Toelichting halfjaarrapportage ProRail

Van de halfjaarrapportage van ProRail is deel A meegestuurd. Deel B bevat financiële gegevens over de eerste helft 2018 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 2018. 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.



Foto: inrijdoperatie busbrug Zwolle

ProRail rapportage HY1 2018 (deel A/B)

Datum : 30-08-2018
Kenmerk : VT20160142-822520650-754
Status : definitief
Eigenaar : ExCo

ProRail

Inhoudsopgave

- 1 Highlights
- 2 ProRail Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.
- 3 Prestatiedashboards
  - 3.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid
  - 3.2 Veiligheid
  - 3.3 Milieu
- 4 Stakeholders
- 5 Innovaties
- Bijlagen

1. Highlights: goede prestaties bij hoogfrequent rijden in HY1

Algemeen

- Het eerste halfjaar van 2018 reed een record aantal treinen op tijd (92,1%). Nog nooit eerder reden de treinen in Nederland met zo'n hoge punctualiteit. Op de regionale lijnen is de punctualiteit (95,2%) nog een stuk hoger.
- Met ingang van de dienstregeling 2018 is gestart met elke dag hoogfrequent rijden op de A2-corridor. Hiermee is Beter en Meer VAT A2 afgerond.
- Tijdens de extreme stormdag op 18 januari is ProRail qua bijsturing van de treindienst in control gebleven. In de media werd, net als na de sneeuwval begin januari, positief en met begrip gereageerd op onze prestaties. Rover concludeerde dat ProRail en NS hun werk goed hebben gedaan.
- Het spoor blijft echter kwetsbaar voor storingen van buitenaf. Doordat meer treinen zijn gaan rijden, heeft een incident dat voorheen een kleine vertraging tot gevolg had, nu veel sneller een grotere storing tot gevolg.
- In de eerste helft van dit jaar heeft een aantal grote incidenten geleid tot meer uitval van treinen met als gevolg minder geleverde treinpaden. De storm in januari was een belangrijke met grote impact op het spoorsysteem en op de spoorinfrastructuur. Eerder was al afgeschaald naar een Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (LUD). In de loop van de ochtend is om veiligheidsredenen het treinverkeer landelijk volledig stilgelegd.
- De stakingen bij de regionale vervoerders hebben impact gehad op de reizigers door uitval van treinen.



Operationeel

- Overall zijn we tevreden over onze prestaties. De punctualiteitsprestatie-indicatoren en transitotijd goederenvervoer scoorden beter dan HY1 2017 en progressiewaarden 2018. Wel zien we uitdagingen op het terugdringen van het aantal impactvolle verstoringen en het continu blijven leveren van goede prestaties binnen de beschikbare middelen.
- In HY1 2018 vond een aantal dodelijke ongevallen op (niet) actief beveiligde overwegen plaats. We blijven ons onverminderd inzetten op het opheffen van deze en particuliere overwegen via de programma's NABO en LVO.
- ProRail investeert continu in de spoorinfrastructuur om de prestaties te verbeteren en te voldoen aan de toenemende vraag naar mobiliteit. Een groot aantal projecten is met succes opgeleverd en in gebruik genomen, zoals de nieuwe spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, de nieuwe spoorlijn Roodeschool-Eemshaven en het vernieuwde station Assen (zie verder hoofdstuk 2). Tevens is een aantal belangrijke besluiten genomen (o.a. uitvoeringsbesluit voor PHS Rijswijk-Rotterdam, Masterplan 2020[1]) waardoor komende maanden diverse projecten voortvarend kunnen doorgaan. Soms leidt het ook tot minder positieve aandacht in de media, zoals:
  - Kamperlijn (Zwolle-Kampen): Door het niet met 140 km/u kunnen rijden op het traject Zwolle Kampen vanwege de baanstabiliteit is de nieuw gebouwde halte Stadshagen nog niet geopend voor reizigers. Samen met de provincie Overijssel en de gemeenten Zwolle en Kampen werken we aan een oplossing die voor alle partijen acceptabel is.
  - Tijdens sloopwerkzaamheden is het treinviaduct over de Cartesiusweg verschoven; hierdoor was tijdelijk de weg onder het viaduct afgesloten.
  - Op het goederenemplacement Kijfhoek vonden in juni twee incidenten plaats tijdens onderhoudswerkzaamheden en in juli twee incidenten tijdens het 'heuvelen' bij het rangeren van wagons. ProRail heeft maatregelen genomen: o.a. extra toezicht georganiseerd tijdens het heuvelproces, uitvoeren van een onafhankelijk onderzoek naar de veiligheidsprocedures, en onderzoeken of de procedure van het melden van incidenten moet worden aangescherpt.
- Grote programma's, zoals ERTMS, PHS en PGO hebben veel aandacht gevraagd vanuit management en onze stakeholders.

[1] *Masterplan 2020: onderdeel van het programmaplan Toekomstbestendig werken aan het spoor.*

1. Highlights: actualiteiten PGO

Prestatiegericht onderhoud (PGO)

- De PGO-transitie van het totale programma verloopt conform planning. Momenteel zijn 12 van de 21 contractgebieden PGO aanbesteed en werken 16 van de 21 gebieden met een versie van het PGO-contract.
- De aanbestedingen van Kennemerland, Amstelsepoort en Dordrecht zijn dit jaar gegund. Zee-Zevenaar, Brabant, Limburg, Eemland en Neerlands-Midden zitten op dit moment in het aanbestedingsproces. Drie contractgebieden zijn vertraagd ten opzichte van de originele planning. De doelstelling van het totale programma om de PGO-transitie per eind 2019 te voltooien staat nog steeds. Dit levert spanningen op voor de benodigde capaciteit intern en bij de markt om tot goede dossiers en inschrijvingen te komen. Reëel risico is dat dit bij deze aanbestedingen tot minder inschrijvingen kan leiden.
- De overgang van PGO-contracten van bestaande naar nieuwe aannemers verloopt moeizaam. ProRail probeert enerzijds tot oplossingen te komen met betrokken aannemer van het gebied, en anderzijds naar een structurele oplossing voor volgende gebieden te komen.
- In lijn met de eerdere afspraak met de Staat worden de pilotcontracten (Den Haag, Wadden, Twente en Gelre) uiterlijk eind 2019 in overeenstemming met wet- en regelgeving gebracht. Dit verhoogt de spanningen verder, op zowel het onderhoud in de pilotgebieden als in de huidige aanbestedingen en verlengingen in andere gebieden. Er wordt onderzoek gepland om de marktconformiteit van de pilotcontracten te bepalen.
- De huidige opzet van PGO-contracten realiseert besparingen voor ProRail, maar legt een financiële druk op aannemers. Dit legt druk op de operationele relatie tussen betrokken partijen.
- Dit jaar en komend jaar starten 12 van de 21 onderhoudsgebieden met een nieuw PGO-contract. Dit betekent veel operationele veranderingen in een korte tijd. Het komende anderhalf jaar wordt daarmee een spannende tijd dat de nodige uitdagingen met zich meebrengt, waarbij ProRail zich maximaal inspant om de transitie beheerst uit te blijven voeren.

2. ProRail Verbindt – Meer mobiliteit

In het eerste halfjaar liggen we op koers met de ambitie Verbindt. Er zijn mooie resultaten bereikt die bijdragen aan het mobiliteitsnetwerk van de toekomst met meer capaciteit op het spoor en een comfortabele reis. Een aantal resultaten is hieronder opgesomd.

Vernieuwing en uitbreiding van stations en spoorinfrastructuur

- De Koning heeft de nieuwe spoorlijn Roodeschool-Eemshaven geopend en de stations Roodeschool en Eemshaven zijn in dienst genomen. De treinverbinding maakt Eemshaven en het Duitse eiland Borkum beter bereikbaar met het openbaar vervoer.
- Station Assen vernieuwd en in gebruik genomen.
- Vernieuwde station Eindhoven feestelijk geopend.
- Nieuw station Waddinxveen Triangel geopend.
- Nieuw verbreed perron op Rotterdam Centraal aangelegd voor de Eurostar.
- Nieuwe spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal in gebruik genomen.
- Nieuwe busbrug bij station Zwolle geplaatst (begin 2019: ingebruikname).
- Nieuwe ondergrondse fietsenstallingen bij stations Maastricht, Utrecht (Knoopstalling) en Amsterdam Zuid (Strawinskylaan) in gebruik genomen.
- Station Amsterdam Zuid wordt voorbereid op de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. De staatssecretaris heeft samen met de regio A'dam besloten het aantal sporen op A'dam Zuid uit te breiden met een 5e en 6e spoor en een derde perron.
- Treinbeveiligingssysteem tussen Baarn en Den Dolder (PVT 't Gooi) is vernieuwd. Indienststellingswerkzaamheden zijn succesvol verlopen.



vernieuwde station Eindhoven feestelijk geopend

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

- PHS Rijswijk-Rotterdam: staatssecretaris heeft het uitvoeringsbesluit getekend (uitvoering 2018 - eind 2024). Vanaf de dienstregeling 2025 gaat elke 5 minuten een trein tussen Den Haag en Rotterdam rijden.
- Er zijn maatregelen genomen om 'crowd management' (transfer) in te regelen, zodat op korte termijn de drukte op de stations Schiphol Airport en Amsterdam Zuid wordt verkleind.
- A'dam Centraal: de staatssecretaris heeft besloten tot de 9-sporige variant.
- PHS Spooromgeving Geldermalsen verloopt voorspoedig. Het contract is inmiddels gegund. Het tracébesluitproces loopt op schema en de bijbestellingen zijn geformaliseerd. Risico's zijn o.a. tijdige grondverwerving en behandeling van de beroepen op het Tracébesluit bij de Raad van State.
- PHS Meteren-Boxtel: Ontwerptracébesluit is begin 2018 gepubliceerd. Enkele uitgangspunten staan ter discussie en vormen een risico voor het tijdig nemen van het Tracébesluit.



nieuw station Waddinxveen

2. ProRail Verbindt – Meer mobiliteit

Voortzetten van de verbetering van onze bijsturing bij verstoringen

- Het CMBO is een jaar actief. Het doel om versnelling van het besluitvormings-proces bij verstoringen te realiseren, is gehaald. De mate waarin bij versperringen in één keer de juiste maatregel wordt toegepast, blijft nog achter op het gestelde doel. De focus voor nu is gericht op verbeteringen in het proces om kwalitatief goede versperringsmaatregelen te maken.

Verbeteren van onze informatie- en communicatietechnologie

ProRail staat voor een ontwikkel- en vervangingsopgave op ICT-gebied. Tijdige vervanging is noodzakelijk om het niveau van beschikbaarheid en continuïteit vast te houden. De status van de belangrijkste programma's/projecten is hieronder weergegeven.

- Fivat: Het programma waarbij ons huidige landelijke netwerk met Asynchronous Transfer Mode technologie wordt vervangen door een Multi Protocol Label Switching netwerk loopt conform planning en is in 2020 afgerond. In 2018 wordt 230 km extra glasvezelkabel aangelegd, naast de 7.000 km die er al ligt.
- GSM-R LCM: Een pilot met nieuwe zendapparatuur voor de circa 350 zendmasten is succesvol afgerond en een nieuw radioplan wordt in de tweede helft 2018 afgerond.
- Slim renoveren Procesleiding: Het softwaresysteem waarmee de treindienstleiders werken (Procesleiding) wordt in stappen gerenoveerd. Eerst wordt de programmeertaal omgezet en vervolgens wordt de database omgezet. Beide stappen zijn ontwikkeld en worden in de tweede helft 2018 in productie genomen op alle verkeersleidingsposten.
- WIJ: De modernisering van de registratiesystemen gevaarlijke stoffen is iets vertraagd, omdat bleek dat het efficiënter is deze te combineren met de ontwikkeling van de registratie voor energieverbruik van treinen (EVA). De werking van het nieuwe systeem is nu Q1 2019 operationeel (was eind 2018). Hiervoor vindt de nodige afstemming plaats met de vervoerders die de berichten dan ook moeten kunnen aanleveren.
- Buitendienstplanner: Het gehele proces van het plannen van buitendienststellingen en het maken van Werkplek Beveiligings Instructies (WBI) is opnieuw ontworpen en veel sterker ondersteund met ICT. Het nieuwe systeem is al in productie en wordt nu verder uitgebouwd om meer efficiencywinst te behalen in de keten. In de tweede helft van dit jaar zullen ook onze partners kunnen worden aangesloten op het systeem.
- SpoorWeb: De ingebruikname ondersteunt het CMBO bij incidentmanagement en het communiceren van besluiten in de bijsturing naar alle betrokken partijen. De verdere uitbreidingen van SpoorWeb ten behoeve van PHS ervaart issues bij de leverancier bij de installatie van de nieuwe technische versie van het platform. Na escalatie op directieniveau heeft ProRail de toezegging gekregen dat de functionaliteit dit jaar kan worden overgezet naar productie.



het Centraal Monitor- en Beslis Orgaan op het OCCR

2. ProRail Verbetert – Betrouwbaardere mobiliteit

In het eerste halfjaar zijn de eerste stappen gezet voor een nieuwe werkwijze voor het prioriteren en uitvoeren van werkzaamheden aan het spoor.
De digitalisering met als doel versterken van het preventieve onderhoud, versnellen van storingsherstel en verhogen van de efficiency in de spoorketen door informatie slim te delen, ligt op koers. Hieronder is de voortgang op een aantal onderdelen binnen het domein Verbetert opgesomd.

