4. De laatste stations worden in de komende maanden van geleidelijnen voorzien. <p>Voor de aanpassing van de stationsverlichting vergt de opstart meer tijd als gevolg van het opnieuw aanbesteden van de verlichtingsproducten en scope-uitbreidingen (bijv. vervangen stationsklokken) ter beperking van klanthinder en overheadkosten.</p> |
| <p>Activiteiten 2017 In 2017 verbetert ProRail op diverse stations de toegankelijkheid:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het aanpassen van de perronhoogte. 2. Het bereikbaar maken van perrons door realisatie van liften of hellingbanen. 3. Het verbeteren van stationsverlichting voor slechtzienden (wordt tevens benut om verlichting te verduurzamen). | <p>In oktober 2017 wordt breed gecommuniceerd over de oplevering van de geleidelijnen op alle stations. Dit communicatietraject wordt samen met de Oogvereniging voorbereid en uitgevoerd zodat we ook de reizigers met een visuele beperking goed weten te bereiken.</p> |

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

| B1.8 - Fietsparkeren | Resultaat |
|--|---|
| <p><i>Voortgang programma</i></p> | |
| <p>Mijlpalen 2017</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verdere verbetering inrichting beheer en sturing op lifecycle kosten, en optimalisatie van de geactualiseerde BOV-reeksen fietsenstallingen. 2. Uitvoering van nog goed te keuren businesscases uit het restantbudget en eventuele andere budgetten. | <ol style="list-style-type: none"> 1. In stuurgroep Fiets van maart 2017 is een presentatie aangaande de BOV-reeksen gegeven door Stations Beheer & Operatie. Hiermee is voor de korte termijn deze actie ingevuld. 2. Inmiddels is zo goed als al het budget toegewezen aan BuCa's en wordt een opstart/doorstart gemaakt door de projectteams. |
| <p>Activiteiten 2017</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verdere uitrol van stallingslocaties die door IenM gefiatteerd zijn in de stuurgroep Fiets. 2. Verdere uitrol maaiveld fietsenstallingen. 3. Pilots en uitrol benuttingsmaatregelen (bv. eerste 24 uur gratis) van systemen die stallingsduur en vrije plekken zichtbaar maken voor fietsparkeerders. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Deze categorie van speciale locaties bevindt zich met name in voorbereiding en in het sluiten van overeenkomsten. De uitrol in de zin van bouwen wordt met name verwacht in de periode 2019-2020. 2. Voor standaardscope locaties gaat de uitrol gestaag door met bijvoorbeeld Apeldoorn en Rijssen als wat grotere klussen de komende periode. Ook het vervangen van leegstaande kluizen door klemmen vordert, we zijn nu circa op de helft van het budget en de helft van de scope. 3. Nog niet overal gaat de implementatie van andere parkeerregimes zo snel als zou kunnen met name door ontbreken decentrale bijdragen. Waar wel een gesloten BuCa is, zijn we doende Benuttingsmaatregelen uit te rollen en in de benen te helpen, bijvoorbeeld in Deventer en Haarlem. |

