

### **Toelichting halfjaarrapportage ProRail**

Van de halfjaarrapportage van ProRail is deel A meegestuurd. Deel B bevat financiële gegevens over de eerste helft van 2020 en gegevens over MIRT-projecten. Financiële informatie wordt, na een verwerkingslag om aan te sluiten op de begroting, aangeboden in de zogenaamde spoorbijlage bij het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2020. 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 halfjaarrapportage 2020 deel A/B

**Datum** : 31 augustus 2020  
**Kenmerk** : VT20160142-1167882800-1020  
**Status** : definitief  
**Eigenaar** : ExCo

**ProRail**

---

# Inhoudsopgave

---

- 1 Algemeen beeld
- 2 ProRail Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.
  - 2.1 ProRail Verbindt – Meer mobiliteit
  - 2.2 ProRail Verbetert – Betrouwbare mobiliteit
  - 2.3 ProRail Verduurzaamt – Duurzamere mobiliteit
- 3 Veiligheid
- 4 Stakeholders
- Bijlagen

# 1. Algemeen beeld (1/3)

## ❑ Terugblik prestaties en vooruitblik tweede halfjaar

- ProRail heeft een druk eerste halfjaar achter de rug. Tijdens corona is het spoorstelsel, als cruciale infrastructuur, robuust blijven draaien. We zijn trots op de wendbaarheid van onze medewerkers in deze onzekere tijd.
- In het eerste halfjaar hadden we een lagere beschikbaarheid en lagere kwaliteit van onze dienstverlening aan goederenvervoerders. We hebben diverse maatregelen getroffen en veel aandacht besteed aan transparantie in de communicatie met de stakeholders over de actualiteit en voortgang op het plan van aanpak infra en processen op orde in het Rotterdams havengebied.
- In het najaar speelt een aantal voor ProRail belangrijke onderwerpen: de impact van corona op de mobiliteitsontwikkeling op korte en lange termijn, de omvorming tot zbo, de implementatie van 'Samenspel voor meer treinen' en daarnaast het verder verhelpen van de operationele issues in het Rotterdams havengebied.

## ❑ Impact corona beheerst

- We zijn tijdens de coronacrisis geslaagd in het voortzetten van het werk binnen de lopende projectenportefeuille. Verder hebben we de handelingskaders en afstandsmaatregelen die in heel Nederland van kracht zijn, vertaald naar operationele handvatten voor de tracéteams en procesaannemers. Voorlopig hebben we de impact op de dagelijkse uitvoering onder controle.
- In het eerste halfjaar scoorden de KPI's goed. Het aantal treinkilometers was in april met 8,1 mln laag, maar is nu weer op het oude niveau (12,9 mln in juni). Het aantal reizigers ligt met 8,3 mln in juni nog aanzienlijk onder het niveau van vóór corona, dat maandelijks tussen de 20 en 30 mln bedroeg.
- We hebben samen met vervoerders en NS Stations gezorgd voor passende en gedragen maatregelen op stations.
- We namen binnen onze mogelijkheden maatregelen om vervoerders tegemoet te komen met betalingsregelingen gezien hun teruglopende opbrengsten.
- Bij ProRail zien we vooral financiële impact door lagere gebruiksvergoeding.

## ❑ Omvorming zbo in voorbereiding / geadviseerd over marktordening

- De voorbereidingen voor implementatie van de omvorming tot zbo zijn in volle gang. De staatssecretaris besloot toe te gaan werken naar inwerkingtreding

- per 1 juli 2021 (in plaats van 1 januari 2021) door druk op het tijdsplaan van het wetgevingstraject mede door omstandigheden gerelateerd aan de coronacrisis. ProRail brengt samen met lenW in kaart of en hoe een overgang halverwege een boekjaar zorgvuldig en beheerst kan worden vormgegeven.
- ProRail heeft input geleverd aan lenW voor onderzoeken die zijn gedaan in het kader van de integrale besluitvorming over de marktordening op het spoor na 2024. Wij hebben onze input in Q2 gedeeld met NS en regionale vervoerders.

## ❑ Projectenportefeuille beheerst en realisatie diverse mijlpalen

- We hebben de problematiek m.b.t. PFAS en stikstof onder controle door genomen maatregelen. We houden continu de projectenlijst bij waarin is opgenomen welke projecten risico's lopen en/of zijn geraakt.
- Schipholtunnel en Willemsspoortunnel: we hebben werkzaamheden versneld uitgevoerd nu sprake was van minimale impact voor reizigers tijdens de tijdelijke uitgedunde dienstregeling.
- We hebben grote buitendienststellingen succesvol afgerond waaronder voor de Extra Snelrein Groningen – Leeuwarden. We hebben nieuwe buitendienststellingen voorbereid voor de zomer, zoals de 38-daagse buitendienststelling bij Geldermalsen en Tricht in juli en augustus en realisatie spooronderdoorgang bij Amstelstation in juli om twee woonwijken te verbinden.
- Spoorvernieuwing Zevenaar – Didam – Wehl is afgerond waarmee de Achterhoek en de Liemers beter bereikbaar zijn.
- Realisatie extra opstelcapaciteit op diverse locaties (o.a. Enschede, Zwolle) en zicht op extra opstelcapaciteit (o.a. Emmen, Lelystad, Den Haag Binckhorst).
- Doorbraak in PGO: De rechter besliste dat ProRail de gunning van het laatste PGO-gebied Neerlands Midden aan de aannemer Asset Rail kan doorzetten. We ronden daarmee per 1 november a.s. de landelijke uitrol van PGO af.
- Overige mijlpalen: vernieuwde stations Rotterdam Alexander, Amsterdam RAI en stationsgebied Driebergen-Zeist, opening emplacement Gekkengraaf in Venlo, realisatie spoorstaven westelijk hefdeel Botlekbrug, station Zandvoort klaar voor zomerdienstregeling, oplevering opstelsterrein Groningen De Vork en opening station Waddinxveen Noord.

# 1. Algemeen beeld (2/3)

## ❑ Operationele prestaties: goede scores op KPI's

- De KPI's scoren tot en met juni goed. Door de gevolgen van corona zitten de treinaantallen nog niet op het oude niveau. We geven voor een aantal indicatoren een eerste jaarprognose af. Deze zijn gelijk of beter dan in 2019. Voor de indicatoren rondom reizigerspunctualiteit (HRN en HSL) zijn de ontwikkelingen nog te onzeker om hier een jaarprognose voor te bepalen. De reizigersaantallen nemen weliswaar toe, maar liggen nog altijd ver onder het niveau van vóór corona.
- Tijdens de uitgedunde dienstregeling waren de prestaties niet vergelijkbaar met eerdere jaren. Er vonden minder storingen plaats en storingen hadden minder invloed op de dienstregeling doordat er minder treinen reden. De lage reizigersaantallen tot en met juli leiden nog altijd tot betere prestaties, omdat er geen negatief effect van reizigersdrukke optreedt. Deze prestaties geven geen indicatie voor de toekomst.

## ❑ Veiligheid: teruggezak op de veiligheidsladder

- Op 22 mei jl. vond een tragisch ongeluk plaats bij Hooghalen in Drenthe waarbij een sprinter van NS op een aanhanger van een landbouwvoertuig botste. Tot ons verdriet is de machinist hierbij om het leven gekomen.
- We hebben met het NABO-programma inmiddels 50 NABO's aangepakt. Het blijft ons streven om de resterende 130 openbare en openbaar toegankelijke NABO's uiterlijk eind 2023 aangepakt te hebben.
- We zijn teruggezak op de veiligheidsladder van trede 4 naar trede 3, zo is uit de externe audit gebleken. Veiligheid moet breder en meer inhoudelijk op de agenda komen te staan. We formuleren een veiligheidsstrategie die past in onze strategie Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt, zodat ProRail zich op dit vlak verder ontwikkelt en we op een stevige trede 4 uitkomen.
- ProRail ontving op 2 juli 2020 van ILT een Last onder Dwangsom (LOD) over de beheersing van de veilige berijdbaarheid en het veilig werken op Kijfhoek. Aanleiding is overdracht van onderhoudstaken naar een nieuwe aannemer. De LOD bevat drie lasten: (1) zicht op de staat van de infrastructuur en in het bijzonder de overschrijdingen van normwaarden, (2) risicobeheersing bij wijzigingen die van invloed kunnen zijn op de veiligheid en (3) toepassen spelregelkader en veiligheidsregels die zijn opgesteld voor Kijfhoek binnen

het Verscherpt Toezicht. We hebben maatregelen getroffen (een verbetertraject gestart, actualisatie van het onderhoudscontract en een plan van aanpak voor het verhogen van de kwaliteit van de spoorinfrastructuur). We moeten met de aannemers de komende jaren extra inspanningen leveren om de situatie rondom het emplacement Kijfhoek op orde te brengen.

- ProRail heeft een verbeterplan Veiligheid opgesteld naar aanleiding van een inventarisatie van de risico's in het domein Baan en Kunstwerken. Doel is om het fundament onder onze veiligheidsprocessen te verbeteren.

## ❑ Duurzaamheid: CO<sub>2</sub>-reductie op koers

- We liggen op koers met onze ambitie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verlagen. Op basis van voorlopige cijfers voor 2019 (10,1 kton) verwachten we uit te komen rond de 10 kiloton CO<sub>2</sub> (ons intern doel voor 2020), een daling van ca. 20% t.o.v. 2018 (12,2 kton).
- ProRail heeft voor de vierde keer op rij het 'Good Procurement Practice' certificaat gekregen. Dit bevestigt dat onze aanpak, ons aanbestedingsproces en de uitvoering van aanbestedingen maatschappelijk verantwoord is. ProRail stimuleert bij aanbestedingen duurzaam materiaalgebruik en hergebruik van vrijkomende spoorse materialen.