Programma 'Toekomstbestendig werken aan het spoor' (TWAS)

- In het eerste halfjaar van 2018 is gewerkt aan het inrichten van de programma-organisatie en in het uitwerken van de doelstellingen van TWAS.
- Het Masterplan 2020 is vastgesteld. Dit plan is een integrale, landelijke vaststelling van de toekomstige vervoersproducten en benodigde productie voor 2019 en 2020. Het Masterplan voor de periode 2021-2023 is in ontwikkeling en changemanagement wordt ingericht.
- Om het draagvlak voor TWAS te bestendigen, hebben we veelvuldig overleg met externe stakeholders.
- Zie bijlage 3 voor de status van het programma TWAS.



TWAS: 'de driehoek'

Programma Prestatiegericht onderhoud (PGO)

- De PGO-transitie van het totale programma verloopt conform planning.
- Zie bijlage 3 voor de status van het programma PGO.

Continueren van de digitalisering van onze data in het programma SpoorData

- Nieuwe technieken zijn ingezet om het spoor in kaart te brengen (nieuwe sensoren, satellietinformatie, beeldregistraties via helikopter, etc.) en worden uitgebreid. Zo wordt ook een nieuw monitoringsplatform aanbesteed.
- De landelijke uitrol van synchronisaties van configuratiedata met de databases van aannemers verloopt conform planning en wordt in 2019 afgerond. Zodra de uitwisseling van een gebied goed gaat en data met aannemers kan worden gesynchroniseerd, wordt daarna overgegaan op geautomatiseerd uitwisselen van de objectmutaties en gestart met het uitwisselen van de onderhoudsdata.
- Het nieuwe storingsproces en bijbehorende ICT-tooling is in alle contractgebieden uitgerold; eerder dan de oorspronkelijke planning van eind 2019. Dit geeft monteurs direct de storingsinformatie uit het ProRail-systeem (SAP) op hun tablet en zij kunnen info toevoegen (de monteurs app). Nu volgt de implementatiefase met als doel het verkrijgen van hoogwaardige technische storingsdata.
- Het informatieportaal SpoorData is uitgebreid met inzicht in het uitgevoerd kleinschalig onderhoud. De onderhoudsdata hiervan wordt per nieuw PGO-contract aan het portaal toegevoegd.

Continueren van de vervanging van het beveiligingssysteem door ERTMS

- In aanloop naar het programmabesluit ERTMS is in het eerste halfjaar de onderliggende documentatie gereviewd en opgeleverd. Het CIO-oordeel van de CIO-toets is ontvangen en voorzien van een (concept)reactie.
- In de tweede helft van 2018 volgen achtereenvolgens de 'Gate Review' en een toets door het Bureau ICT-toetsing (BIT).
- Parallel hieraan zijn bij IenW twee subsidieaanvragen ingediend voor (1) afronding van de planstudiefase en (2) de voorbereiding van de realisatiefase. De beschikkingen hiervoor worden begin Q3 verwacht.

2. ProRail Verbetert – Betrouwbaardere mobiliteit

Inspannen om de positie van het spoorgoederenvervoer te vergroten

- In juni heeft de staatssecretaris een maatregelenpakket voor het spoorgoederenvervoer aangeboden aan de Tweede Kamer. Dit pakket is vanuit de Spoorgoederentafel (o.a. vervoerders, havens, IenW en ProRail) geformuleerd en wordt komende maanden vanuit de Spoorgoederentafel verder uitgewerkt. Vervolgens wordt dit in de Tweede Kamer (Algemeen Overleg in oktober) besproken.
- Gesprekken met IenW over eventuele financiering van de uit te voeren maatregelen die betrekking hebben op ProRail moeten nog plaatsvinden.
- In het eerste halfjaar van 2018 is gewerkt aan een capaciteitsvergrotingsplan op Kijfhoek. Dit plan wordt in het tweede halfjaar geconsulteerd.

Toekomstbeeld OV 2040

- Vanuit het samenwerkingsverband (provincies, metropoolregio's, vervoerders, IenW en ProRail) is gestart met het Toekomstbeeld OV 2040. Hierin wordt de rol van het openbaar vervoer in het mobiliteitssysteem van Nederland uitgewerkt.

Integreren van de winteraanpak

- In het eerste halfjaar van 2018 is de aanpak van winterse omstandigheden op het spoor in 2017 geëvalueerd en aan IenW aangeboden. Uit de evaluatie blijkt dat de voorbereiding voor het winterseizoen op de meeste punten tijdig is geweest en goed is verlopen.
- Consumentenorganisaties hebben hun waardering uitgesproken dat het tegenwoordig veel beter gaat in de winter dan een aantal jaar geleden. Hierbij is reisinformatie een blijvend punt van aandacht.



2. ProRail Verduurzaamt – Duurzamere mobiliteit

We werken aan meer duurzaamheid op het spoor. Hieronder is een aantal resultaten in HY1 opgesomd.

Duurzaam reizen

Energiebesparingsdoelstellingen

- Onze ambitie is om de energie-efficiency in 2030 met 30% te verbeteren t.o.v. 2015. Eén van de doelen voor 2020 in ons meerjarenplan duurzaamheid 2017-2030 is het behalen van 3% energiebesparing per jaar tot en met 2020.
- De besparingsmaatregelen sanering van oude telefooncentrales en de ingebruikname van RouteLint (hulpmiddel voor de machinist) verlopen voorspoedig. Met de ingebruikname van RouteLint, een mooi voorbeeld van een samenwerking in de keten, verwachten we de energiebesparings-doelstelling voor 2018 ruimschoots te realiseren. De maatregelen vervanging van Infoplusborden, verlichtingsprogramma op stations en aanpassingen van kantoorgebouwen zijn vertraagd. Per saldo liggen we nog steeds op koers om de ambitie voor 2030 te behalen.
- De eerste maanden van 2018 kende door de koude winter een hoog energieverbruik (o.a. wisselverwarming). Inmiddels stabiliseert dit verbruik, maar ligt het verwacht jaargebruik 13% boven de doelstelling voor 2018. Er is op dit moment onvoldoende capaciteit t.b.v. opstart, verbeterinitiatieven om dit te compenseren.

CO_2-emissie

- ProRail heeft de ambitie om in 2030 volledig CO_2-neutraal te zijn. We hebben hier een mooie stap in gezet. Gedurende het eerste halfjaar van 2018 heeft ProRail al meer zonne-energie opgewekt dan in heel 2017.
- De koude wintermaanden werkten door in de CO_2-emissie van ProRail en zet onze doelstelling van maximaal 12 kton CO_2 door eigen energieverbruik onder druk. Ook het (tijdelijk) gebruik van dieselaggregaten voor het verwarmen van wissels heeft geleid tot extra uitstoot.
- De CO_2-reducties in de materiaalketen liggen op koers. Het gestelde doel van maximaal 4 kton in 2018 wordt naar verwachting gehaald door het gebruik van DuboCalc en de maatregelen die dit oplevert, zoals optimalisatie van hoeveelheden en ontwerp en kortere transportafstanden.

Duurzaam leven

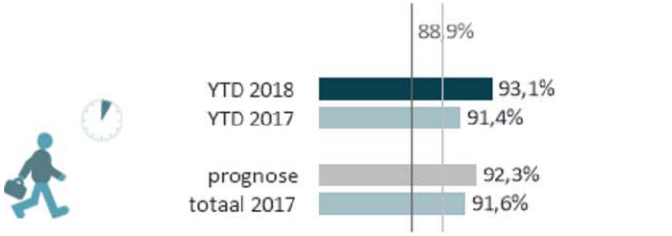
- Faunapassage Kootwijkerzand geopend; er is een publieksdag georganiseerd.
- Opening van de natuurbrug Duinpoort bij Zandvoort volgt in juli.
- In Boxtel is het startsein gegeven voor de bouw van natuurbrug de Mortelen.
- Het aantal klachten over geluid en trillingen is 30% hoger dan HY1 2017. De meeste hebben betrekking op het niet goed of niet tijdig informeren van omwonenden over werkzaamheden aan het spoor. Een aantal verbeteracties gaat bijdragen aan betere informatievoorziening voor omwonenden.
- Samen met NS voert ProRail een omvangrijke pilot uit in het kader van geluidreductie en beperking slijtage spoorstaven, de zogenaamde WielRailConditionering. De pilot met de geluiddiffractor (een laag geluids-scherm met verticale gleuven dat het geluid naar boven afbuigt) is afgerond; de resultaten zijn positief. In de tweede helft van 2018 wordt eerst beoordeeld of toepassing van dit type scherm niet op bezwaren stuit.
- Het aantal overschrijdingen van geluidproductieplafonds (gpp's) is stabiel. In afstemming met het RIVM wordt bezien hoe de effecten van nieuw en stiller sprintermaterieel in het Reken- en Meetvoorschrift Geluid kunnen worden opgenomen. Daarmee reduceert het aantal overschrijdingen van gpp's.

Duurzaam werken

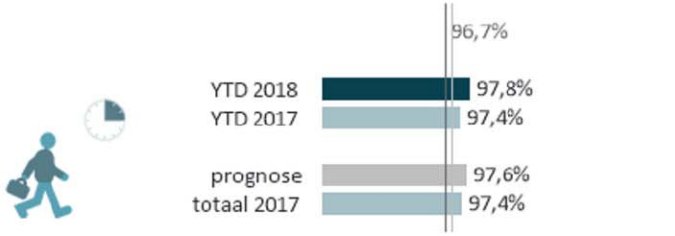
- ProRail heeft de Green Deal Circulair Inkopen 2.0 ondertekend.
- ProRail heeft besloten om DuboCalc (Duurzaam Bouwen Calculator) standaard als gunningscriterium op te nemen bij de aanbesteding van alle bovenbouwvernieuwingen en kunstwerkprojecten. Deze maatregel draagt bij aan het behalen van de doelstelling om de CO_2-uitstoot te reduceren.
- Als gevolg van een lager aantal nieuwe projecten dan verwacht blijft het aantal projecten dat de Aanpak Duurzaam Werken (uit de Green Deal GWW) toepast licht achter.

3. Dashboard: Beheerplan prestatie-indicatoren

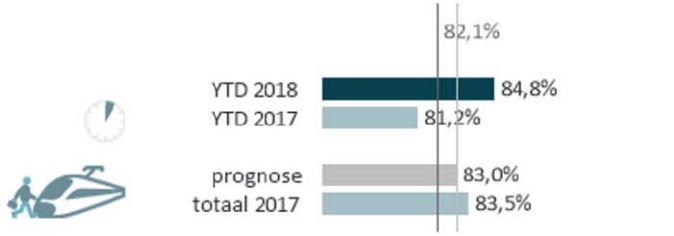
Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.) (%)



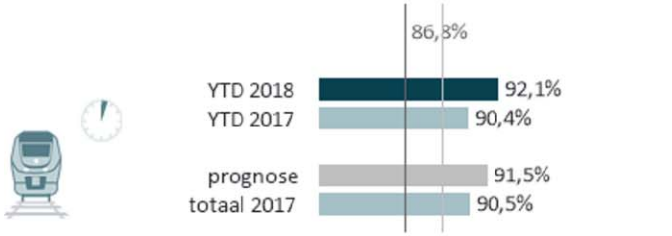
Reizigerspunctualiteit HRN (15 min.) (%)



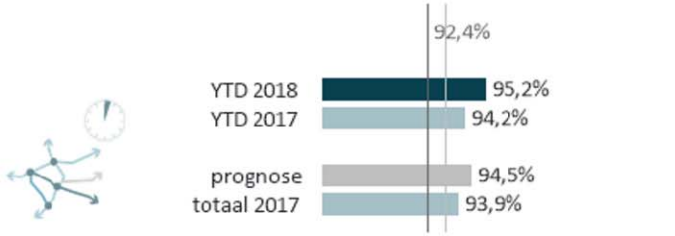
Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.) (%)



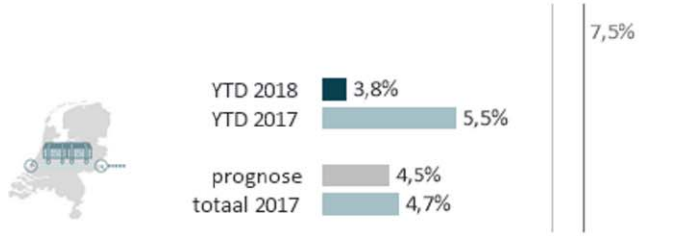
Treinpunctualiteit reizigersvervoerders (3 min.) (%)