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

| B1.9 - Prestatiegericht Onderhoud (PGO) | Resultaat |
|---|---|
| <p><i>Voortgang programma</i></p> | <p>Het programma heeft evidente voortgang geboekt op alle deelprojecten met het live gaan van de gebieden in tranche 2 als hoogtepunt. Het PGO-programma loopt op schema. Eind 2019 zijn alle 21 PGO-gebieden aanbesteed, waarmee ProRail volledig prestatiegericht en compliant is aan Europese wetgeving.</p> |
| <p><i>Mijlpalen 2017</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Mobilisatie van PGO-contractgebieden in tranche 2 (Rijn & Gouwe, Zeeland en Drenthe) en tranche 3 (Amsterdam, Veluwe en Betuwe). Contracteren gebieden in tranche 4 (Kennemerland en Amstelsepoort). Afronden voorbereidingen voor tranche 5 (Dordrecht en Zee-Zevenaar), tranche 6 (Limburg en Brabant) en tranche 7 (Utrechtse Heuvelrug). Eind 2017 zijn 9 van de 21 onderhoudsgebieden overgezet naar PGO. Besluit over de inrichting van het Tracéteam van de Toekomst met o.a. functieprofielen, proceswijzigingen en overlegstructuren. Procesbeschrijving en risicomodel verwerkt in kwaliteitshandboek, contract en aanbestedingsplanning. Processen voor het op orde houden van relevante configuratiedata is live. Alle relevante medewerkers hebben opleidingen volgens het nieuwe opleidingsplan gevolgd. Interne en externe communicatie zorgt voor een goede verbinding tussen relevantie partijen betrokken bij het PGO-programma. Resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden om innovatie en duurzaamheid in het PGO-contract te stimuleren zijn bekend. | <ol style="list-style-type: none"> De aanbestedingen van de gebieden in tranche 2 zijn voltooid en er wordt nu gewerkt met het nieuwe PGO-contract. Van tranche 3 is Amsterdam gestart met mobiliseren; Betuwe en Veluwe zijn iets verschoven a.g.v. rechtszaken. Dit heeft geen impact op de totale doorlooptijd van het programma. De aanbestedingen van tranche 4 zijn gestart en liggen op schema. De voorbereidingen voor tranche 5, 6 en 7 zijn gestart en liggen op schema. Er zijn momenteel 6 gebieden overgezet. Het overzetten van de overige 3 gebieden naar PGO eind 2017 loopt op schema. Aangaande het Tracéteam van de Toekomst is er een besluit genomen over de inrichting en de functieprofielen. De besluiten over proceswijzigingen en overlegstructuren volgen later dit jaar. Deze mijlpaal is verschoven en zal later dit jaar worden afgemaakt. De processen zijn live. Alle relevante medewerkers hebben opleidingen gevolgd. In- en externe communicatie loopt gestaag door. Een verbeterde versie van het communicatieplan is recentelijk opgeleverd. De resultaten van de onderzoeken zijn bekend. |
| <p><i>Activiteiten 2017</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Mobiliseren contractgebieden tranche 2 (Q1/Q2), 3 (Q2/Q3), 4 (Q4). Aanbesteden contractgebieden tranche 3 (Q1), 4 (Q2/Q3), 5&6 (Q4). Vorbereiden contractgebieden tranche 4 t/m 7 (Q1...Q4). | <ol style="list-style-type: none"> Tranche 2 en 3 worden in 2017 gemobiliseerd, tranche 4 in Q1 2018. Tranche 4 wordt aanbesteed in 2017, tranche 5 en 6 in respectievelijk Q1 en Q2 2018. Dit heeft geen impact op de totale doorlooptijd van het programma. De voorbereidingen van tranche 4 t/m 7 zullen starten in 2017. |

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

| B1.10 - Programma Derde Spoor Duitsland | Resultaat |
|---|--|
| <p>Voortgang programma</p> | <p>Op 20 januari is in Duitsland gestart met de werkzaamheden Derde Spoor. De vergunningverlening voor de diverse bouwmaatregelen vordert langzaam. DB Netz heeft aangegeven dat 2022 niet meer realistisch is als opleverdatum. Formeel wordt geen nieuwe datum genoemd voor het afronden van de vergunningstrajecten, alleen informeel is ooit 2025 genoemd.</p> |
| <p>Mijlpalen 2017</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Investeringsbeslissing inframaatregelen Derde Spoor door IenM. 2. Omleidingen 2017 tijdens buitendienststellingen op de grensovergang. 3. Oplevering bouwfasering Duitsland 2018 (inclusief capaciteit voor vervoer en omleidingsscenario's). | <ol style="list-style-type: none"> 1. ProRail heeft o.b.v. de nieuwe WLO (Welvaart en Leefomgeving) scenario's de prognoses voor de goederentreinen op de Nederlands-Duitse grens bijgesteld. Daarnaast is er een omgevingseffectrapportage opgesteld en zijn de inframaatregelen in detail (technisch) uitgewerkt. O.b.v. deze uitwerking is een aantal maatregelen als onhaalbaar of als maatregelen met onvoldoende oplossende vermogen beoordeeld. O.b.v. de nieuwe prognoses, de latere oplevering van het Derde spoor in Duitsland en de beoordeling van de maatregelen is de MKBA voor inframaatregelen opnieuw berekend. Deze ligt momenteel ter besluitvorming bij IenM. 2. In 2017 zijn beduidend minder omleidingen door minder werkzaamheden in Duitsland. Ook in Nederland zijn diverse werkzaamheden vervallen. De verwachting is dat vanaf oktober gemiddeld 20 tot 25 treinen per dag worden omgeleid via de grensovergang bij Venlo en enkele treinen per week via Oldenzaal. 3. De bouwfasering en de capaciteiten Emmerich-Oberhausen voor 2018 zijn op hoofdlijnen vrijgegeven door DB Netz. De capaciteit voor goederentreinen in de omleidingsperiode is naar verwachting significant lager dan eerder door DB Netz is aangegeven. Op dit moment vindt het capaciteitsverdeelproces plaats, dit wordt in augustus afgesloten. Hierna is er een duidelijk beeld over wat mogelijk is tijdens de omleidingsperiode. Het aantal paden wordt mogelijk bijgesteld van de eerder genoemde 30 tot 40 paden per dag naar 10 tot 15. |
| <p>Activiteiten 2017</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Borgen doorgaande internationale paden. 2. Verdelen van internationale capaciteit op omleidingsroutes gedurende bouwperiodes. 3. Monitoren performance op omleidingsroutes en Betuweroute. 4. Bijsturen van productiemodel op omleidingsroutes. 5. Communicatie naar stakeholders. 6. Verder intensiveren en professionaliseren samenwerking DB Netz. 7. Voorbereidingen omleidingsplan 2018 e.v. 8. Herijken maatregelpakket Derde Spoor. 9. Uitwerking/voorbereiding inframaatregelen Derde Spoor. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Loopt conform plan. 2. Loopt conform plan. 3. Performance wordt intern ProRail gemonitord door het corridorsteam, extern in het Operations Management Overleg met de goederenvervoerders. 4. Loopt. 5. Loopt conform plan. 6. Er is regulier overleg met DB Netz waarin de planning wordt besproken, de uitvoering wordt geëvalueerd en middels werkgroepen verbetertrajecten in de samenwerking worden uitgewerkt. 7. Zie punt 6. 8. Wordt continu gemonitord op ontwikkelingen en waar nodig bijgesteld. 9. Zie punt 1 bij mijlpalen. |