## ❑ ProRail hoort qua prestaties tot de Europese top

- We hebben in het eerste kwartaal de internationale benchmark over 2015-2018 opgeleverd. Conclusie: We leveren goede prestaties op het Nederlandse spoor samen met onze partners en we zijn verbeterd t.o.v. 2015. We behoren op de belangrijkste prestatiegebieden tot de Europese top.
- ProRail scoort ook goed in de internationale PRIME<sup>1</sup> benchmark (vergelijking van de prestaties van Europese spoorbeheerders over de periode 2012-2018), met name op spoorveiligheid en reizigerspunctualiteit. Uit de PRIME-benchmark blijkt dat zowel reizigers- als goederenvervoer over het Nederlandse spoor in de periode 2015-2018 harder gegroeid is dan in de meeste landen van de vergelijkingsgroep. Bovendien wordt het Nederlandse spoor het meest intensief gebruikt. In geen enkel ander land van de vergelijkingsgroep rijden zoveel treinen per spoorkilometer als in Nederland.

<sup>1</sup> PRIME: Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe

# 1. Algemeen beeld (3/3)

## ❑ **Mobiliteitsontwikkeling lange en middellange termijn (MLT)**

- ProRail onderzocht wat de impact is van corona op de investeringsbehoefte voor de komende jaren op basis van drie dimensies: (1) netwerkontwikkeling, (2) reisgedrag en (3) reizigersvervoersvraag trein. Dit heeft geleid tot een aantal scenario's.
- Door corona lagen de gesprekken over het "Wopke-Wiebes-groefonds" tijdelijk stil. Het Rijk zet in op maatregelen voor economisch herstel voor de korte termijn en start gesprekken over de investeringsagenda weer op.
- In Q2 hebben we onze hoofdboodschap voor Mobiliteitsontwikkeling met een aantal stakeholders gedeeld. Dit pakken we komende periode verder op.
- ProRail heeft de MLT tot en met 2026 uitgewerkt met de productstappen van de vervoerders. We voeren een aantal planstudies uit om de productstappen voor de komende jaren mogelijk te maken (op het gebied van o.a. energievoorziening, perronverlengingen en aanleggen van extra wissels).
- We starten de komende maanden in overleg met IenW een aantal nieuwe planstudies om aanvullende productstappen te kunnen realiseren.

## ❑ **Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor (TWAS)**

- ProRail heeft in Q2 een marktconsultatie van het Masterplan 2022-2026 gehouden, waarin wij met de markt deelden welk werk er de komende jaren op ons afkomt en welke risico's en onzekerheden dat met zich meebrengt.

## ❑ **Stakeholders: reputatie weer gestegen**

- ProRail adviseert bij de herziening van het besluit Capaciteitsverdeling over zowel het gewenste effect van het te nemen besluit als de meest effectieve manier om dit effect te bewerkstelligen.
- Onze reputatie onder treinreizigers is voortschrijdend 72 op een schaal van 100. Dat is het hoogste niveau ooit. We zien dat de lijn van onze reputatiemeting gelijk blijft in het tweede kwartaal van 2020. We scoren in alle categorieën bovengemiddeld. Om het reputatieniveau vast te houden of te verbeteren, richten we ons op het vasthouden van onze goede operationele prestaties en focussen we op een aantal aanjagers die veel impact hebben op onze reputatie, zoals een veilige spooromgeving en stations en zorgen voor een vlot herstel bij problemen met het spoor. In onze communicatie over andere onderwerpen geven we ook aan wat we doen aan

mobiliteitsgroei, duurzaamheid, goederenvervoer en innovatie. Tegelijkertijd beseffen we dat onze reputatie bij goederenvervoerders moet verbeteren.

## ❑ **ICT: goede voortgang in grote projecten**

- We ronden deze zomer de bouw van het netwerk Fides af. Dit netwerk vervangt bijna volledig het 'zenuwstelsel' van ProRail, waarvan alle spoorse toepassingen, zoals tunnels en bruggen, afhankelijk zijn.
- De nieuwe release van Donna is live met conflictsignalering op sectieniveau. We kunnen hiermee de ruimte op het Nederlandse spoor beter verdelen.
- We hebben vooruitgang geboekt in het gebruiken van dezelfde data in de hele keten en zetten stappen in de verdere digitalisering van ProRail. Zo ontwikkelden we nieuwe modellen waarmee we onderhoud en vervangingen beter kunnen plannen.

## ❑ **Beheerconcessie: twee goede rapporten**

- AEF heeft de evaluatie van de uitvoering van de beheerconcessie (midterm review) afgerond. Conclusie is dat ProRail – op enkele aandachtspunten na – adequate invulling heeft gegeven aan de verplichtingen in de concessie.
- PwC en Rebel hebben de audit op de financiële meerjarenreeksen medio mei afgerond. De auditors concluderen dat de reeksen op een logische wijze tot stand zijn gekomen en de omvang van de reeksen realistisch is. Wel zijn er verbeteringen mogelijk in de uitvoering. We verwerken de in de audit voorgestelde correcties in de subsidieaanvraag 2021. De staatssecretaris heeft de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken rondom de uitdagingen ten aanzien van de instandhouding van de rijksinfrastructuur inclusief de uitkomsten van de audit.
- ProRail voorziet in de periode 2022-2025 en de jaren daarna een stijging van de productie voor zowel Functiehandhaving als Functiewijziging. We werken het maakbaarheidsvraagstuk (capaciteit markt, interne capaciteit die nu al onder druk staat en ruimte op het spoor) de komende maanden nader uit o.a. via de Ontwikkeltafel van ProRail en het Masterplanproces. Maakbaarheid van de functiehandhavingssportefeuille voor 2022-2025 is onderdeel van de subsidieaanvraag 2021 (met doorkijk voor 2022-2035).

## 2.1 ProRail Verbindt – Meer mobiliteit (1/2)

### **Algemeen: capaciteit op peil, beschikbaarheid goederen aandachtspunt**

Sinds 2019 hebben we te maken met situaties waarbij essentiële delen van de infrastructuur in het havengebied Rotterdam langdurig niet beschikbaar waren voor de aan- en afvoer naar terminals. We pakken de knelpunten actief aan.

#### **❑ Dienstregeling 2020-2021: ontwerp opgeleverd**

ProRail heeft begin juli de ontwerpdienstregeling conform planning opgeleverd. We kunnen de aanvragen van vervoerders grotendeels honoreren. We maken het rijden van de gewenste NightJet Amsterdam-Wenen mogelijk. Het grootste punt van discussie is de verdeling van de beperkte capaciteit op de Waalhaven en Kijfhoek. Hier zit actie op vanuit het verdeelproces.

#### **❑ Goederenvervoer: nog veel aandachtspunten**

##### *Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer*

We hebben in Q2 met de sector een Marktvisie Spoorgoederen opgeleverd met daarin de voorziene groei van het spoorgoederenvervoer voor 2040 inclusief de benodigde maatregelen om deze groei mogelijk te maken. Een belangrijke voorwaarde daarvoor is de aanleg van een noordtak van de Betuweroute die ook meer capaciteit voor reizigersvervoer in de Randstad mogelijk maakt.

##### *Kijfhoek*

- Naar aanleiding van overdracht van onderhoudstaken naar een nieuwe aannemer ontvingen we van ILT een Last onder Dwangsom (LOD) over de beheersing van de veilige berijdbaarheid en het veilig werken op Kijfhoek. Zie hoofdstuk 1 Veiligheid voor meer informatie.
- Herstel wissels en remmen Kijfhoek: In mei hebben we na metingen afwijkingen aan wissels op Kijfhoek (met grote logistieke impact op het treinproces) en gebreken aan de hoofd railremmen en groepsremmen geconstateerd. We hebben hierover intensief contact met de sector via een speciaal ingericht crisismanagementteam goederen. We betrokken alle relevante partijen bij de maatregelen om de wissels op Kijfhoek zo snel mogelijk te herstellen. Alle wissels zijn inmiddels hersteld. We hebben de gebreken aan de hoofd railremmen en groepsremmen tijdelijk hersteld en we monitoren deze dagelijks tot aan het definitief herstel.

##### *Infraknelpunten*

- ProRail heeft de meest acute risico-infralocaties op de gedefinieerde ‘golden routes’ eind 2019 opgelost. We hebben buitenopnames verricht op alle stamlijnen en op alle sporen op emplacementen die op hout liggen. ProRail heeft hiermee de extra vervangingscope voor de komende 10 jaar in beeld en gedeeld met goederenvervoerders en het Havenbedrijf Rotterdam. We pakken deze punten op beheerste wijze aan om ongeplande hinder te voorkomen.
- We bespreken continu de voortgang op de aanpak Infra en Processen Zee – Zevenaar met vervoerders, RailGood, Havenbedrijf Rotterdam en lenW.
- ProRail heeft Crisislab gevraagd onderzoek te doen naar de aanpak problematiek Rotterdams havengebied door ProRail. We verwachten de onderzoeksresultaten in de tweede helft van dit jaar.