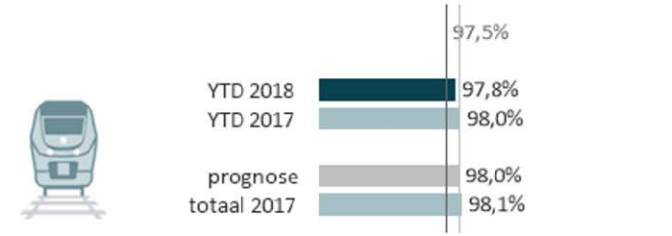
Treinpunctualiteit regionale series (3 min.) (%)



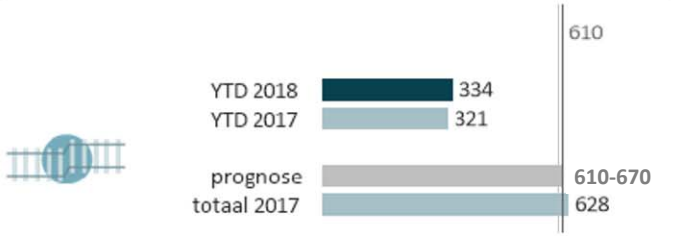
Transitotijd goederenvervoer (%)



Geleverde treinpaden reizigers (%)



Impactvolle storingen op de infra

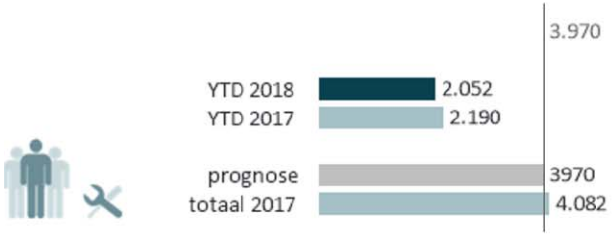


Toelichting:
Donkergrijze lijn: de bodemwaarde voor 2018 zoals opgenomen in het Beheerplan 2018
Lichtgrijze lijn: de progressiewaarde voor 2018 zoals opgenomen in het Beheerplan 2018

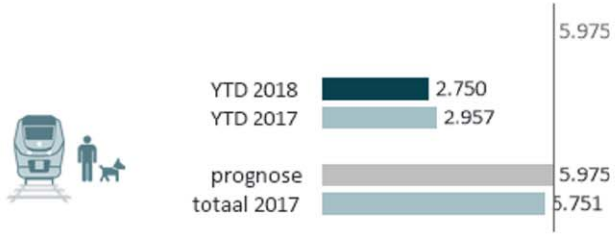
In bijlage 1 zijn alle prestatie-indicatoren weergegeven.

3. Dashboard: Beheerplan informatie-indicatoren

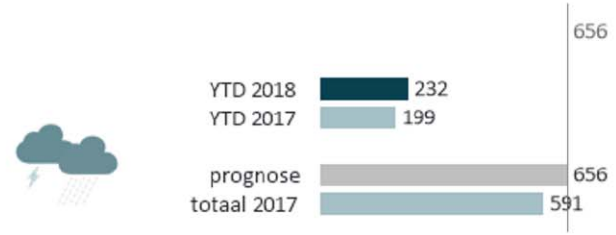
Aantal beïnvloedbare TAO's (tech.+proces)



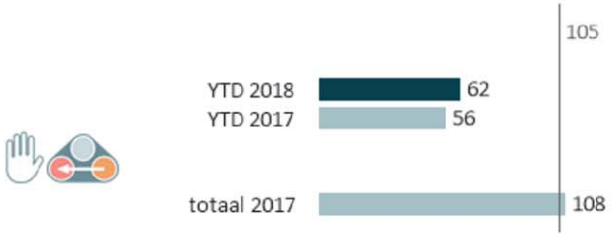
Aantal TAO's derden



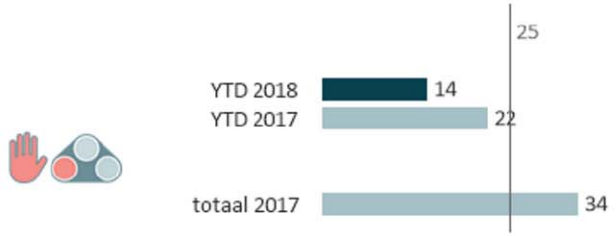
Aantal TAO's weer



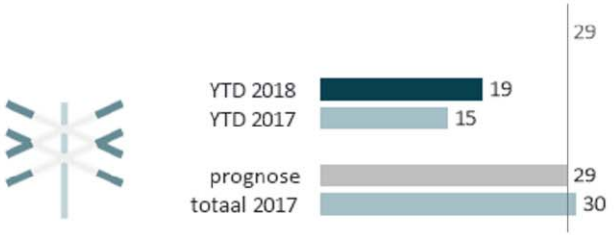
Aantal STS passages (ILT) *



Aantal STS passages (gevaarpunt bereikt) *



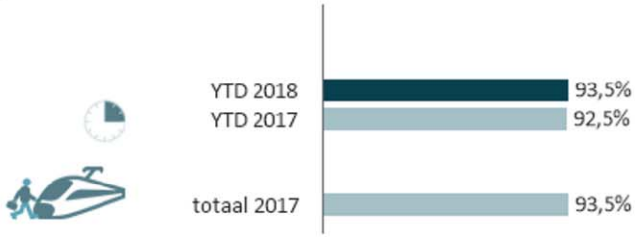
Aantal aanrijdingen overweggebruikers *



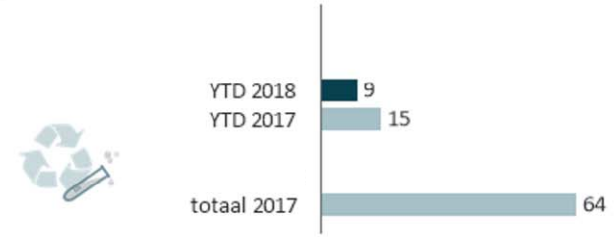
Uitgevallen treinen (%)



Reizigerspunctualiteit HSL (15 min.) (%)



Aantal milieu-overtredingen (geconst. door BG) *

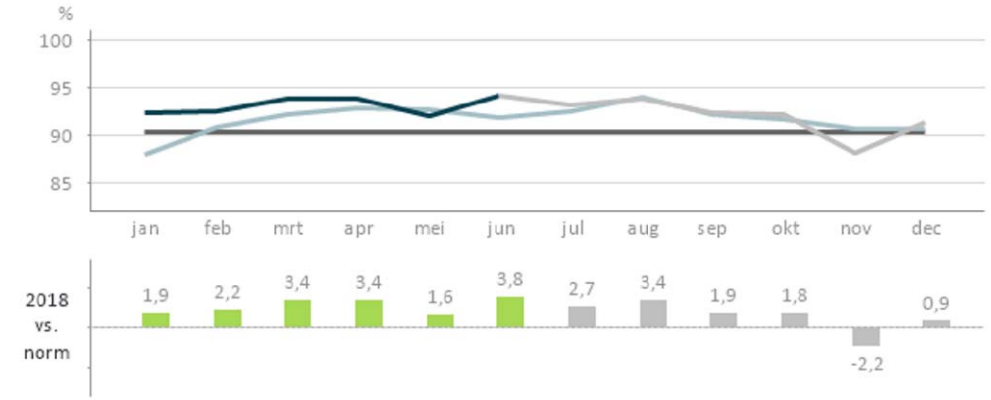


** Op basis van nakomende informatie kunnen de cijfers voor deze indicatoren nog wijzigen. ILT stelt de definitieve cijfers voor Veiligheid vast in het Jaarverslag Spoorveiligheid van ILT. In de kolommen 2017 en 2016 staan de cijfers, zoals deze eerder zijn gerapporteerd; deze worden niet meer aangepast op basis van nakomende informatie.*

In bijlage 2 zijn alle informatie-indicatoren weergegeven.

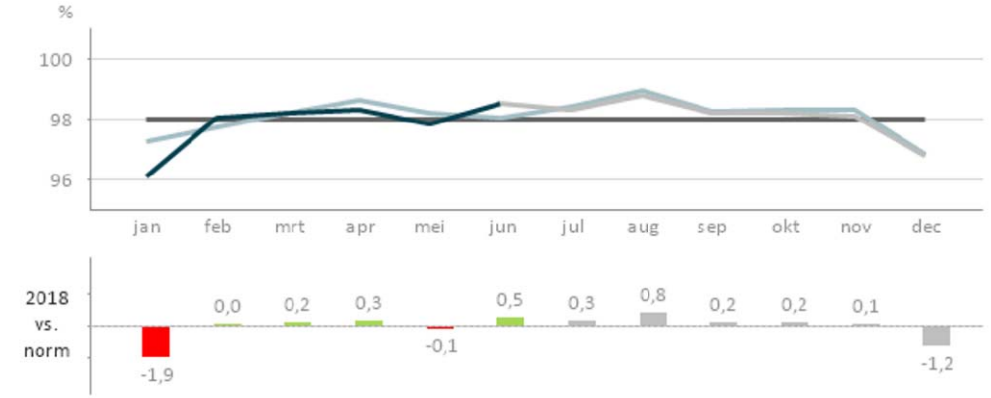
3.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid (1/4)

Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.) (%)



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
2018	92,3	92,6	93,8	93,8	92,0	94,2	93,1	93,8	92,3	92,2	88,2	91,3
2017	88,1	90,9	92,2	92,8	92,7	91,8	92,6	93,9	92,1	91,7	90,7	90,7
norm	90,4	90,4	90,4	90,4	90,4	90,4	90,4	90,4	90,4	90,4	90,4	90,4

Geleverde treinpaden reizigers (%)



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
2018	96,1	98,0	98,2	98,3	97,9	98,5	98,3	98,8	98,2	98,2	98,1	96,8
2017	97,3	97,7	98,2	98,6	98,2	98,0	98,4	98,9	98,3	98,3	98,3	96,9
norm	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0	98,0

realisatie 2018 | realisatie 2017 | prognose | norm (progressiewaarde 2018)

Reizigerspunctualiteit HRN*

- De reizigerspunctualiteitprestaties HRN (5 min. en 15 min.) bedragen in het eerste halfjaar 93,1% respectievelijk 97,8% en scoren daarmee beter dan HY1 2017 (91,4% resp. 97,4%).
- Het hoogfrequent rijden op de A2-corridor heeft in 2018 geen zichtbare negatieve invloed gehad op de punctualiteitsprestaties. De goede punctualiteitsprestaties van eind 2017 worden daarmee ook in 2018 gecontinueerd.
- De jaarprognoses bedragen 92,3% (5 min.) respectievelijk 97,6% (15 min.) en zijn daarmee beter dan de progressiewaarden 2018 (90,4% resp. 97,0%).

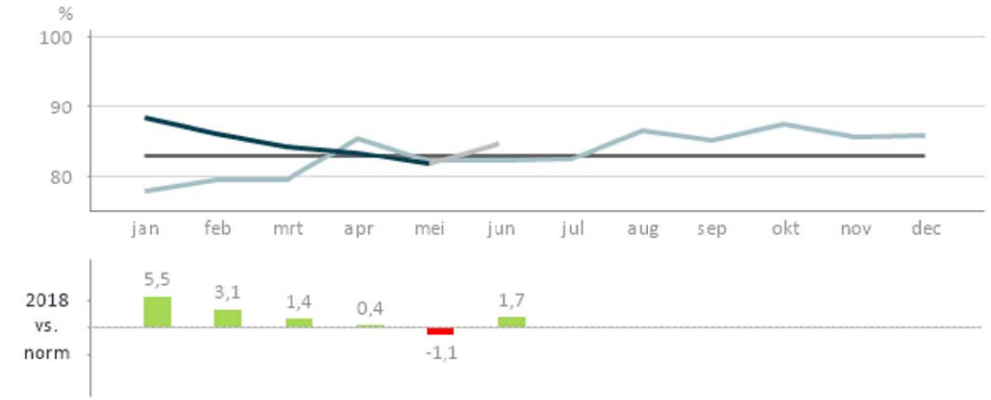
Geleverde treinpaden

- De score in het eerste halfjaar bedraagt 97,8% en is daarmee iets lager dan HY1 2017 (98,0%). In januari werd deze indicator hard geraakt door het landelijk stilleggen van het treinverkeer tijdens de storm op 18 januari: de dagscore was 39,9%. De impact hiervan op de jaarscore bedraagt 0,2%.
- De jaarprognose bedraagt 98,0% en is gelijk aan de progressiewaarde.