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

| B1.11 - Verbeterprogramma Performance IC direct | Resultaat |
|---|---|
| <p>Voortgang programma</p> | <p>Medio april 2017 heeft de RvB/ExCo van ProRail het Verbeterteam IC direct gevraagd de scope van het Verbeterprogramma uit te breiden met de IC Den Haag – Eindhoven.</p> |
| <p>Mijlpalen 2017</p> <p>In het Verbeterprogramma worden de prestaties van het IC direct product nauwlettend gevolgd en de effecten van diverse maatregelen direct geëvalueerd, zodat – waar nodig – aanvullende verbetermaatregelen kunnen worden getroffen. Dit is een continu proces. In de Stuurgroep HSL wordt 4x per jaar de voortgang besproken.</p> <p>Een nadere uitwerking van de afgesproken maatregelen in het programma en de planning daarvan is opgenomen in een separate beschrijving. Bedoelde beschrijving maakt integraal deel uit van het beheerplan 2017.</p> | <p>In de stuurgroep HSL van 1 juni jl. zijn de resultaten van een tiental uitgevoerde Quick Scans voor verbetermaatregelen positief ontvangen. De stuurgroep HSL heeft het advies om door te gaan met een aantal verbetermaatregelen (met name t.a.v. de transities 1.500V/25kV en ATB/ERTMS) overgenomen, evenals het advies om met enkele maatregelen te stoppen vanwege technische of financiële onhaalbaarheid. Ook heeft de stuurgroep HSL het voorstel overgenomen om maatregelen tegen windhinder op de Brug Hollandsch Diep te gaan voorbereiden.</p> |
| <p>Activiteiten 2017</p> <ol style="list-style-type: none"> Aanpak systeemstoringen: Verbeteren van de prestaties van de infrastructuur op met name de conventionele delen van de HSL-corridor. Reduceren windhinder: Op de korte termijn met operationele maatregelen. Voor de middellange termijn worden meer structurele oplossingsalternatieven voor uitval door windoverlast onderzocht en afgewogen. Aanpak hinder door derden, zoals het voorkomen van hinder door dieren op het spoor (met name zwanen). Versnellen en verbeteren Incidentenherstel: ProRail en NS zorgen ervoor dat bij een gestrande trein de treindienst weer snel wordt opgestart en de reizigers snel verder kunnen reizen. Verbeteren van be- en bijsturing door het verbeteren van de communicatie op de raakvlakken van verschillende posten die de verkeersleiding op de HSL-Corridor verzorgen en door verbetervoorstellen op het vlak van be- en bijsturing te onderzoeken en implementeren. | <p>De voortgang van de uitvoering van diverse verbetermaatregelen op de hiernaast genoemde hoofdcategorieën is in de stuurgroep HSL van 1 juni 2017 teruggekoppeld. Een aantal maatregelen is inmiddels uitgevoerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementatie urgent herstel (9); • Ontwikkelen maatregelenpakket verbetering treinpunctualiteit (16); • Realiseren ETCS (European Train Control System) update/VL-Lifesign (22); • Verbeteren samenwerking AL (Algemeen Leider) en MBN (Materieel Besturingscentrum NedTrain) t.b.v. een effectieve calamiteitsafhandeling door de AL (24) • Maken TAD (treinafhandeldingsdocument) voor keersituatie 3300 in Leiden (40). <p>Uitvoering van het programma ligt over het algemeen op schema. Op enkele maatregelen wordt meer inspanning gezet om een inhaalslag te maken.</p> |