##### *Procesoptimalisatie Spoorgoederenvervoer (POS)*

- Doel: Verbeteren van operationele processen op en efficiëntere benutting van het emplacement Waalhaven samen met Rail Service Center Rotterdam.
- lenW financiert de eerste 2 jaar van het 4-jarige project.
- Naast voortzetting van procesoptimalisatie op emplacement Waalhaven treffen we voorbereidingen voor uitrol naar de volgende emplacementen: Maasvlakte, Botlek, haven Amsterdam.

##### *Goederentreinen van 740 meter*

ProRail heeft met DB Netze afspraken gemaakt voor de dienstregeling 2020 en 2021 n.a.v. de proef met 740 meter treinen. In de huidige dienstregeling kunnen alle verdeelde treinen vanuit de jaardienstverdeling blijven rijden, ook de 740 meter treinen vanuit de proef. Vanaf Q1 is de maximale lengte voor treinen via Venlo verhoogd van 650 naar 690 meter. We hebben hiermee de discussie opgelost over de om te leiden Emmerich-treinen. Langer dan 690 meter is niet meer toegestaan. ProRail blijft met DB Netze in gesprek om treinen met een lengte van 740 meter over de grens bij Venlo toe te staan.

## 2.1 ProRail Verbindt – Meer mobiliteit (2/2)

### *Zand buitencontour Maasvlakte*

- We hebben op de buitencontour Maasvlakte te maken gehad met verstoringen door ophoping van zand door de bedrijfsontwikkeling op de Maasvlakte 2. We hebben maatregelen getroffen, zoals het afsluiten van een raamcontract “preventief opruimen zand”. ProRail en het Havenbedrijf verkennen structurele oplossingen.
- We zijn gestart met het vervangen van het huidige treinbeveiligingssysteem door een minder storingsgevoelig systeem om detectiestoringen op de buitencontour Maasvlakte terug te dringen. Geplande uitvoering is in 2022.

### **Hoogfrequent rijden: PHS**

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft sinds 6 februari 2018 de status “groot project”. Twee keer per jaar (1 oktober en 1 april) stelt lenW een voortgangsrapportage op over PHS. Op 22 april 2020 heeft de staatssecretaris de tweede voortgangsrapportage (VGR 2019-2) aangeboden aan de Tweede Kamer. Vanaf 1 januari 2020 maakt lenW gebruik van de door ProRail opgestelde halfjaarlijkse rapportages (2020 e.v.).

### **Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor (TWAS)**

Voor meer informatie over het programma TWAS zie bijlage 1 onderdeel D.

### *Masterplan*

- We hebben het Masterplan 2022-2026 opgeleverd en overgedragen aan de staande organisatie om in uitvoering te nemen. In dit Masterplan kijken we zeven jaar vooruit voor wat betreft het integraal plannen van productstappen en werkzaamheden aan het spoor.
- We hebben op 4 maart 2020 een marktconsultatie van het Masterplan 2022-2026 gehouden, waarin wij met de markt deelden wat er de komende jaren aan werk op ons afkomt en welke risico's en onzekerheden dat met zich meebrengt.

### *Optimalisatietooling*

- We hebben de voorbereidingen afgerond om voor jaardienst 2022 met de TWAS TVP<sup>2</sup>-optimalisatie tooling de programmering van TVP's (en daarmee de werkzaamheden) te verbeteren.

- De komende maanden laten we de TVP-tooling schaduwdraaien naast het huidige proces, zodat we samen met de sector tot betere optimalisatieresultaten kunnen komen.
- ProRail heeft de besluitvorming over de haalbaarheid van fase 2 (werkpakket optimalisatie) uitgesteld tot eind 2020, omdat nog onduidelijk is of data die daarvoor noodzakelijk is in voldoende mate beschikbaar en betrouwbaar is.

### **Behandelen en opstellen (B&O)**

- We hebben in het eerste halfjaar 2020 fysieke capaciteit voor het plaatsen van bakeenheden (wagons) opgeleverd op o.a. Enschede, Zwolle RGS en we hebben procesmaatregelen voor operationele besparingen voor vervoerders ingevoerd, zoals verbetering van de planning en betere afstemming in de logistieke keten. We leveren voor de rest van het jaar 2020 en verder nog extra opstelcapaciteit op verschillende locaties (o.a. Emmen, Lelystad, Den Haag Binckhorst en Zwolle). De realisatie van deze capaciteit stelt ProRail in staat te voldoen aan een groeiende vervoersvraag. Daarnaast nemen we in het kader van optimalisatie B&O-capaciteit securitymaatregelen.
- We hebben nieuwe softwaretooling in gebruik genomen voor capaciteitsanalyse behandelen en opstellen op emplacementen.

### **Systeemkeuze Tractie Energie Voorziening (STEV)**

Het programma STEV is gestart met het vervolgonderzoek. Samen met het ministerie van lenW en personen- en goederenvervoerders onderzoeken we welk tractie-energievoorziening alternatief het beste past rekening houdende met behoefte aan spoorcapaciteit op de langere termijn.

### **European Rail Traffic Management System (ERTMS)**

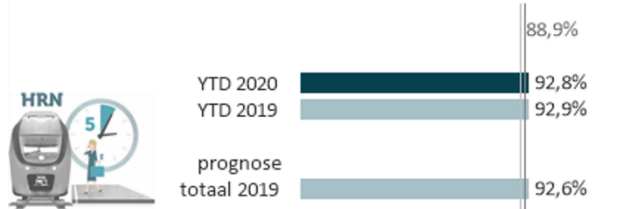
Naar aanleiding van het advies van het Bureau ICT-Toetsing (BIT) zijn maatregelen geformuleerd. Deze maatregelen zijn getoetst door twee externe bureaus (ADSE en FOX-IT). Beide bureaus zien geen belemmeringen tot overgang naar de inschrijvingsfase van de aanbesteding, maar hebben wel aanbevelingen meegegeven die we gedurende het programma oppakken.

<sup>2</sup> TVP: TreinVrije Periode

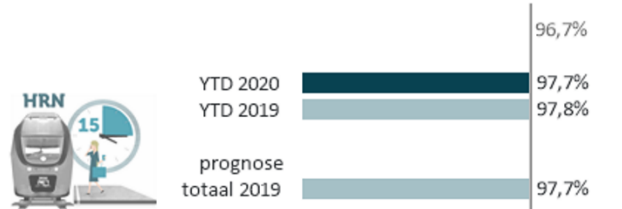


## 2.2 ProRail Verbetert: beheerplan prestatie-indicatoren (1/2)

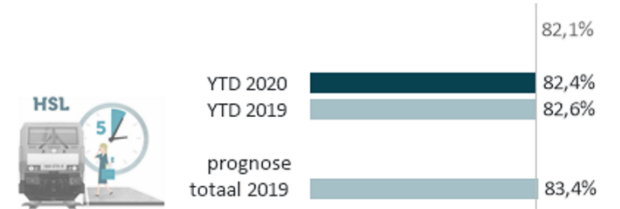
Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.) (%)



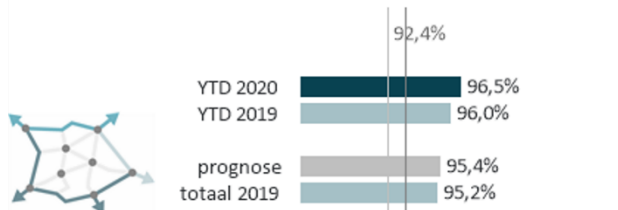
Reizigerspunctualiteit HRN (15 min.) (%)



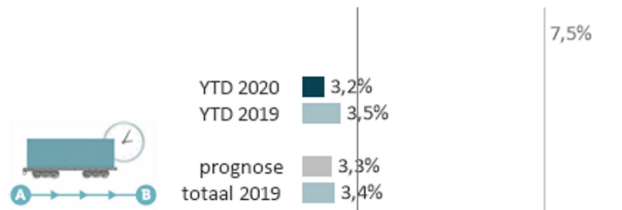
Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.) (%)



Treinpunctualiteit regionale series (3 min.) (%)



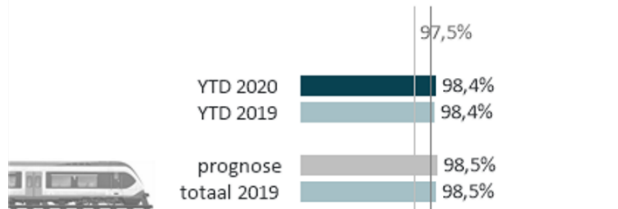
Transitotijd goederenvervoer (%)



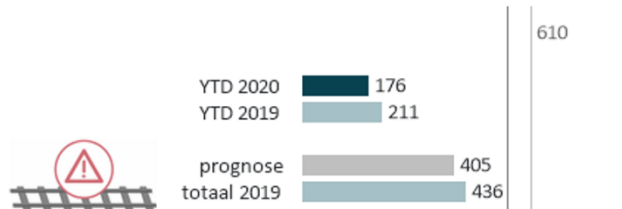
Toelichting:

In afwachting van de consultatie van de bodem- en streefwaarden 2020 door IenW gelden nu nog de bodem- en streefwaarden van 2019 voor 2020.