** De prognoses van de indicatoren Reizigerspunctualiteit HRN 5' en 15' alsmede Reizigerspunctualiteit HSL 5' zijn afgestemd met de NS en gebaseerd op de realisatie t/m mei.*

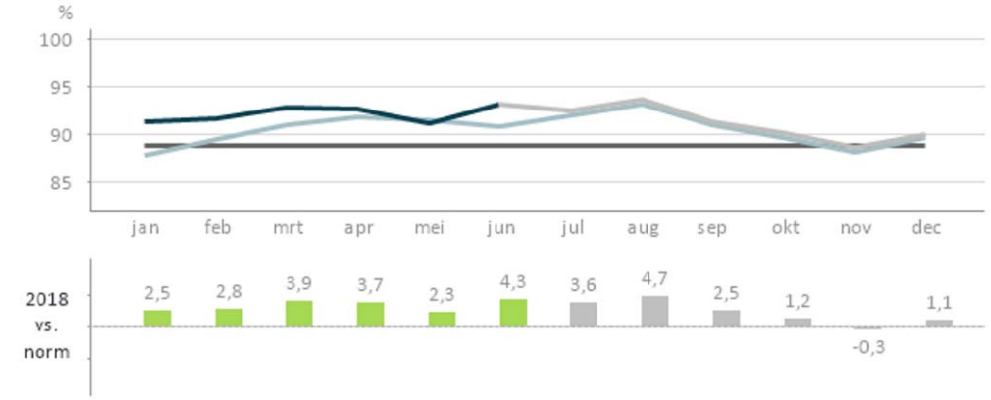
3.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid (2/4)

Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.) (%)



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
2018	88,5	86,1	84,4	83,4	81,9	84,7	-	-	-	-	-	-
2017	78,0	79,5	79,6	85,5	82,3	82,2	82,5	86,6	85,3	87,6	85,8	86,0
norm	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0

Treinpunctualiteit reizigersvervoerders (3 min.) (%)



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
2018	91,4	91,7	92,8	92,6	91,2	93,2	92,5	93,6	91,4	90,1	88,6	90,0
2017	87,8	89,5	90,9	91,8	91,4	90,8	92,1	93,2	91,0	89,7	88,2	89,6
norm	88,9	88,9	88,9	88,9	88,9	88,9	88,9	88,9	88,9	88,9	88,9	88,9

realisatie 2018 | realisatie 2017 | prognose | norm

Reizigerspunctualiteit HSL*

- In het eerste halfjaar zijn de prestaties boven verwachting gezien de voorziene prestatiedip door de nieuwe productintroducties (IC Brussel en Eurostar) in april en de software-update van het Traxx-materieel.
- De score in het eerste halfjaar bedraagt 84,8% en is daarmee beduidend beter dan in het eerste halfjaar 2017 (81,2%). In januari werd de hoogste maandscore ooit (88,5%) gemeten.
- Vanwege de beperkte hoeveelheid treinen die meetellen in deze indicator hebben de prestaties op de HSL een volatiel karakter. De prestaties worden sterker beïnvloed door het al dan niet uitblijven van verstoringen. Een analyse, uitgevoerd door Triple Bridge en Railistics, heeft dit bevestigd. Het verbeterteam HSL blijft met alle betrokken partijen werken aan structurele verbetering van de prestaties.
- Op basis van de prestaties t/m mei is een prognose en een progressie-waarde 2018 afgegeven van 83,0%. Hierbij is rekening gehouden met een verwachte terugval in de prestaties door de productintroducties (o.a. importvertraging van de IC Brussel komende vanuit België) en verminderde beschikbaarheid van het Traxx-materieel door software-update (duurt naar verwachting tot september).

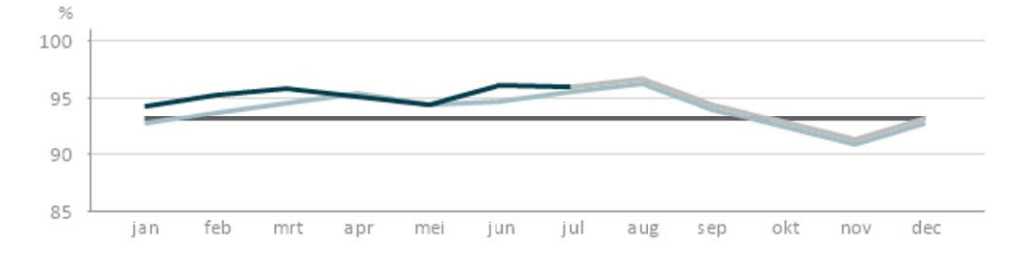
Treinpunctualiteit reizigersvervoerders

- De score in het eerste halfjaar bedraagt 92,1% en ligt ruim boven de progressiewaarde 2018 (88,9%) en HY1 2017 (90,4%).
- De prognose voor 2018 bedraagt 91,5%.
- De dienstregeling 2018 bewijst ongevoelig te zijn voor relatief kleine vertragingen. Door voldoende speling in de dienstregeling op de juiste plaatsen in te bouwen en door het voorkomen van afhankelijkheden ontstaat een zelf dempend vermogen in de dienstregeling, dat bijdraagt aan de goede punctualiteitsprestaties.

** De prognoses van de indicatoren Reizigerspunctualiteit HRN 5' en 15' alsmede Reizigerspunctualiteit HSL 5' zijn afgestemd met de NS en gebaseerd op de realisatie t/m mei.*

3.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid (3/4)

Treinpunctualiteit regionale series (3 min.) (%)

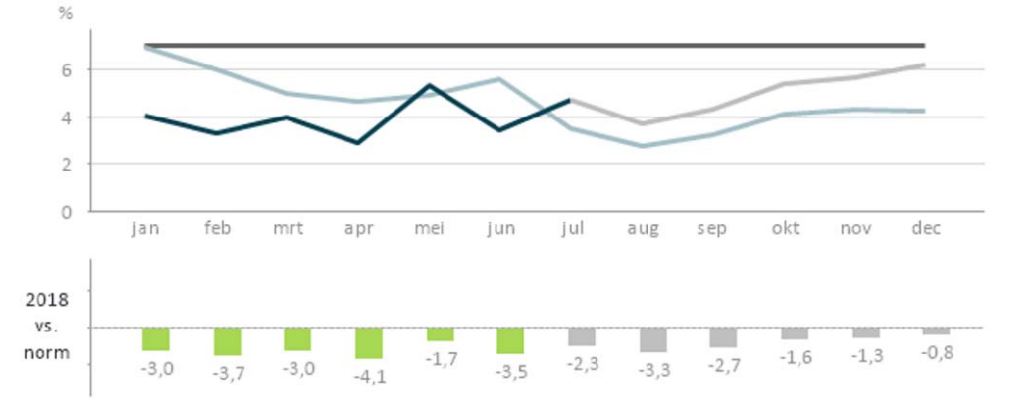


	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
2018	94,3	95,2	95,8	95,1	94,4	96,1	95,9	96,6	94,4	92,9	91,3	93,2
2017	92,7	93,8	94,6	95,4	94,4	94,7	95,5	96,2	94,0	92,5	90,8	92,8
norm	93,2	93,2	93,2	93,2	93,2	93,2	93,2	93,2	93,2	93,2	93,2	93,2

Treinpunctualiteit regionale series

- De score in het eerste halfjaar bedraagt 95,2% en is hoger dan de progressiewaarde 2018 (93,2%) en HY1 2017 (94,2%).
- De prognose voor 2018 bedraagt 94,5%.
- In 2018 is de nieuwe streekconcessie Zwolle – Enschede gestart.
- Voor iedere streekconcessie wordt met betrokkenen bezien of, en welke optimalisaties nodig zijn om de treinpunctualiteit nog verder te verbeteren.
- In het eerste halfjaar staakten de machinisten in het streekvervoer een aantal keer met een hoge uitval van treinen tot gevolg. Zo leidde de stakingsdag op 30 april tot een uitval van 84,8%. Deze stakingen hebben echter geen effect op deze indicator.

Transitotijd goederenvervoer (%)



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	totaal
2018	4,0	3,3	4,0	2,9	5,3	3,5	4,7	3,7	4,3	5,4	5,7	6,2	4,4
2017	6,9	6,0	5,0	4,7	4,9	5,6	3,5	2,8	3,3	4,1	4,3	4,3	4,6
norm	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0

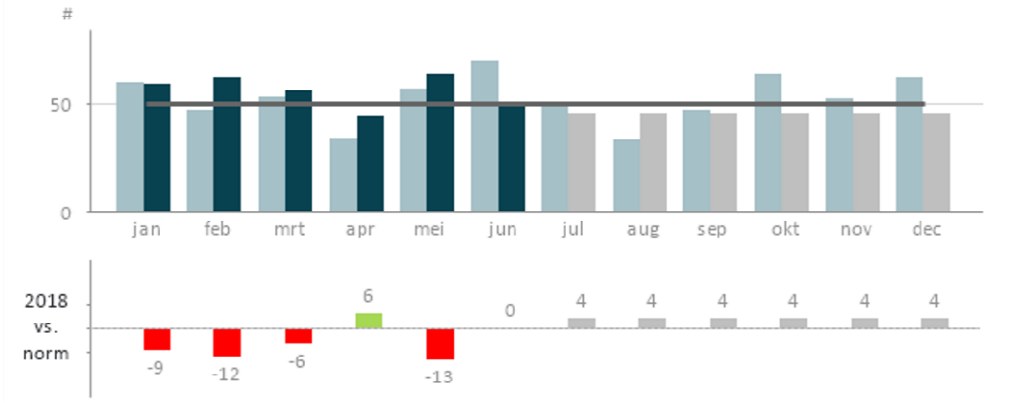
Transitotijd goederenvervoer

- Deze nieuwe indicator presteert in HY1 2018 met een score van 3,8% beter dan de progressiewaarde 2018 (7,0%) en HY1 2017 (5,5%).
- De jaarprognose is 4,5% door zowel de goede prestaties in HY1 als de neerwaartse bijstelling door DB Netz van het aantal geplande buitendienststellingen in 2018 voor de bouw van het Derde Spoor Duitsland.
- De transitotijd op de Betuweroute is gemiddeld beter dan de transitotijd op de Brabantroute. De Brabantroute is door het gemengd gebruik gevoeliger voor storingen veroorzaakt door derden (vnl. aanrijdingen met persoon) dan de Betuweroute. Maatregelen om het aantal storingen op de Brabantroute te verlagen, zijn onderdeel van het programma Klanthinder.

realisatie 2018 | realisatie 2017 | prognose | norm (progressiewaarde 2018)

3.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid (4/4)

Impactvolle storingen op de infra



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	totaal
2018	59	62	56	44	63	50							
2017	60	47	53	34	57	70	50	33	47	63	52	62	628
norm	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	600



top 10 trajecten met meeste aantal storingen in HY1 2018

Top 10 meeste aantal storingen

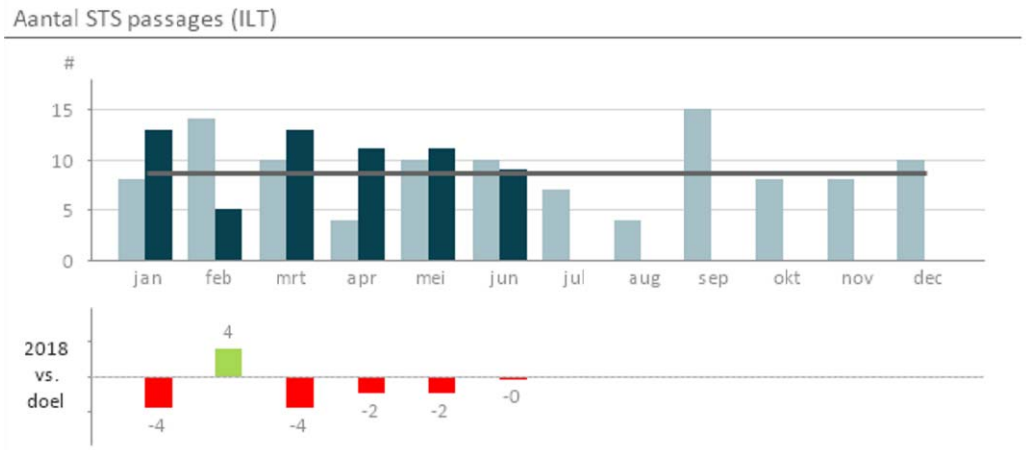
Nr.	Geocode	Naam	Aantal
1	112	Den Haag HS - Schiedam Centrum	14
2	105	Woerden - Gouda	9
2	133	Amsterdam Riekerpolder - Warmond	9
4	055	Blerick - Eindhoven	8
5	117	Lunetten - Geldermalsen	7
6	017	Amersfoort Aansl. - Hattemerbroek	6
6	085	Haarlem - Warmond	6
6	087	Weesp Aansl. - Hilversum	6
6	123	Breda - Tilburg	6
6	513	Geldermalsen	6
6	609	Zutphen	6