Geleverde treinpaden reizigers (%)



Impactvolle storingen op de infra



## 2.2 ProRail Verbeterd: beheerplan prestatie-indicatoren (2/2)

### ❑ Reizigerspunctualiteit algemeen: goede scores

De punctualiteitscores HRN zijn tot en met juni nagenoeg gelijk aan 2019 en scoren hoog. In januari en februari werden de kpi's negatief beïnvloed door een hoog aantal storingen, grotendeels door een defect spoor in de Willemsspoortunnel en verschillende overige oorzaken zoals stormen en aanrijdingen met personen. Het is moeilijk in te schatten wat de prestaties voor de rest voor 2020 zullen zijn. De reizigersaantallen nemen weliswaar toe, maar zijn nog altijd aanzienlijk lager dan voor corona. Ook zien we op dit moment (nog) geen effect van het afstand houden op de halteertijden (deze zijn niet toegenomen). Met de opgeschaalde dienstregeling per 1 juni jl. zien we wel vaker dat wordt gekozen voor het opheffen van treinen in bijsturingssituaties. Het aandeel van uitval in de reizigersvertraging is in juni verdubbeld ten opzichte van mei, maar met 1,5% is het uitvalpercentage laag.

We concluderen samen met NS dat het op dit moment niet mogelijk is om jaarprognoses voor de verschillende vormen van Reizigerspunctualiteit te geven. We verwachten op zijn vroegst begin september 2020 een voorzichtige eerste jaarprognose te kunnen geven, omdat we tenminste drie maanden realisatiegegevens nodig hebben om een eventuele trend te kunnen afleiden.

### ❑ HSL boven de bodemwaarde

De reizigerspunctualiteit (RPUN) HSL is tot en met juni 82,4% en hoger dan de bodemwaarde. In deze score zit ook de impact van corona, waarbij sprake was van een zeer beperkt vervoersaanbod over de HSL. Aandachtspunten hierbij zijn:

- De gerealiseerde prestaties begin 2020 tot en met de eerste helft van maart tellen zwaarder mee in het YTD-cijfer (year-to-date, vanaf januari tot en met nu, juni) dan de prestaties van latere maanden, omdat de indicator reizigerspunctualiteit wordt berekend o.b.v. in- en uitcheckdata. Door de afname van het aantal reizigers vanaf 13 maart telt deze periode minder zwaar mee.
- Een groot deel van de reizen die in april (RPUN-score 96,2%) en mei (RPUN-score 93,1%) meetelden voor de KPI, heeft door de aangepaste dienstregeling geen gebruik gemaakt van de HSL. De cijfers van deze maanden zijn daarom niet te vergelijken met normale maanden.
- Vanaf juni (RPUN-score 87,2%) is de score beter te vergelijken met normale

(pre-corona) maanden. De reizigersaantallen blijven echter laag. De RPUN HSL is hoog door o.a. de uitgedunde (internationale) dienstregeling waardoor we vertragingen beter kunnen opvangen en minder hinder veroorzaken.

### ❑ Regionale series stabiel hoog

Treinpunctualiteit regionale series scoort tot en met juni 96,5% (streefwaarde 2019: 93,4%) met een prognose van 95,4% (gebaseerd op het voortschrijdend jaargemiddelde van 95,3%). Ondanks de hoge scores houden we aandacht voor treinen die lager scoren of waar bijzonderheden spelen (zoals de stoptreinen Almelo – Mariënberg, Leeuwarden – Harlingen Haven en Zwolle - Emmen).

### ❑ Geleverde treinpaden reizigers

Het voortschrijdend jaargemiddelde voor Geleverde treinpaden is 98,5%. Geen bijzonderheden.

### ❑ Transitotijd goederenverkeer

De Transitotijd is YTD 3,2% t.o.v. de streefwaarde 2019 van 3,8%. We zetten onze eerste jaarprognose op 3,3%. Wel hadden we te maken met een aantal incidenten die invloed hadden op de score:

- Sectiestoring en wisselstoring op Kijfhoek begin juni. Hierdoor zijn diverse treinen later gaan rijden dan gepland.
- Sectiestoring bij Papendrecht.
- Omleiding goederentreinen wegens werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland met veel goederentreinen op de Brabantroute als gevolg. Als er dan een calamiteit plaatsvindt, raakt dit snel veel treinen.

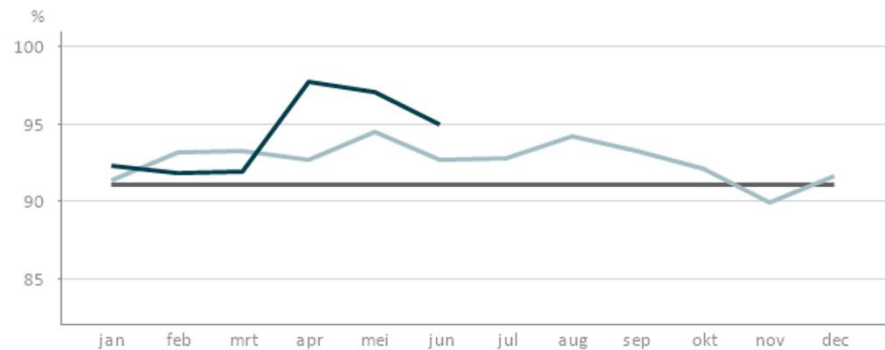
### ❑ Impactvolle verstoringen op de infra

Tot en met Q2 hadden we 176 impactvolle storingen (versus 212 in dezelfde periode van 2019). De prognose voor heel 2020 is 405. Met de stijging van het aantal treinen stijgt ook het aantal Impactvolle storingen op de infra (Klanthinder) naar het niveau van voor de coronamaatregelen. Dat komt niet alleen doordat met de intensiteit van het treinverkeer het aantal storingen toeneemt, maar ook doordat storingen weer vaker boven de drempelwaarde voor Klanthinder komen (een storing moet namelijk grote aantallen treinen raken en die waren er de afgelopen maanden niet).

## 2.2.1 ProRail Verbetert: reizigerspunctualiteit Hoofdrailnet

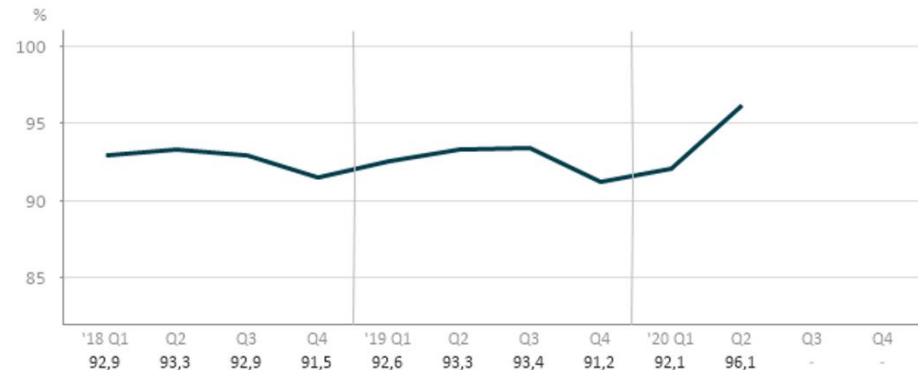


Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.) (%)



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	totaal
2020	92,4	91,9	91,9	97,7	97,1	95,0	-	-	-	-	-	-	92,8
2019	91,3	93,2	93,2	92,7	94,5	92,7	92,8	94,2	93,2	92,1	89,9	91,7	92,6
norm	91,1	91,1	91,1	91,1	91,1	91,1	91,1	91,1	91,1	91,1	91,1	91,1	91,1

kwartaaltrend

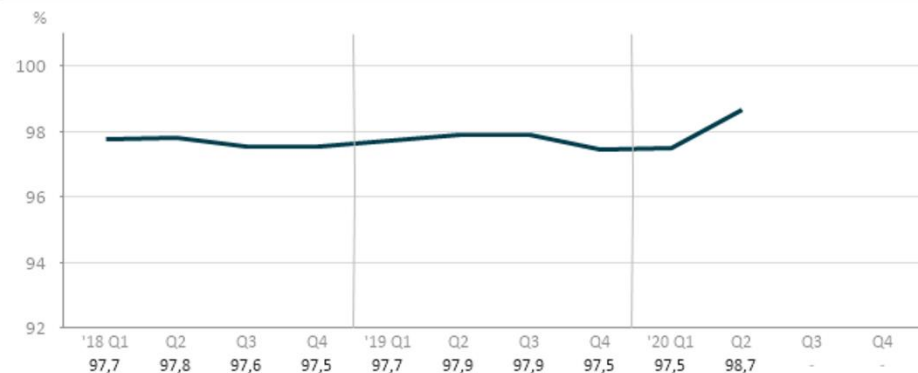


Reizigerspunctualiteit HRN (15 min.) (%)



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	totaal
2020	97,7	97,4	97,2	99,3	99,0	98,2	-	-	-	-	-	-	97,7
2019	97,3	97,9	97,9	97,8	98,4	97,5	97,6	98,1	98,0	97,6	97,2	97,5	97,7
norm	97,3	97,3	97,3	97,3	97,3	97,3	97,3	97,3	97,3	97,3	97,3	97,3	97,3

kwartaaltrend



## 2.2.2 ProRail Verbetert: treinpunctualiteit reizigersvervoerders en geleverde treinpaden

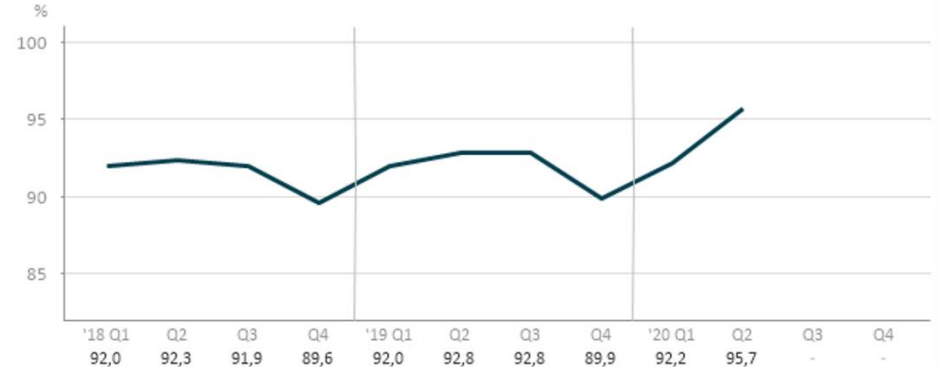


Treinpunctualiteit reizigersvervoerders (3 min.) (%)