Impactvolle storingen

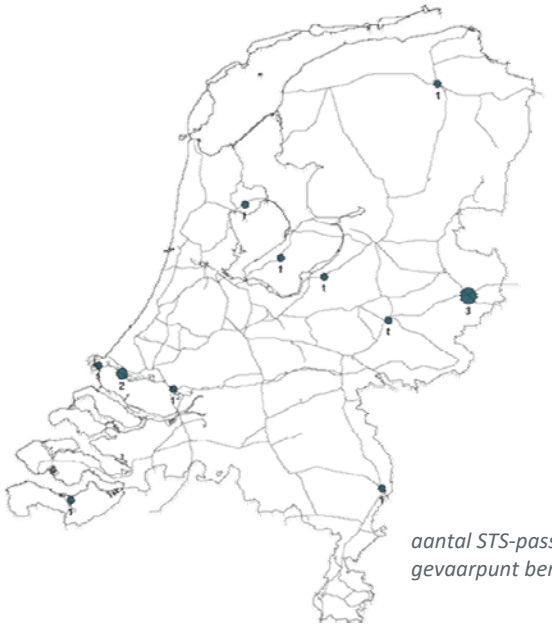
- In Q1 2018 heeft de ExCo voor het programma Klanthinder een plan van aanpak vastgesteld om op gerichte wijze het aantal impactvolle storingen structureel terug te brengen. In dit programma zijn alle inspanningen van ProRail om het aantal storingen terug te brengen in één programma samengebracht waardoor meer focus, samenhang en synergie ontstaat.
- Asset Management, Verkeersleiding en Incidentenbestrijding werken, met vervoerders, intensief samen aan initiatieven, onder te verdelen naar:
  (1) preventie van storingen (voorkomen);
  (2) het versnellen van het herstel tijdens storingen (versnellen);
  (3) optimaal de treindienst bijsturen (verzachten);
  (4) een snelle opstart van de treindienst realiseren (verzachten).
- Helaas zien we het effect van de maatregelen in HY1 nog onvoldoende terug. Een deel van de maatregelen heeft simpelweg een langere doorlooptijd nodig. De score in HY1 is 334 en slechter dan HY1 2017 (321).
- De oorzaken van de incidenten in HY1 zitten voornamelijk in de categorieën Derden en Techniek. Bij Derden is ‘aanrijding persoon’ de belangrijkste subcategorie en bij Techniek zijn treinbeveiliging, wissels en spoor verantwoordelijk voor de meeste impactvolle storingen. Bijsturing hierop vindt in de komende periode plaats door inzet op hindergevoelige tracés en focus op deze belangrijkste oorzaakgebieden.
- Voor HY2 2018 zetten we in om niet hoger te scoren dan HY1 2018. Liefst beter. Het effect van de maatregelen moet blijken na implementatie vanaf augustus. Daarom heeft de prognose voor 2018 een bandbreedte tussen 610 en 670. In Q3 hebben we meer zicht op het effect van de maatregelen. Vooralsnog blijven we sturen op maximaal 610 impactvolle storingen.
- We hebben geconstateerd dat de registratie van monitoring bij afronding van een verstoring scherper moet. Het proces van registreren wordt goed doorgelicht, zodat de verantwoording over deze indicator in de toekomst op een uniforme wijze plaatsvindt.
- Op 19 juli is het ministerie van IenW in een ‘deep-dive’ sessie op de hoogte gesteld van de stand van zaken m.b.t. deze indicator en het programma, en is tevens afgesproken om blijvend transparant te zijn over bovenstaande ontwikkelingen.

realisatie 2018 | realisatie 2017 | prognose | norm (progressiewaarde 2018)

3.2 Veiligheid (1/2)



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	totaal
2018	13	5	13	11	11	9	-	-	-	-	-	-	62
2017	8	14	10	4	10	10	7	4	15	8	8	10	108
doel	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	105



aantal STS-passages met gevaarpunt bereikt in HY1 2018

realisatie 2018 realisatie 2017 norm (intern doel)

Veilig reizen*

STS passages:

- In HY1 2018 vonden 62 STS-passages plaats (HY1 2017: 56), waarvan 14 STS-passages gevaarpunt bereikt (HY1 2017: 23).
- In het STS-verbeterprogramma worden diverse maatregelen ontwikkeld om het aantal STS-passages te minimaliseren. Een belangrijke maatregel is de inbouw van ORBIT in het rijdend materieel. Verdere uitrol van ORBIT in het rijdend materieel zal naar verwachting in 2018 en verder leiden tot een daling van het aantal STS-passages. Zie verder bijlage 3.

Botsingen trein-trein (Europese definitie):

- In HY1 2018 vond 1 botsing plaats. Op vrijdag 5 januari botste in Venlo een locomotief van Captrain op een goederenwagon. De wagon is deels buiten het spoor terechtgekomen. Er zaten geen gevaarlijke stoffen in de wagon.

Aantal ontsporingen (Europese definitie):

- In HY1 2018 zijn geen ontsporingen (Europese definitie) geweest.

Spoorstaafbreuken:

- Het aantal spoorstaafbreuken in HY1 2018 is 41 en hoger dan de ProRail-norm (t/m HY1: 27) door de langdurige koude periode in Q1. Door de ligging van de spoorstaven goed te monitoren kunnen spoorstaafbreuken preventief worden voorkomen. ProRail onderzoekt of reizigerstreinen kunnen worden ingezet als meettreinen.

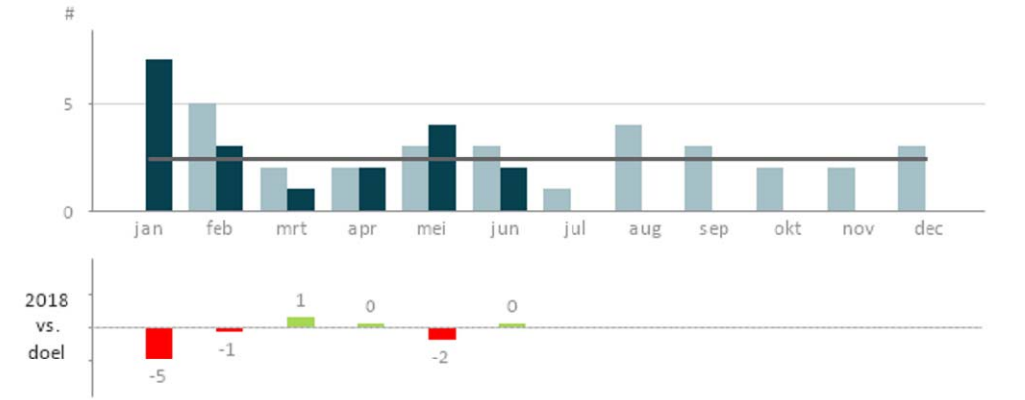
Veilig werken*

- Een externe audit heeft uitgewezen dat ProRail in 2018 trede 4 van de veiligheidsladder heeft bereikt. Bij deze trede is sprake van een proactieve veiligheidscultuur.
- Een onderzoek naar het werken met Chroom-6 heeft geleid tot nieuwe instructies voor aannemers.

** Op basis van nakomende informatie kunnen de cijfers voor deze indicatoren nog wijzigen. ILT stelt de definitieve cijfers voor Veiligheid vast in het Jaarverslag Spoorveiligheid van ILT.*

3.2 Veiligheid (2/2)

Aantal aanrijdingen overweggebruikers



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	totaal
2018	7	3	1	2	4	2	-	-	-	-	-	-	19
2017	0	5	2	2	3	3	1	4	3	2	2	3	30
doel	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	29



aantal aanrijdingen overweggebruikers in HY1 2018

Veilig leven*

Suïcides met letsel of schade door trein:

- Het aantal suïcides in HY1 2018 bedraagt 102 en is daarmee lager dan in HY1 2017 (123). Om dit aantal verder te verlagen worden belangrijke stappen gezet door het betrekken van externen op het gebied van suïcidepreventie. In mei is de samenwerkingsovereenkomst met 113 Zelfmoordpreventie ondertekend, waarmee ProRail verder haar krachten bundelt op gebieden als hulpverlening, onderzoek en media.
- Verder heeft ProRail een programmaplan goedgekeurd om incidenten te voorkomen en de afhandelingen te versnellen door o.a. de inzet van interventieteams, het versnellen afhandeling van een suïcide, en het versneld afhandelen van gestrande treinen. Dit nieuwe programmaplan kan bijdragen aan een tijdswinst in geval van suïcides en daarmee opgetreden hinder op het spoor beperken.

Aanrijdingen overweggebruikers

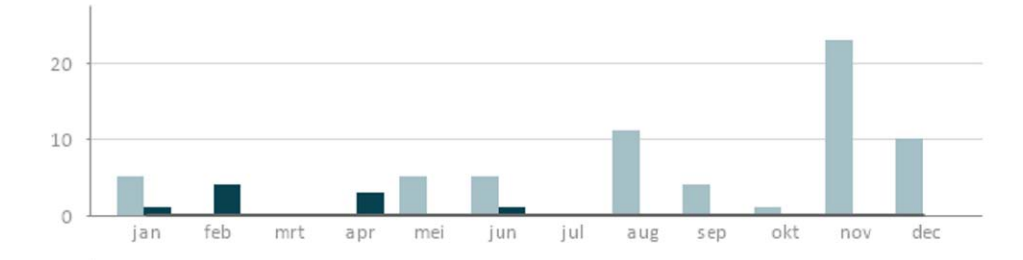
- Het aantal aanrijdingen op overwegen in HY1 2018 bedraagt 19 (HY1 2017: 15). Uit analyse is gebleken dat er geen sprake is van één bepaalde oorzaak of categorie. In de herfst- en wintermaanden vinden normaal gesproken meer aanrijdingen plaats dan in andere jaargetijden.
- Bij de pilot met een nieuwe oversteekhulp bij een overweg in Haarlem zijn positieve ervaringen opgedaan. Op basis hiervan wordt onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en naar een kostenefficiënte technische inpassing. Dit zal begin Q4 gereed zijn. Een andere methode om het aantal incidenten op overwegen te minimaliseren, is het gebruik maken van flitscamera's. Eind maart is gestart met een pilot op twee overwegen in Hilversum. Uit een analyse blijkt vooralsnog geen positieve ontwikkeling in gedrag.
- De veiligheidscampagne gericht op ouderen is van start gegaan, waarvan overwegveiligheid een nadrukkelijk onderdeel is geworden. Ook is een meldpunt gevaarlijke situaties op overwegen geopend; beroepschauffeurs kunnen hier (potentieel) gevaarlijke situaties bij overwegen melden.

realisatie 2018 realisatie 2017 norm (intern doel)

* *Op basis van nakomende informatie kunnen de cijfers voor deze indicatoren nog wijzigen. ILT stelt de definitieve cijfers voor Veiligheid vast in het Jaarverslag Spoorveiligheid van ILT.*

3.3 Milieu

Aantal milieu-overtredingen (geconst. door BG)



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	totaal
2018	1	4	0	3	0	1							
2017	5	0	0	0	5	5	0	11	4	1	23	10	64

Milieuovertredingen geconstateerd door bevoegd gezag

- Het aantal milieuovertredingen geconstateerd door bevoegd gezag voor de rapportageperiode van het eerste halfjaar 2018 bedraagt 9 (HY1 2017: 15).
- Deze overtredingen vonden plaats op de emplacementen bij Roermond, Rotterdam en Zutphen; één overtreding is niet binnen de gestelde termijn opgelost. Acties om deze op te lossen, lopen. Bevoegd gezag is daarvan op de hoogte. Geen risico op sancties.
- ProRail heeft een verbeterplan ontwikkeld om stapsgewijs de top 5 objecten met de meeste milieuovertredingen aan te pakken en daarmee het aantal milieuovertredingen te verlagen.
- In Q2 2018 heeft bevoegd gezag ProRail geïnformeerd over 6 overtredingen die geconstateerd zijn in 2017 (deze komen bovenop het gerapporteerde aantal in 2017 van 64). Deze overtredingen zijn binnen de wettelijke termijn opgelost.
- In 2017 en 2018 heeft ProRail gronden aangeschaft die langs het spoor liggen. Deze gronden vergen ook onderhoud. Het onderhoud aan de sloten (kwaadschouw) van een deel van deze gronden is tot 1 juli 2019 een verantwoordelijkheid van de voormalig eigenaar (Bakkhe). Het onderhoud aan de gronden die van Rail Side zijn overgenomen, wordt naar verwachting in het tweede halfjaar van 2018 gecontracteerd.

realisatie 2018 realisatie 2017

4. Stakeholders



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	totaal
2018	63	62	59	64	66	63							
2017	64	57	60	61	65	61	61	62	61	62	63	65	62

Reputatie*

- De gemiddelde reputatiescore onder treinreizigers in HY1 2018 is 63 op een schaal van honderd, waar een score van 60 of hoger binnen de Europese transport sector gezien kan worden als (zeer) goed, een score tussen de 50 en 60 als gemiddeld en een score van 50 of lager als zwak. De score vertoont sinds 2016 een stijgende lijn. ProRail scoort vooral goed op de aspecten veiligheid en duurzaamheid. Ook de reputatiescore onder niet-treinreizigers zit sinds 2016 in de lift.
- Naast de reguliere inzet van ProRail om de omgeving te betrekken bij werkzaamheden rondom het spoor, is veel externe aandacht uitgegaan naar de afwikkeling van de stormdag op 18/1. De proactieve en transparante wijze van communiceren heeft geleid tot begrip en complimenten van reizigers en andere betrokkenen.
- Om de reputatie en de positie in de arbeidsmarkt verder te verbeteren is in 2017 een nieuwe campagne gelanceerd om talentvolle mensen te zoeken die ProRail helpen haar ambities waar te maken. Deze campagne is erg goed ontvangen en gewaardeerd met de bronzen Esprix Award 2018.
- Onze 404 stations worden goed gewaardeerd: 76,3% van de respondenten geeft een score hoger dan een 7.

Gebruiksvergoeding

Methode voor toerekening vergoeding minimumtoegangspakket (VMT)

- Op 19 juni heeft de ACM het ontwerp goedkeuringsbesluit gepubliceerd over de methode VMT. ACM keurt de methode goed voor 3 jaar i.p.v. de gevraagde 5 jaar. Hiermee is voor meerdere jaren sprake van stabiele tarieven. De ACM stelt dat de kostentoerekening op enkele punten onvoldoende transparant en navolgbaar is en stelt als voorwaarde dat ProRail alsnog bepaalde kosteninformatie aanlevert. ProRail beoordeelt momenteel de invulling van deze voorwaarde.

Methode voor toerekening extra heffing

- Op 19 juni heeft de ACM een ontwerp goedkeuringsbesluit gepubliceerd over de methode voor toerekening extra heffing. Dit betreft goedkeuring van de marktsegmentatie, de market-can-bear test (bepaling relatieve draagkracht) en de tariferingsmethode (berekeningswijze extra heffing).

Vervolgproces: nieuwe tarieven VMT en extra heffing

- Belanghebbenden mogen t/m 31 juli zienswijzen indienen bij de ACM over beide ontwerpbesluiten. De ACM verwacht medio augustus definitieve besluiten te nemen. De tarieven VMT en extra heffing voor 2020-2022 worden dan begin september in de ontwerp-netverklaring 2020 gepubliceerd.
- De periode voor definitieve besluitvorming door de ACM en eventuele aanpassing van de tariefberekening door ProRail is kort (ca. 4-5 weken). Bij niet tijdige goedkeuring en publicatie in de ontwerp-netverklaring bestaat het risico dat de extra heffing niet kan worden toegepast per 2020. Het effect hiervan wordt ingeschat op ca. € 45 miljoen.

Besluit College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb)

- Op 26 juni heeft het CBb de beroepen van FMN, KNV en ProRail op de besluiten van ACM over de klacht van FMN over de VMT 2015-2016 ongegrond verklaard. Dit heeft geen verdere consequenties voor ProRail. Hoger beroep is niet mogelijk.

* *Maandelijkse meting onder treinreizigers, waarvoor de reputatiemethodiek RepTrak van het Reputation Institute wordt gebruikt.*

5. Innovaties (1/2)

ProRail stuurt op een gebalanceerde mix van drie type innovaties:

I. Incrementele innovaties (stapsgewijze verbeteringen)

Innovaties voor rijden en halteren (Trein op de Lijn)

- De TimTim-tablet met Dienstkaartje in Tienden en RouteLint (hulpmiddel voor de machinist met een weergave van de actuele situatie vóór en direct achter de trein) is inmiddels uitgerold. Het uitroladvies wordt inmiddels beproefd en wordt in samenwerking met de NS naar verwachting begin 2019 ingevoerd.
- De NS heeft positief besloten over de eerste stappen van een geconditioneerde uitrol van Smartwatch, aftellers en instapzone 2.0.

Innovaties voor overwegen

- De oversteekhulp voor ouderen en mindervaliden is succesvol beproefd op een overweg bij Haarlem. De oversteekhulp is een informatiezuil die aangeeft of passanten rustig kunnen oversteken of dat er binnen korte tijd een trein aankomt. In mei is de oversteekhulp als wereldprimeur gepresenteerd op het International Level Crossing Awareness congres in Zagreb.
- De verdere uitrol van de oversteekhulp (inclusief een businesscase en locaties) wordt voorbereid.



'oversteekhulp' bij een overweg in Haarlem

II. Disruptieve innovaties (grote veranderingen)

DataLab - Smart Assetmanagement

- Met de toepassing van Internet-of-Things sensoren op wissels heeft ProRail de 'Jan van Stappen' spoorprijs gewonnen. Deze prijs wordt jaarlijks uitgereikt aan medewerkers van ProRail en/of NS die zich inzetten voor verbeteringen voor de reizigers.
- Op de Verkeersleidingspost Utrecht is een 'blockchain hackaton' gehouden. Hierin zijn in korte tijd op creatieve wijze toepassingen bedacht voor het gebruik van 'blockchain' in het spoor.
- In samenwerking met ProRail incidentenbestrijding wordt onderzocht of een zgn. 'Spoorneus preventie App' kan worden ontwikkeld.
- Verder worden de eerste stappen gezet in het project 'Fieldlab CAMINO', waarbij sensoren worden geplaatst in twee reizigerstreinen als meet- en testplatform.
- Er is gestart met de ontwikkeling van een app om met je eigen mobiele telefoon (Android) vanuit de trein de spoorligging te kunnen meten.
- Tenslotte is een prototype managementdashboard ontwikkeld dat conditie en voorspellingen toont voor heel Nederland voor onder meer wissels, treindetectie en spoor.

DataLab - Track & Trace (goederen) treinen

- De stuurgroep W-LIS heeft besloten een vervolg te geven aan de Proof-of-Concept (PoC) voor automatische positieregistratie van goederenwagens met smart camera's en smart sensoren. De PoC op emplacement Botlek krijgt een doorstart op Moerdijk. Het Havenbedrijf heeft aangegeven cofinanciering beschikbaar te stellen; de financiering vanuit ProRail wordt nog besproken.

5. Innovaties (2/2)

Waterstoftrein

- In het eerste halfjaar van 2018 is gewerkt aan de voorbereidingen voor proefritten met een waterstoftrein tussen Groningen en Leeuwarden. De start van de proefritten is onder meer afhankelijk van de goedkeuring van het Duits en Nederlands bevoegd gezag (ILT).
- ProRail heeft verder plaatsgenomen in de advisory board van het Shift2Rail-onderzoek van Roland Berger naar het marktpotentieel van waterstoftreinen.

Nederland als proeftuin voor zelfrijdende treinen (Automatic Train Operation)

- Op de testbaan in de UK is een succesvolle test uitgevoerd met ATO en ERTMS Hybrid Level 3. De voorbereidingen voor een proef op de Betuweroute met Alstom en RRF (Rotterdam Rail Feeding) lopen. Er is een marktconsultatie uitgevoerd voor ATO-proef Groningen. Met de NS vinden gesprekken plaats over een mogelijke ATO-proef. Met FNV Spoor is een workshop georganiseerd over ATO. Op de dag van de Rail hebben co-creatiesessies plaatsgevonden over zelfrijdende treinen.

III. Radicale innovaties (grote veranderingen buiten bestaande spoorkaders)

Future guided transport systems

- ProRail heeft samen met de NS opdracht gegeven aan de TU Delft voor de uitwerking van een analyseframework.
- Met de TU Delft is ook een partnership aangegaan voor participatie aan de Hyperloop challenge in 2018 van Elon Musk in de Verenigde Staten.
- Er is een verkenning gedaan met 2getthere B.V. voor kansrijke stations voor de toepassing van ‘automated vehicles’.

Station NXT

- Tijdens het ‘Ei van Columbus’-denkhotel met topontwerpers en filosofen is nagedacht over het station van de toekomst.
- ProRail is in gesprek om het partnership met YES!DELFT uit te breiden met de RET en de NS, om de daar aanwezige startups te kunnen mobiliseren voor spoor en stations.
- Om spreiding van reizigers op perron 5 in Utrecht te verbeteren is een ‘rapid prototyping challenge’ gedaan.

Bijlage 1: Beheerplan prestatie-indicatoren

Q2-17	Q3-17	Q4-17	Q1-18	Q2-18	Prestatie-Indicator	realisatie tm jun 2018	Prognose	Bodem-waarde	Progressie-waarde '18	Streefwaarde '19	2017
0	0	6,7	0	0	Klantoordeel reizigersvervoerders	0	6,9	6,0	6,9	7,0	6,7
0	0	6,3	0	0	Klantoordeel goederenvervoerders	0	6,5	6,0	6,5	7,0	6,3
92,4%	92,8%	91,1%	92,9%	93,3%	Reizigerspunctualiteit HRN (5 min) (met NS)	93,1%	92,3%	88,9%	90,4%	91,1%	91,6%
97,6%	97,7%	97,3%	97,7%	97,8%	Reizigerspunctualiteit HRN (15 min) (met NS)	97,8%	97,6%	96,7%	97,0%	97,3%	97,4%
83,3%	84,9%	86,4%	86,3%	83,3%	Reizigerspunctualiteit HSL (5 min) (met NS)	84,8%	83,0%	82,1%	83,0%	84,1%	83,5%
91,3%	92,1%	89,2%	92,0%	92,3%	Punctualiteit reizigersverkeer totaal (3 min.)	92,1%	91,5%	86,8%	88,9%	89,9%	90,5%
94,8%	95,2%	92,0%	95,1%	95,2%	Punctualiteit regionale series (3 min.)	95,2%	94,5%	92,4%	93,2%	93,4%	93,9%
98,3%	98,6%	97,9%	97,4%	98,2%	Geleverde treinpaden reizigers	97,8%	98,0%	97,5%	98,0%	98,2%	98,1%
161	130	177	177	157	Impactvolle storingen op de infra	334	610-670	610	600	546	628
5,1%	3,2%	4,2%	3,8%	3,9%	Transitotijd goederen	3,8%	4,5%	7,5%	7,0%	6,3%	4,7%

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

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

Q2-17	Q3-17	Q4-17	Q1-18	Q2-18	Algemeen	realisatie tm jun 2018	2017	2016
40	40	40	41	41	Aantal treinkilometers (x 1 mln)	81	160	159
0	0	0	0	0	Aangevraagde treinpaden (x 1 mln)	0	0	0
0	0	0	0	0	Te beheren areaal	0	0	0
9,39	9,34	9,58	9,03	0	LCC-kosten per treinkilometer (in €)	0	9,58	9,39
0	0	0	0	0	Klantoordeel decentrale overheden	0	0	0
0	0	0	0	0	Klantoordeel verladers	0	0	0
0	0	0	0	0	Klantoordeel reizigers	0	0	0

Q2-17	Q3-17	Q4-17	Q1-18	Q2-18	Veiligheid, Milieu en Duurzaamheid *	realisatie tm jun 2018	2017	2016
8	8	7	11	8	Aantal aanrijdingen overweggebruikers	19	30	26
0	1	0	1	0	Aantal botsingen trein - trein	1	1	2
0	0	1	0	0	Aantal ontsporingen (Europese definitie)	0	1	0
24	26	26	31	31	Aantal STS passages (ILT)	62	108	102
8	8	4	7	7	Aantal STS passages (gevaarpunt bereikt)	14	34	30
0	0	0	0	0	Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	0	0	2
10	15	34	5	4	Aantal milieu-overtredingen (geconst. door BG)	9	64	41
0	0	0	0	0	CO2-voetafdruk	0	0	0

** Op basis van nakomende informatie kunnen de cijfers voor deze indicatoren nog wijzigen. ILT stelt de definitieve cijfers voor Veiligheid vast in het Jaarverslag Spoorveiligheid van ILT. In de kolommen 2017 en 2016 staan de cijfers, zoals deze eerder zijn gerapporteerd; deze worden niet meer aangepast op basis van nakomende informatie.*

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

Q2-17	Q3-17	Q4-17	Q1-18	Q2-18	Operationele performance	realisatie tm jun 2018	2017	2016
76,8%	79,9%	73,0%	69,2%	71,0%	Punctualiteit goederenverkeer (3 min.)	70,1%	74,7%	73,7%
73,0%	75,8%	70,8%	72,8%	74,5%	Goederentreinen op tijd aan de grens	73,7%	72,3%	70,4%
96,0%	97,8%	96,7%	95,9%	96,3%	Ongewijzigde routes goederenvervoer	96,1%	96,9%	95,0%
98,6%	98,9%	98,7%	98,5%	98,7%	Geleverde treinpaden goederenvervoer	98,6%	98,4%	94,4%
95,3%	95,6%	93,8%	95,5%	96,1%	Gereal. treinaansluitingen tussen vervoerders	95,8%	94,7%	94,4%
0	0	98,9%	0	0	Capaciteitsverdeling goederen (jaardienst)	0	98,9%	98,6%
0	0	1.315	0	0	Goederentreinen aansluitend op internat. net	0	1.315	1.477
0	0	487	0	0	Aantal 'Pre-arranged paths' van EU-corridors	0	487	500
0	0	99,3%	0	0	Responstijd aanvraag goed.paden binnen norm	0	99,3%	100,0%
0	0	4	0	0	Aantal overbelastverklaringen	0	4	2
1.619	1.435	1.359	1.211	1.539	Aantal TAO's derden	2.750	5.751	5.556
78	58	334	164	68	Aantal TAO's weer	232	591	687
2,0%	1,7%	2,4%	3,0%	2,5%	Uitgevallen treinen	2,7%	2,2%	1,9%
133	130	142	147	134	Gemiddelde hersteltijd TAO's (in min.)	140	138	137
1.108	977	915	1.005	1.047	Aantal beïnvloedbare TAO's (techniek+proces)	2.052	4.082	4.279
93,4%	94,1%	94,7%	93,9%	93,1%	Reizigerspunctualiteit HSL (15 min) (met NS)	93,5%	93,5%	91,9%