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	<b> totaal</b>
2020	91,8	90,8	94,2	97,1	96,3	94,4	-	-	-	-	-	-	<b>94,1</b>
2019	91,0	92,2	92,7	92,9	93,7	91,9	92,6	93,5	92,3	90,7	87,8	90,9	<b>91,9</b>
norm	89,9	89,9	89,9	89,9	89,9	89,9	89,9	89,9	89,9	89,9	89,9	89,9	<b>89,9</b>

kwartaaltrend



Quarter	Value (%)
'18 Q1	92,0
Q2	92,3
Q3	91,9
Q4	89,6
'19 Q1	92,0
Q2	92,8
Q3	92,8
Q4	89,9
'20 Q1	92,2
Q2	95,7
Q3	-
Q4	-

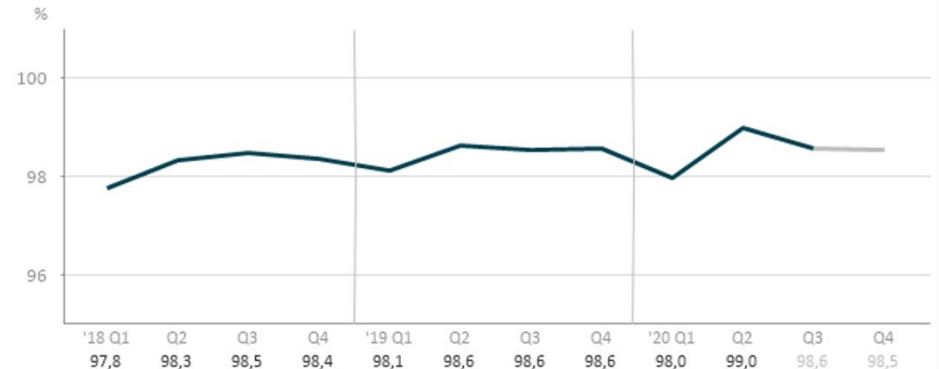


Geleverde treinpaden reizigers (%)



	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	<b> totaal</b>
2020	97,8	97,3	98,8	99,6	99,0	98,5	-	-	-	-	-	-	<b>98,5</b>
2019	97,3	98,9	98,2	98,6	98,9	98,4	98,4	98,8	98,5	98,5	98,5	98,6	<b>98,5</b>
norm	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	98,2	<b>98,2</b>

kwartaaltrend

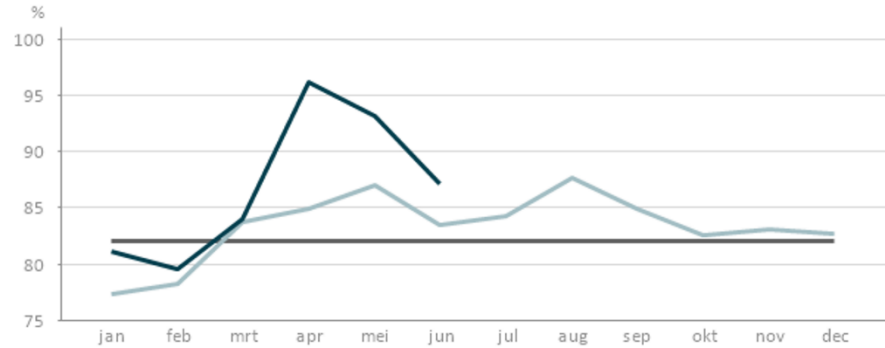


Quarter	Value (%)
'18 Q1	97,8
Q2	98,3
Q3	98,5
Q4	98,4
'19 Q1	98,1
Q2	98,6
Q3	98,6
Q4	98,6
'20 Q1	98,0
Q2	99,0
Q3	98,6
Q4	98,5

## 2.2.3 ProRail Verbetert: reizigerspunctualiteit HSL en treinpunctualiteit regionale series

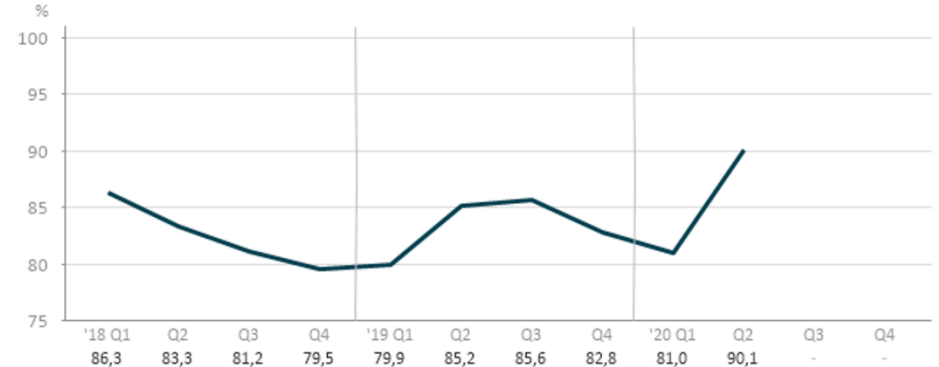


Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.) (%)

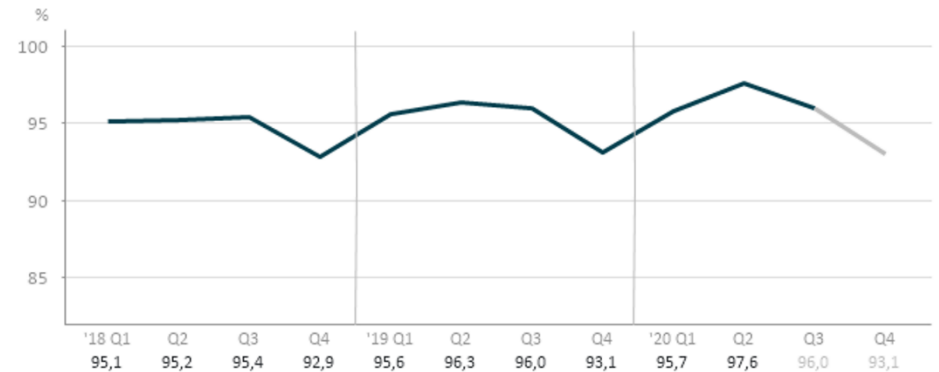


	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	<b> totaal</b>
2020	81,1	79,5	84,0	96,2	93,1	87,2	-	-	-	-	-	-	<b>82,4</b>
2019	77,3	78,2	83,7	84,9	87,0	83,5	84,3	87,7	85,0	82,6	83,2	82,8	<b>83,4</b>
norm	82,1	82,1	82,1	82,1	82,1	82,1	82,1	82,1	82,1	82,1	82,1	82,1	<b>82,1</b>

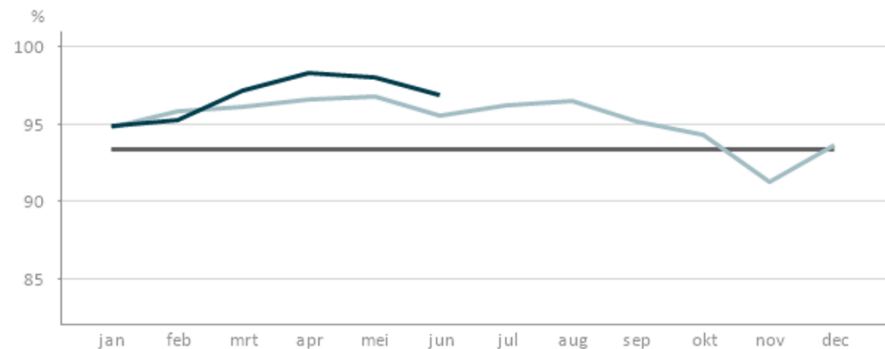
kwartaaltrend



kwartaaltrend



Treinpunctualiteit regionale series (3 min.) (%)