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

A1 - Programma Beter en Meer: Verbeteraanpak Trein A2	Voortgang/Resultaat
Voortgang programma	Sinds 10 december 2017 wordt conform de dienstregeling 2018 hoogfrequent gereden op de A2 corridor tussen Amsterdam en Eindhoven. De treinseries op de A2-corridor presteren gemiddeld beter dan op het hoofdrailnet. Ook is het aantal zitplaatsen toegenomen. Op 26 april 2018 zijn, op basis van déchargedocumenten, de taken formeel overgedragen van het programma BenM naar de lijn. Dit is op 5 juni 2018 bekrachtigd in de stuurgroep Beter en Meer.
Mijlpalen 2018 In 2018 zijn geen separate mijlpalen gepland vanuit de Verbeteraanpak Trein op de A2-corridor. De belangrijkste mijlpaal voor Verbeteraanpak Trein op de A2-corridor in 2017 ter voorbereiding op 2018 is Besluit verbeteraanpak trein volgende corridors (eind 2017/begin 2018).	De lijn van ProRail en NS is in de 'lead' voor de volgende corridor waar hoogfrequent wordt gereden. Het gaat eerst om het traject Schiphol-Utrecht-Nijmegen (SUN) waar met ingang van de dienstregeling 2022 hoogfrequent wordt gereden. In 2018 wordt een plan van aanpak gemaakt en de subsidieaanvraag bij IenW ingediend.
Activiteiten 2018 Focus in 2018 ligt op het implementeren en afronden van verbetermaatregelen in de operationele domeinen in de keten van de treindienst (infrastructuur, materieel, logistiek, be- en bijsturing, op tijd reizen, etc.). Na "live-gang" van de frequentieverhoging in 2018 zal het programma zich toeleggen op het ondersteunen van uitvoerende organisaties en het snel doorvoeren van verbetermaatregelen bij eventuele onverwachte knelpunten in de uitvoering van dienstregeling 2018. NS en ProRail hebben in 2017 tevens een studie uitgevoerd t.b.v. de keuze voor een eventuele verbeteraanpak op volgende corridors ter voorbereiding op de verhoging van frequenties op de middellange termijn. Daarbij werd gekeken naar de corridors Schiphol–Nijmegen en Den Haag–Eindhoven. Eind 2017-begin 2018 doen NS en ProRail een voorstel aan IenW om daar een besluit over te nemen. Besluitvorming hierover is bepalend voor eventuele activiteiten en mijlpalen in 2018.	Op basis van de déchargeformulieren per domein worden waar nodig nog specifieke taken t.b.v. de A2-corridor afgerond. Dit zijn nu reguliere taken binnen de diverse onderdelen. Ten behoeve van de SUN-corridor wordt een plan van aanpak uitgewerkt en in 2019 geoperationaliseerd, nu het ministerie IenW EUR 43,3 mln heeft gereserveerd voor de volgende corridors. Er wordt een subsidieaanvraag ingediend om de gereserveerde middelen voor de volgende corridors ook middels een subsidiebeschikking beschikbaar te krijgen voor de uitvoering.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

A2 - Programma Beter en Meer: Be- en Bijsturing van de Toekomst	Voortgang/Resultaat
Voortgang programma	Aan ProRail-zijde is de Operationele Koers van ProRail Verkeersleiding (VL) opgesteld. Tevens heeft de uitlijning van het BBT-projectenportfolio op het VL-projectenportfolio plaatsgevonden. In Q2 is de uitwerking hiervan verder opgezet: aan de Koers is de paragraaf Incidentenbestrijding toegevoegd en is een implementatieplan en -structuur bepaald voor de uitvoering van de in de Koers benoemde projecten. Met ingang van 1 juli 2018 wordt de verantwoordelijkheid van BBT overgedragen van de Programmamanager naar de Portfoliomanagers BBT aan ProRail- en NS-zijde.
Mijlpalen 2018 De realisatie van de doelen vindt gefaseerd plaats, in steeds ongeveer twee parallel lopende concrete projecten die een doorlooptijd kennen van 1 à 2 jaar. Vanwege het lerend karakter van het programma wordt de inhoud van nieuw te starten projecten steeds bepaald op basis van opgedane ervaringen en inzichten.	In Q2 is duidelijk geworden, welke projecten in 2018 en welke projecten in de rest van looptijd van BBT nog gaan worden gestart. Zwaartepunt ligt in 2018 bij het blijven opstarten van projecten aan VL-zijde en het inrichten van een portfoliostructuur.
Activiteiten 2018 Op basis van realisatie van de mijlpalen in 2017 worden de activiteiten voor 2018 bepaald. In eerste instantie denken we aan de volgende activiteiten: – Het proces voor de bijsturing van personeel bij NS wordt aangesloten op de nieuwe mogelijkheden die ICT-ontwikkeling biedt. – Het project VGB (vooraf gedefinieerde bijsturingsmaatregelen) richt zich op verbetering van de bijsturing bij vertragingen. – In Eindhoven wordt een prototype ontwikkeld en beproefd voor een beter materieel besturingsproces op de knoop. Bij succes wordt besloten hoe het resultaat landelijk kan worden uitgerold. Deze activiteiten lopen mogelijk deels door in 2019. In de loop van 2017 en 2018 wordt besloten of er nog aanvullende projecten nodig zijn om de visie Be- en Bijsturing van de Toekomst in 2019 te realiseren.	• Project Herinrichting RBC (Regionaal Bijsturingscentrum) is op 1 mei 2018 succesvol 'live' gegaan. De herinrichting heeft niet gezorgd voor een prestatiedip in de operatie. Met de 'live'-gang sluit het regionale model van besturing aan op het CMBO (Centraal Monitor- en Beslisorgaan) en het LBC (Landelijk Bijsturingscentrum) en ligt de besturing van de dienstregeling bij ProRail. • Naar aanleiding van de succesvolle presentatie van de 'Operationele vertaling van de Koers VL: het logistieke proces in 2020' is een implementatieplan opgesteld. Dit plan is in juni vastgesteld in het MT VL. De projecten die hieruit voortvloeien zullen in een portfoliostructuur worden uitgevoerd. • ProRail VL heeft besloten tot de invoering van projectportfoliomanagement; de verantwoordelijke portfoliomanagers zijn aangewezen en het proces is opgestart. • In het project BMI (Besturing van de Materieelinzet) is het ontwerp voor een nieuw werkproces opgeleverd, getoetst op BBT-principes en beproefd. De bevindingen uit deze beproeving zullen als input dienen voor het adviesrapport over het procesontwerp. Dit rapport wordt opgeleverd in Q3. • Maatregelen ten behoeve van de KPI Klanthinder zijn met behoud van BBT-principes ontwikkeld en worden in Q3 geïmplementeerd. • Een eerste aanzet is gemaakt in het project Visie Lange Termijn Koers VL 2027. • De overdracht van de programmanager naar respectievelijk de portfoliomanager aan VL- en aan NS-zijde is eind Q2 voltooid.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

A3 - Programma Beter en Meer: Behandelen en Opstellen	Voortgang/Resultaat
Voortgang programma	Op basis van de resultaten van het rapport 'langetermijnanalyse Behandelen en Opstellen' heeft IenW EUR 150 mln (incl. BTW) beschikbaar gesteld. IenW heeft in april opdracht gegeven een aangepast plan van aanpak "opstellen reizigersmaterieel" op te stellen om de conclusies van de LT-analyse te realiseren. Dit plan van aanpak wordt opgesteld, afgestemd met vervoerders en ter instemming voorgelegd aan de ExCo en de RvC. Vervolgens wordt het aangeboden aan IenW.
Mijlpalen 2018 De focus in 2018 ligt met name op het realiseren van een aantal in 2017 vastgestelde maatregelen en het verder ontwikkelen en doorvoeren van maatregelen met een meer procesmatig karakter (verbeteren planning, beter afgestemde processen in logistieke ketens, etc.). ***Resultaatgebied nieuwe infrastructuur emplacementen*** Realiseren van uitbreiding nieuwe infrastructuur door vergroting emplacements-capaciteit. In 2018 betreft het vooral verdere voorbereiding met name gericht op: – realisatie 2020: Eindhoven, Zwolle, Watergraafsmeer; – realisatie 2021: Lelystad; – realisatie 2022: Groningen, Hoofddorp, Uitgeest, Westhaven. **Resultaatgebied Benutten en Verbeteren bestaande capaciteit emplacementen** Realiseren van de geplande maatregelen voor vergroten capaciteit bestaande emplacementen uit het korte termijnplan behandelen en opstellen, nader uitgewerkt in de nota voorkeursalternatief d.d. april 2017. De maatregelen 2018 richten zich met name op: – Afronden kleine maatregelen Den Helder, Zaandam, Uitgeest, Eindhoven, Den Haag HS en Lelystad. – Realiseren kleine maatregelen Den Haag (Binckhorst), Rotterdam, Alkmaar, Onnen, Enschede en Dordrecht. – Voorbereiden maatregelen Utrecht, Amersfoort, Leidschendam, Almere, Lelystad, Watergraafsmeer, Haarlem, Rotterdam, Arnhem, Nijmegen, Onnen en Roosendaal. **Resultaatgebied Proces** We voorzien de volgende activiteiten en mijlpalen: – Verdere ontwikkelingen van mogelijkheden gebruik perroncapaciteit voor opstelprocessen. – Onderzoeken van de mogelijkheid om overdag meer materieel te behandelen opdat de piek in de nacht afvlakt. Op basis van onderzoek zal besluitvorming voor implementatie plaatsvinden. Bijdragen aan de toepassing van het "100% service- programma binnen NS om de kwaliteit en reinheid van treinen te verbeteren.	**Resultaatgebied nieuwe Infrastructuur emplacementen** • Het project Zwolle is aanbesteed en gegund. De uitvoering start. • Het project Eindhoven is in voorbereiding t.b.v. uitvoering en kent een beperkte vertraging. • Het project Watergraafsmeer is in voorbereiding t.b.v. uitvoering in 2019. • Het project Groningen is in aanbesteding. • De projecten Lelystad, Hoofddorp, Uitgeest en Westhaven zitten elk in een fase van planstudie/planuitwerking. Issues: Kostenoverschrijding Uitgeest in combinatie met Heerhugowaard. Alternatieve scenario's zijn in uitwerking en worden in september voorgelegd ter besluitvorming. **Resultaatgebied Benutten en Verbeteren** • Maatregelen voor Zaandam, Uitgeest, Den Haag HS, Den Haag Binckhorst zijn geheel of gedeeltelijk uitgevoerd. • De verschillende overige maatregelen zijn elk in een stadium van behandeling (planstudie, planuitwerking of uitvoering). • Er is een gedetailleerde planning en rapportage beschikbaar die ook wordt voorgelegd aan de stuurgroep Behandelen en Opstellen waarin ook IenW is vertegenwoordigd. • Er is o.a. besloten om de eerste planuitwerking Roosendaal volledig uit te werken en om 74 wissels op Watergraafsmeer in centrale bediening te brengen. Issues: Voor bijna alle maatregelen zijn aanpassingen van de vigerende milieuvergunningen noodzakelijk. Waar aanpassingen nodig zijn, is veelal een langdurig proces noodzakelijk en is de kans op vertraging aanzienlijk. **Resultaatgebied Proces** • In Q1 is een onderzoek uitgevoerd naar de mate waarin de energievoorziening op de gewenste locaties afdoende is. Er zijn aanvullende maatregelen vereist; in Q2 is dit maatregelenpakket verder uitgewerkt. • In Q1 is een onderzoek opgepakt naar de mate waarin veiligheidsmaatregelen (veiligheid machinist, veiligheid materieel) nodig zijn, indien wordt opgesteld op stations. De resultaten van dit onderzoek worden in Q3 bekend. • Binnen vijf clusters (Groep locaties) zijn acties in uitvoering om perroncapaciteit te gebruiken voor opstellen in combinatie met behandelen op de reguliere locaties. Naast de al opgeleverde locaties is het de bedoeling om eerst voor de dienstregeling 2019 de nog ontbrekende B&O-capaciteit te realiseren via deze procesmaatregelen.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

A4 - Programma Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations	Voortgang/Resultaat
Voortgang programma	• XL-schermen en afgestemd stakeholdermanagement zijn vertraagd. • Informatiepunt en Toolkit voor kwaliteitsverbetering op stations lopen conform planning.
Mijlpalen/Activiteiten 2018 In 2018 en 2019 lopen de volgende projecten nog door: – Realisatie XL-schermen op Utrecht C, Den Haag C, Amsterdam C en Rotterdam C (voor zomer 2018 gereed) – Realisatie vernieuwde stationsplattegronden op ca. 50 grote stations (uitrol 2018) – Uitrol informatiepunt. In 2017 realisatie nader te bepalen (welke stations en met welke stakeholders). Uitrol informatiepunt vindt alleen plaats bij voldoende cofinanciering. – Kwaliteitsverbetering op ca 15 kleine(re) stations om de beleving van de reiziger op wachttijd en sfeer te verbeteren en het effect van de maatregelen te meten. – Ontwikkelen afgestemd stakeholdermanagement, waaronder een duidelijke interne besturing van het stakeholderveld in/tussen beide organisaties (t.b.v. borging na programma) en het bouwen van een toekomstbestendige website stations.nl.	• De aanbesteding van de XL-schermen is gestaakt, omdat partijen de gevraagde kwaliteit niet konden garanderen. Er wordt nu met de markt gezocht naar een oplossing om toch dit jaar de eerste schermen te kunnen opleveren. • De pilots voor de informatiepunten in Tiel en Buitenpost worden naar alle waarschijnlijkheid in Q3 opgeleverd. Daarna volgt de evaluatie. Dit is van belang voor de medefinanciering door NS Reizigers. • In HY2 worden de eerste stations i.h.k.v. kwaliteitsverbetering opgeleverd. Op basis van de stijging van de Belevingsmonitor wordt een toolkit opgesteld die we in Q1 2019 willen opleveren. • Gezien de discussie over de positionering van stations wordt hier tijdelijke geen invulling aan gegeven. Er is wel een gezamenlijke representatiekalender opgesteld met als doel om elkaar niet te verrassen. De huidige website wordt wel up-to-date gehouden, maar niet klantvriendelijker gemaakt.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