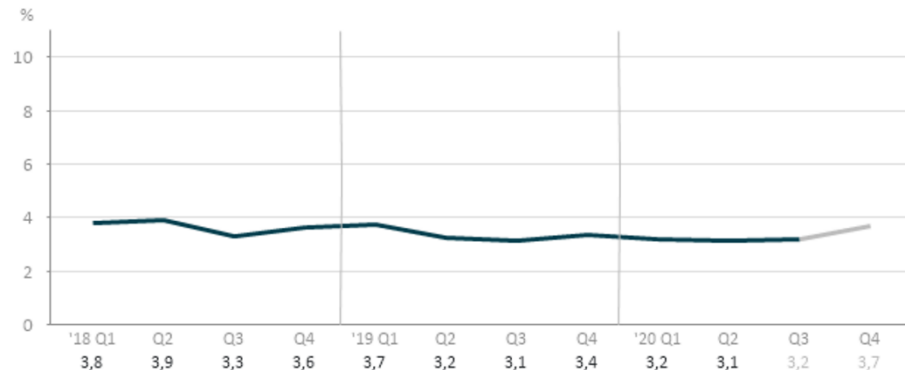
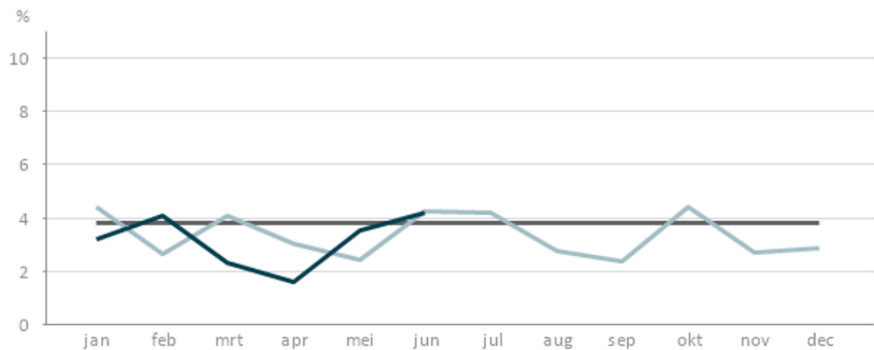
	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	<b> totaal</b>
2020	94,9	95,3	97,2	98,4	98,0	96,9	-	-	-	-	-	-	<b>96,5</b>
2019	94,8	95,8	96,2	96,6	96,8	95,5	96,2	96,6	95,2	94,3	91,2	93,7	<b>95,0</b>
norm	93,4	93,4	93,4	93,4	93,4	93,4	93,4	93,4	93,4	93,4	93,4	93,4	<b>93,4</b>

## 2.2.4 ProRail Verbetert: goederenvervoer

P

Transitotijd goederenvervoer (%)

kwartaaltrend

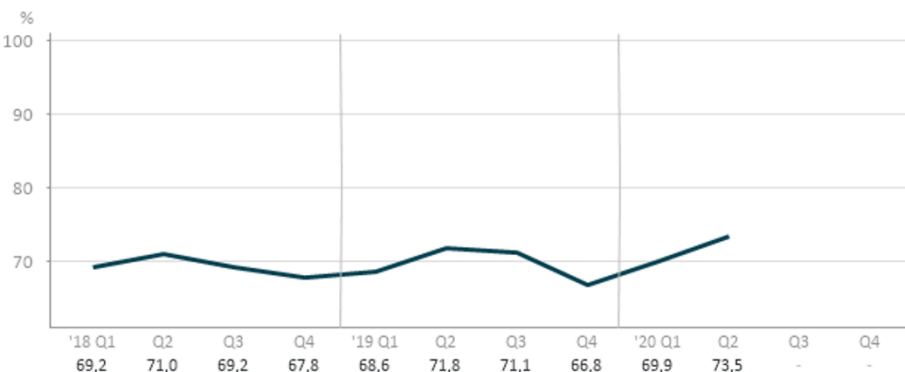
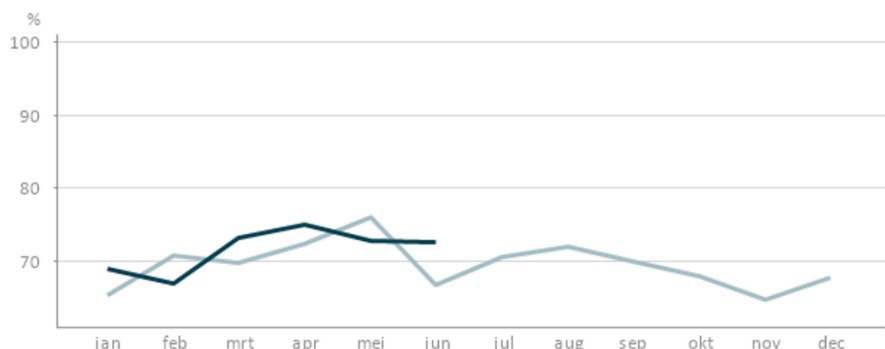


	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	<b> totaal</b>
2020	3,2	4,1	2,3	1,6	3,5	4,2	-	-	-	-	-	-	<b>3,2</b>
2019	4,4	2,7	4,1	3,1	2,4	4,3	4,2	2,8	2,4	4,4	2,7	2,9	<b>3,4</b>
norm	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	<b>3,8</b>

I

Treinpunctualiteit goederenvervoer (3 min.) (%)

kwartaaltrend

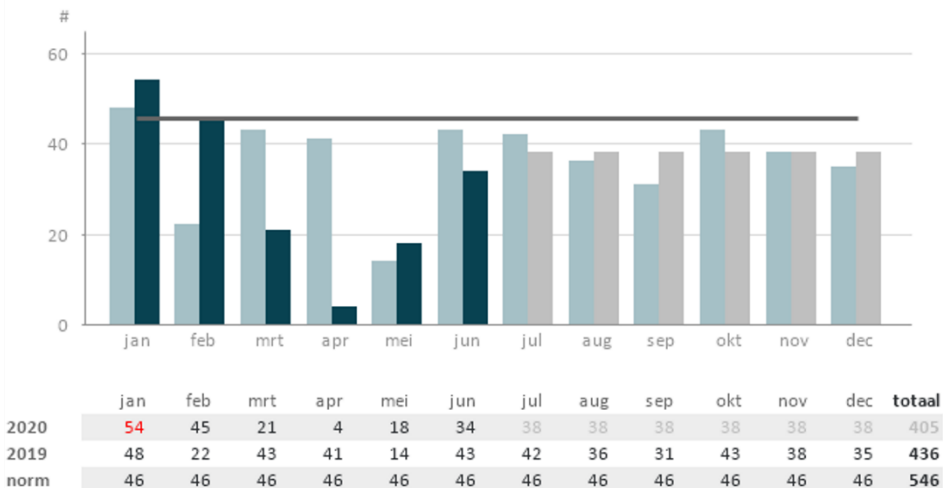


	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	<b> totaal</b>
2020	69,1	67,0	73,2	75,1	72,8	72,7	-	-	-	-	-	-	<b>71,7</b>
2019	65,4	70,8	69,8	72,5	76,1	66,9	70,7	72,0	70,1	68,0	64,8	67,9	<b>69,6</b>

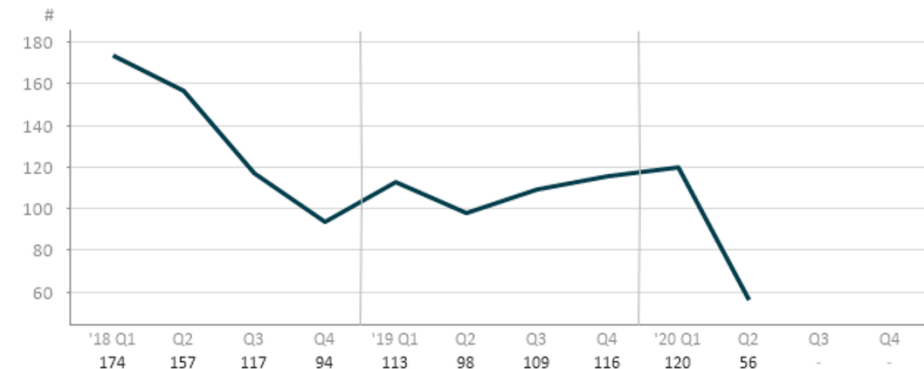
## 2.2.5 ProRail Verbetert: impactvolle storingen op de infra



Impactvolle storingen op de infra



kwartaaltrend klanthinder klasse 1 en 2



Top 10 oorzaken infra met (zeer) veel hinder incl. gevolgen voor aantal treinen (2020-04 t/m 2020-06)

Begintijd	Duur storing	Duur opstart	Eindtijd	Traject	Hinder	Trein-hinder	Oorzaak
22 mei 2020 16:07	69:53	nb	14:00	Beilen-Assen	1.Zeer veel hinder	158:51	aanrijding trein met een tractor op een overweg bij Hooghalen
25 jun 2020 13:46	05:19	nb	19:05	Roermond-Maasbracht	1.Zeer veel hinder	101:56	stroomstoring
12 jun 2020 15:12	03:18	nb	18:30	Utrecht Centraal-Utrecht West Aansluiting	1.Zeer veel hinder	59:08	personen op het spoor
14 jun 2020 19:53	160:38	nb	12:31	Oldenzaal-Hengelo Oost	1.Zeer veel hinder	53:00	band na blikseminslag
19 jun 2020 17:14	02:39	nb	19:53	Woerden-Harmelen aansluiting	1.Zeer veel hinder	51:19	aanrijding persoon
28 jun 2020 09:18	00:50	nb	10:08	Vught aansluiting-Tilburg Industrie	1.Zeer veel hinder	49:44	spoorstaafbreuk
02 jun 2020 14:40	01:05	nb	15:45	Den Dolder-Bilthoven	1.Zeer veel hinder	45:34	aanrijding persoon
24 mei 2020 12:30	05:52	nb	18:22	Moerdijkbrug Zuid-Lage Zwaluwe	1.Zeer veel hinder	44:11	voedingsstoring wissels 233 en 245
09 jun 2020 18:47	02:13	nb	21:00	Ut asl vr.kr.ri Mas-Utrecht Centraal	1.Zeer veel hinder	43:32	aanrijding persoon
16 jun 2020 12:01	02:58	nb	14:59	Blauwkapel Oost aansluiting-Utrecht Overvecht	1.Zeer veel hinder	41:31	aanrijding persoon

## 2.2.5 ProRail Verbetert – Betrouwbare mobiliteit (1/3)

### ❑ **Prestatiegericht Onderhoud (PGO)**

- We hebben het laatste PGO-gebied, Neerlands Midden, na een positieve uitspraak van de rechter definitief gegund. Hierdoor is per 1 november 2020 de uitrol van PGO in heel Nederland voltooid. Het is mooi dat we als ProRail in staat zijn dit soort grote meerjarige trajecten tot een goed einde te brengen.
- De resultaten mogen er zijn: minder storingsen, betere kostenbeheersing, steeds beter zicht op de infrastructuur en een toonaangevende rol op het gebied van prestatiebesturing in assetmanagement. Ook de PCA's hebben enorme stappen gezet in slim onderhoud. Het was niet altijd makkelijk, we hebben veel geleerd en ook nog veel te doen, maar deze mijlpaal is een groot compliment voor iedereen die er binnen en buiten onze organisatie aan bijgedragen heeft. Voor meer informatie over het programma zie bijlage 1 onderdeel B.
- Ondertussen kijken we vooruit naar de doorontwikkeling van de onderhoudscontracten. We hebben de vele verbeterideeën uit marktconsultaties, ex- en interne interviews gefilterd tot een "shortlist" met circa 45 verbeteropties voor contractering (o.a. keuzes over scope en contractvorm) en aanbesteding. Op basis hiervan besluiten we over het vervolg.

### ❑ **Datagedreven assetmanagement**

- We hebben nieuwe data-analysemodellen in gebruik genomen waarmee we spooronderhoud en vervangingen preciezer kunnen plannen op basis van diverse data over een lange termijn.
- We hebben een landelijke tractie-energievoorziening (TEV)-knelpuntenkaart ontwikkeld om inzicht te krijgen in de knelpunten m.b.t. energievoorziening die, op basis van huidige inzichten en beschikbare metingen en analyses, ontstaan tussen nu en 2030 vanwege de vervoersgroei. We gaan een landelijke analyse opstarten en starten een project om voor de lange termijn voorspellingen te kunnen doen over de toekomstige knelpunten en energiebehoefte.

### ❑ **Nauwkeuriger plannen van treinen vanaf 2022**

ProRail heeft een grote verandering aangebracht in het plansysteem Donna PTI. Spoorbedrijven gebruiken dit voor inplannen van ritten. De verandering gaat in met de dienstregeling 2022 die nu in de maak is. Het verschil met de oude manier van plannen is dat we nu niet meer met een vaste norm voor ruimte tussen treinen (opvolgtijd) werken om conflicten te voorkomen, maar met maatwerk. Dat maatwerk wordt berekend aan de hand van de snelheid en lengte van treinen en de afstand tussen seinen. Donna PTI wordt nu in fases aangepast aan de nieuwe manier van plannen.

### ❑ **Incidentenbestrijding**

We zijn begonnen met het vormen van een plan voor de ontwikkeling van incidentenbestrijding. We gaan uit van inrichting van specialismen om op deze manier medewerkers gericht in te kunnen zetten dat moet leiden tot betere prestaties.

### ❑ **Visie Logistiek 2027**

- We hebben voor de visie Logistiek geïnventariseerd welke verbeterstappen noodzakelijk zijn tot 2027, zodat we de groei in het treinverkeer en de voorziene productstappen kunnen faciliteren, hinder kunnen reduceren en de terugloop van het aantal treindienstleiders kunnen opvangen.
- We hebben uitvoerig gekeken naar de mogelijkheden om daarvoor functionaliteit vanuit Zwitserland over te nemen en in te passen. Uit het totaalplan blijkt een globale investeringsbehoefte van ruim € 300 miljoen. We hebben vastgesteld dat dit niet maakbaar is in combinatie met noodzakelijke aanpassingen voor ERTMS en Life Cycle Management in dezelfde periode.
- De komende periode gaan we vaststellen welke aanpassingen voor welke fase prioriteit heeft in de ontwikkeling. Zo willen we met focus en in stappen resultaten boeken en toch de groei faciliteren (rekening houdende met Europese afspraken over samenwerking, met minder hinder en een verwachte terugloop in het beschikbare aantal treindienstleiders vanwege pensioen en moeizame werving).



## 2.2.5 ProRail Verbetert – Betrouwbare mobiliteit (2/3)



### □ ICT: status van 7 grote life cycle trajecten

1. Uitrol van het nieuwe treinbeheersingssysteem *Astris*: *Astris* is de schakel tussen de treinbeveiligingssystemen en het procesleidingsysteem waarmee treindienstleiders de treindienst regelen. De installaties Amsterdam-Utrecht en Rotterdam in mei en juni zijn gelukt. In juli staat Zwolle op de planning. De installatie in Den Haag (Delft) is eerder niet goed gegaan door connectieproblemen. We plannen deze en de HSL nog in 2020 in om de uitrol volledig te kunnen afronden.
2. *Renovatie verkeersleidingssysteem*: We renoveren Procesleiding (het systeem voor treinbesturing door treinverkeersleiders), in verschillende stappen. De geplande proef voor het voorjaar 2020 in Groningen is uitgesteld naar september 2020 vanwege de hoeveelheid aan infrawerkzaamheden. De eerste ombouw werd daarom in mei in Alkmaar gedaan. Deze ombouw is gelukt.
3. *Lifecycle management op GSM-R<sup>3</sup>*: We hebben het beheer van het netwerk succesvol aanbesteed waarmee we met meer zekerheid de beoogde besparing gaan realiseren. We hebben de aanbesteding voor het bouwen van de zendmasten gepubliceerd.
4. *Fivat* (vervanging vaste landelijke ATM netwerk) loopt uit in 2021, omdat omhanging van alle objecten een omvangrijke klus blijkt te zijn. De uitloop is slechts beperkt tot de GIK's (geïntegreerde kasten in de onderstations om op afstand bovenleidingschakelaars te kunnen bedienen). Het totale project blijft binnen de budgetramingen en we verwachten geen operationele consequenties voor 2021 door de uitloop.
5. *Vervanging GTN (generiek toegangsnetwerk)*: Het GTN borgt dataverkeer tussen ProRail-systemen en gebruikers binnen en buiten ProRail. We verwachten in Q3 te starten met omvangrijke migraties en afronding in voorjaar 2021. Ons toegangsnetwerk krijgt daarmee een veel hogere capaciteit en ook een hoger securityniveau.
6. We hebben *VKL (Verkeersleidingssysteem)* uitgezet door afronding van het project aan NS-zijde. We hebben *VKL* vervangen door systeem *VOS (Verkeersleiding Operationeel Systeem)*.

### 7. Ontwikkelingen nationale datacenters (NDC) en Migratie Infoplus:

- NDC 1 in Amsterdam, heffen we op vanwege afloop contract, compliancy en kosten. We migreren de Infoplus-installaties naar NS.
- NDC 2 in Nieuwegein van BT, positioneren we als eerste NDC voor landelijke applicaties.
- NDC 3 in Utrecht, de technische ruimte in het OCCR, gaan we niet meer inzetten als NDC.
- NDC 4 in Amsterdam: We hebben een nieuw NDC gecontracteerd bij T-Systems die NDC 1 gaat vervangen.
- NDC 5 ook van T-Systems, maken we gereed voor de verplaatsing van het GSM-R core netwerk uit het KPN datacenter. Deze maken we ook geschikt om straks de eerste ERTMS-installaties in te plaatsen.

### □ ICT: Security

- We hebben penetratietesten (binnendringingstesten) laten uitvoeren om inzicht te krijgen hoe we onze security kunnen verbeteren. We hebben de zeer-kortetermijnacties inmiddels vrijwel allemaal afgerond en de kortetermijnacties lopen op schema.
- Daarnaast hebben we een Security architectuur-concept ontwikkeld, met hierbinnen ruim aandacht voor Security monitoring (detectie).
- We hebben een aantal belangrijke infraprojecten die een hoger beveiligingsniveau mogelijk maken richting cloud computing oplossingen. Hiervoor implementeren we de nodige security-licenties ter verbetering van onze informatieveiligheid.

<sup>3</sup>GSM-R: Global System for Mobile Communication – Railway

## 2.2.5 ProRail Verbetert – Betrouwbare mobiliteit (3/3)

### ❑ Innovaties voor groeiende mobiliteitsvraag

We zetten innovaties in om de kwaliteitsverbetering en de groeiende mobiliteitsvraag van het Nederlandse (en internationale) spoorproduct te faciliteren. Dit doen we door programma's, zoals ERTMS, Automatic Train Operation (ATO), en projecten/thema's, zoals sensoren op reizigerstreinen, uit te voeren.

#### *Inzet reizigerstrein als meetrein*

Door reizigerstreinen met meetunits uit te rusten kunnen we dagelijks een groot deel van onze infrastructuur meten en met de informatie die hieruit komt preventief acties uitvoeren om storingen te voorkomen en de levensduur van infrastructuur te verlengen. De actuele status van onze infra meten deden we al, maar met meer en actuelere data kunnen we sneller fouten opsporen en oplossen. Hiermee voorkomen we (grote) storingen. We hebben vertraging opgelopen in de aanbesteding van inbouw van de meetunits, omdat er meer afstemming nodig was aangaande de aansprakelijkheid. We verwachten in Q3-2020 de aanbesteding te publiceren en eind Q4 definitief te gunnen. We verwachten in Q1 2021 te starten met de inbouw van de meetunits.