B – Prestatiegericht Onderhoud (PGO)	Voortgang/Resultaat
Mijlpalen 2018 Voor het PGO-programma heeft ProRail een gedetailleerd implementatieplan beschikbaar, waarin alle op te leveren mijlpalen in detail beschreven zijn. Voor 2018 worden over de gehele breedte van het programma significante resultaten nagestreefd, waaronder: 1. De mobilisatie van de PGO-contractgebieden in tranche 4 (Kennemerland, Amstelsepoort), tranche 5 (Dordrecht, Zee-Zevenaar), tranche 6 (Limburg en Brabant); 2. De contractering van de PGO-contractgebieden in tranche 5 (Dordrecht, Zee-Zevenaar), tranche 6 (Limburg, Brabant), tranche 7 (Utrechtse Heuvelrug en Eemland); 3. De afronding van de voorbereidingen voor tranche 8 (Wadden; het onderhoudsgebied Groningen en Friesland), Den Haag, Twente en Gelre); 4. De verbetering en naleving van de nieuwe organisatiestructuur en PGO-processen in de regio; 5. Het ontwikkelen en contracteren van een verbeterd normenkader voor alle systemen en het certificeren van "expert judges" om de handhaving van normen te controleren; 6. Verbetering en oplevering conform de nieuwe datastructuur van alle data voor de systemen binnen de PGO-scope; 7. De relevante medewerkers in de gebieden in tranche 4-7 hebben de opleidingen volgens het nieuwe opleidingsplan gevolgd; 8. Tussentijdse evaluatie van en update van trainingsmodules & e-learnings; 9. In- en externe communicatie die zorgt voor een goede verbinding tussen relevante partijen die betrokken zijn bij het PGO-programma; 10. Onderzoek naar mogelijkheden tot verduurzaming PGO-contract i.s.m. Erasmus Universiteit Rotterdam. Vervolgonderzoek naar CO_2-reductie i.r.t. gebruik wisselverwarming en uitwerking van pilot voor Duurzaam Bermbeheer; 11. Onderzoek naar energiebesparingsmaatregelen in de onderhoudscontracten (pilot Kijfhoek); 12. Innovatief partnerschap voor (chemische) onkruidbestrijding t.b.v. innovatieve verbeteringen van het omgevingsbeheer. Tevens wordt begin 2018 de planning voor 2019 vastgesteld. Bovengenoemde mijlpalen en de mijlpalen voor 2019 leiden ertoe dat eind 2019 de PGO-contracten voor alle 21 gebieden zijn aanbesteed.	Momenteel zijn 12 van de 21 contractgebieden PGO3.1 aanbesteed en werken 16 van de 21 gebieden met een versie van het PGO-contract. • De aanbestedingen van Kennemerland en Amstelsepoort (beide Strukton) zijn gereed. • De aanbesteding van Dordrecht is gegund aan Assetrail. • Eemland en Neerlands Midden zitten in de voorbereidingsfase. Drie contractgebieden zijn op dit moment vertraagd ten opzichte van de originele planning. Dit heeft geen impact op de doelstelling van het totale programma om de PGO-transitie per eind 2019 te voltooien. • De aanbesteding Zee-Zevenaar (tranche 5) is uitgesteld met 6 maanden. De verwachte Go-live datum is nu 1 april 2019. • De aanbesteding van Brabant en Limburg (tranche 6) is met 2 maanden vertraagd. De verwachte Go-live datum is nu 1 maart 2019. Er is additionele capaciteit ingezet om de succesvolle voortzetting van het PGO programma richting de toekomst zeker te stellen • Door interne verschuivingen is er momenteel geen programmadirecteur PGO. Een opvolger is benoemd en zal medio augustus starten. • Om continuïteit en kennisoverdracht te borgen zal een 'Vliegend Team' (3 fte's) worden ingezet die de regio's ondersteund bij de PGO-aanbestedingen. Dit team zal organisatorisch onder de nieuwe programmadirecteur PGO vallen. Overige punten: • Het IRIS-programma, voor het verbeteren van de configuratiedata, wordt beëindigd. 75% van data is geleverd conform gevraagde kwaliteit. • Een aanpassing van de eisen op bermbeheer, wordt als pilot doorgevoerd bij Zee-Zevenaar en Limburg. De uitkomsten van deze aangepaste groen specificaties zullen worden geëvalueerd aan de hand van de prijsstelling in de aanbiedingen voor deze gebieden. • Uniforme toepassing op handhaving over gebieden is verbeterd door het inrichten van overleg per aannemer en overkoepelende afstemming. • De zesde e-learning module omtrent "PGO-wijzigingen" is in de laatste fase van ontwikkeling. Naar verwachting zal deze in augustus worden opgeleverd. • Duurzaamheid: met de aannemers is gesproken over het uitwisselen van informatie over energieverbruik en een gezamenlijke aanpak hieromtrent.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

C - Verbeterprogramma HSL-Zuid (voorheen: Performance IC direct)	Voortgang/Resultaat
Voortgang programma	De scope van het verbeterprogramma HSL-Zuid is begin 2018 uitgebreid met het sturen op de prestaties van de IC Brussel. Het maatregelenpakket is dynamisch van aard door de afronding van diverse maatregelen en het toevoegen van nieuwe maatregelen op basis van prestatie-analyses en evaluaties van verstoringen op de HSL-corridor.
Mijlpalen/Activiteiten 2018 In het verbeterprogramma worden de prestaties van de binnenlandse treinproducten op de HSL (IC direct, IC1100 en IC Brussel (m.i.v. 2018)) nauwlettend gevolgd. Het verbeterprogramma kijkt voortdurend naar de effectiviteit van maatregelen en naar mogelijkheden om verder te optimaliseren op basis van 'continu verbeteren'. Een gevolg hiervan is dat de set aan verbetermaatregelen dynamisch is. De scope van het maatregelenpakket bevat de gehele keten, waaronder logistiek, infrastructuur, materieel, personeel en be-/bijsturing. In de stuurgroep HSL wordt vier keer per jaar de voortgang van het verbeterprogramma besproken. Maandelijks worden de prestaties op de HSL en de voortgang van verbetermaatregelen besproken in het Alliantieoverleg HSL.	De YTD-score (t/m juni) van de KPI Reizigerspunctualiteit HSL (5 min) bedraagt 84,8% en ligt daarmee ruim boven de streefwaarde 2019 van 84,1% ligt. De prestaties op de HSL blijven echter grillig en verstoringen met verschillende oorzaken hebben vaak een grote impact (uitval van treinen). In het eerste halfjaar van 2018 zijn diverse maatregelen doorgevoerd. Zo is bijvoorbeeld een werkwijze geïmplementeerd die gericht is op het rolvast afhandelen van strandingen en is gestuurd op het verbeteren van de punctualiteit waaronder de vertrekpunctualiteit van vertrekstations. Ook zijn enkele maatregelen helaas niet uitvoerbaar gebleken. Belangrijkste voorbeeld daarvan is de maatregel om bij windhinder op de HSL de Thalys/Eurostar om te leiden als de IC direct en IC Brussel wel toegelaten kunnen worden op de HSL. Volgens NS en ProRail bleek deze operationele maatregel niet voldoende veilig uitvoerbaar. De stuurgroep HSL heeft ingestemd met de volgende investeringsvoorstellen, die worden gefinancierd uit de EUR 60 mln die het Kabinet heeft gereserveerd om de prestaties op de HSL op middellange termijn (MLT) te verbeteren: 1. Het toevoegen van de toeritten brug Hollandsch Diep aan de scope van de planstudie windmaatregelen brug Hollandsch Diep. 2. Het inbouwen van een extra schakeling ter voorkoming van het maken van spanning-aarde in spanningssluizen. In het tweede kwartaal zijn bovendien inspectiecamera's geplaatst in de spanningssluizen bij Hoofddorp en Zevenbergschenhoek-aansluiting. Dit is de eerste gerealiseerde maatregel uit het MLT-maatregelenpakket. Daarnaast worden nog diverse aanvullende infragerelateerde maatregelen onderzocht. In de tweede helft van het jaar wordt gestart met de engineeringsfase van de windschermen op de brug Hollandsch Diep, zullen aanvullende maatregelen worden doorgevoerd om de afhandeling van strandingen sneller en beter te laten verlopen, blijven we sturen op het verbeteren van de treinpunctualiteit en geven we verder vervolg aan het voorkomen van hinderrijke verstoringen van cruciale assets aan infrazijde.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

D - Stop Tonend Sein (STS)-verbeterprogramma	Voortgang/Resultaat
Mijlpalen 2018 **ATB-Vv:** - Start uitvoering ATB-Vv tranche 5 **S-borden:** - Evalueren pilot Houtrakpolder **ORBIT (mondelinge waarschuwing machinist bij rood sein):** - December 2017 evaluatie proefbedrijf in de stuurgroep gevolgd door aanvraag vergunning ILT; - Januari 2018 verwachte afgifte vergunning door ILT; - Januari 2018 systeemverbeteringen n.a.v. proefbedrijf gereed; - Februari 2018 systeem ORBIT operationeel.	**ATB-Vv:** Start uitvoering ATB-Vv tranche 5 in voorbereiding. Planning voorziet erin dat begin 2019 wordt gestart met de uitvoeringswerkzaamheden en de installaties eind 2020 in dienst zijn gesteld. **S-borden:** N.a.v. de evaluatie van de pilot op Houtrakpolder heeft ILT nog aanvullende vragen gesteld. Deze moeten nog worden beantwoord voordat ProRail IenW zal verzoeken om bijlage 4 van het Besluit spoorverkeer aan te passen. Het project voor de landelijke uitrol is in voorbereiding (t.b.v. aanbesteding), maar loopt hierdoor mogelijk vertraging op. **ORBIT:** Alle mijlpalen zijn in Q1 behaald.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

E – Toekomstbestendig werken aan het spoor	Voortgang/Resultaat
Mijlpalen/Activiteiten 2018 Voor het programma Toekomstbestendig werken aan het spoor is een plan van aanpak beschikbaar waarin mijlpalen zijn beschreven. Dit programma is per 2018 opgenomen als programma onder de beheerconcessie. In 2018 worden voor alle strategische thema's van het programma resultaten nagestreefd, waaronder: Integraal plannen – Vernieuwde planmethodiek met principes, kentallen, normen en simulatiemodel t.b.v. modeleren scenario's; – Uitvoeren, monitoren en bijsturing van eerste pilots (eerstelingen). Samenwerken met aannemers en ingenieursbureaus – Start aanbesteding: eerste werkpakketten op de markt waarin vernieuwde partnership met aannemers/ingenieursbureaus concreet is vormgegeven; – Evalueren van vernieuwde partnership; – Implementatiestrategie voor verdere verbreding. Anders verdelen van capaciteit – Vernieuwde manier van 'Verdelen capaciteit' toegepast in pilot; – Terugkoppelingen sector en herzieningen opgesteld; – Besluit over wetswijziging. Integrale processturing – Planproduct Masterplan '20 verdeeld en aanbesteed en Masterplan'21-'23 in ontwikkeling; – Integraal proces van be-/bijsturing voor het plannen, contracteren en uitvoeren van werk aan het spoor (extern en intern).	**Belangrijkste resultaten** • Interne relatie en samenhang tussen de TWAS-thema's geduid en afgestemd. • Actualiseren van het plan van aanpak TWAS inclusief opgave benodigde resources. • Opstellen en afstemmen haalbare planning. • Planning opstellen t.b.v. opbouwen Masterplannen 2021 t/m 2023. • In- en externe communicatie opgesteld en uitgevoerd (LOCOV, SPO, OPO, kerngroep, etc.). • Modellering en simulatie traject in gang gezet t.b.v. plannings- en prioriteringsregels. • Masterplan 2020 vastgesteld. **Komende periode** • Plan voor implementeren TWAS-thema's in Masterplanproces. • Verdere invulling van de benodigde resources conform plan van aanpak. • Stakeholderplan opstellen. • Inzichtelijk maken van waar en hoe de besparingen tot stand komen. • Opzetten van een mechanisme om de besparingen vanuit TWAS te monitoren. • Start Masterplan 2021-2023.