#### *Zelfrijdende treinen (Automatic Train Operation, ATO)*

- ATO is een systeem dat op diverse automatiseringsniveaus de machinist ondersteunt of bepaalde taken overneemt. De ATO-proeven in Groningen zijn in samenwerking met Arriva, Stadler en de provincie Groningen succesvol afgerond. TNO heeft hierbij het reizigersonderzoek geleid. ProRail heeft hierbij veel positieve media-aandacht ontvangen.
- We zijn gestart met het project automatisch rangeren. We hebben met de betrokken partijen samenwerkingsovereenkomsten afgesloten. We starten naar verwachting in het najaar met de proeven.
- NS heeft inmiddels op de Hanzelijn een geslaagde ATO-test uitgevoerd. NS gaat door met het uitvoeren van ATO-testen in samenwerking met ProRail. Hierbij kijken we ook naar samenwerking op het gebied van automatisch rangeren.

#### *Waterstofrein*

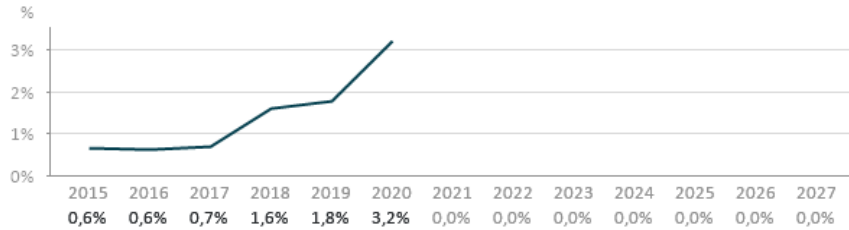
- ProRail zoekt actief naar alternatieven voor de tractievoorziening van de huidige diesellijnen, zoals inzet van de waterstofrein. Naast winst op het gebied van duurzaamheid is de waterstofrein ook stiller dan de huidige dieseltreinen die in het noorden rijden.
- In Q1 hebben we samen met de provincie Groningen, Arriva, Alstom, Engie Energie Nederland en Dekra een test uitgevoerd met een waterstofrein tussen Leeuwarden en Groningen. De testdoelen zijn ruimschoots gehaald. In Q2 heeft de projectgroep haar bevindingen opgeschreven in een interne rapportage. In Q3 publiceren we een publieksversie van deze test.



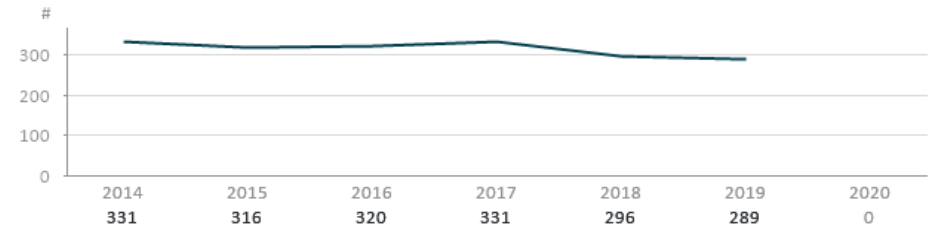
*de waterstofrein tijdens een testnacht*

## 2.3 ProRail Verduurzaamt – Duurzamere mobiliteit (1/3)

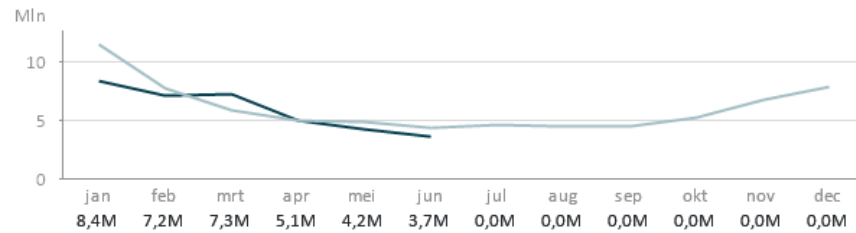
Opgewekte energie (%) per jaar | 2015-2027



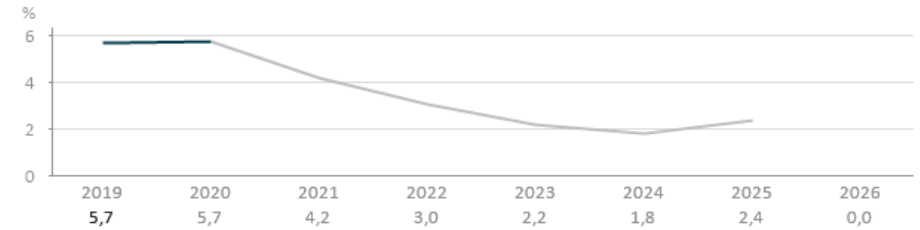
Aantal beschermde soorten per jaar | 2014-2020



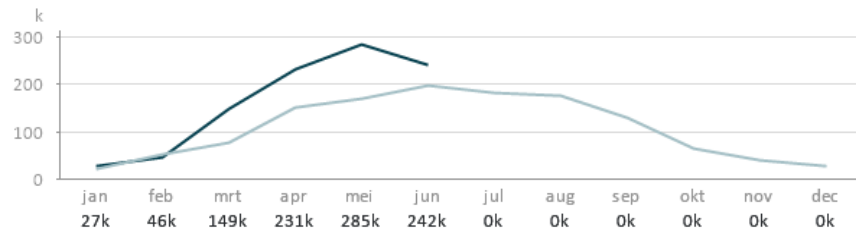
Energieverbruik [kWh] per maand | 2019-2020



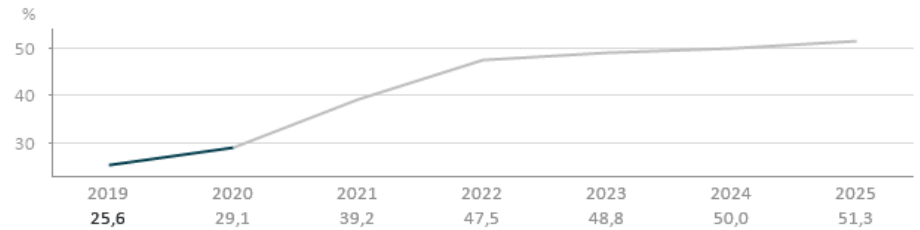
Reductie milieu impact materiaalgebruik (MKI), per jaar | 2019-2026



Energieopwekking [kWh] per maand | 2019-2020



Projecten met aanpak duurzaam werken (%), per jaar | 2019-2026



## 2.3 ProRail Verduurzaamt – Duurzamere mobiliteit (2/3)

### □ Algemeen

- De audit voor de *CO<sub>2</sub>-prestatieladder* is afgerond. We komen weer op niveau 5 uit. Om dit ook in de toekomst veilig te stellen werken we aan een CO<sub>2</sub>-besparingsplan.
- ProRail heeft naar aanleiding van de in Q1 uitgevoerde interne audit ‘Sturing op duurzaamheid’ in Q2 een voorstel uitgewerkt voor een nieuw sturingsmodel. Dit model bouwt voort op de in 2019 geïntroduceerde Routekaart Verduurzaamt, Kansenskaart en Verduurzaamt Deals. Het volgt uit de al langer erkende behoefte om de sturing op Verduurzaamt te verduidelijken en te formaliseren.
- Samen met IenW en RWS volgen we de strategie van IenW om *circulair en klimaatneutraal te werken in Rijksinfrastructuurprojecten*. Het doel is om met elkaar invulling te geven aan de afspraak uit het Klimaatakkoord om in 2020 tot afspraken te komen over het benutten van de inkoopkracht richting de Grond-, Weg- en Waterbouwsector (GWW). Een belangrijke uitwerking van de strategie is dat we klimaatneutraal en circulair werken nadrukkelijker gaan uitvragen in de aanbestedingen van projecten en dit financieel belonen. We richten ons op die systemen met de meeste CO<sub>2</sub>-uitstoot en materiaalverbruik: 1) bovenbouw spoor, 2) energievoorziening spoor, 3) bouwplaats en bouwlogistiek en 4) kunstwerken en overige materiaal. We maken hierbij gebruik van de kennis die we hebben opgebouwd vanuit de aanpak Duurzaam GWW en we koppelen dit aan de Verduurzaamt Deals.

### □ Mobiliteit: modal shift van vliegtuig naar trein

- Onze CEO John Voppen is benoemd tot vice-president van de brancheorganisatie van Europese spoorbeheerders EIM<sup>4</sup>.
- ProRail, andere Europese spoorbeheerders en IenW hebben de oproep gedaan aan de Europese Commissie om ook reizigerstreinen op te nemen in de Europese Green Deal. Door personenvervoer per spoor in de Green Deal op te nemen kan het Europese spoornetwerk sneller worden verbeterd waardoor we reizen per trein aantrekkelijk maken als alternatief voor het vliegtuig.
- Daarnaast heeft ProRail bijgedragen aan het op 1 juli 2020 door Rli<sup>5</sup> uitgebrachte advies ‘Verzet de wissel: naar beter internationaal reizigersverkeer per trein’ dat de raad heeft aangeboden aan IenW. Centraal in het advies staat de vraag hoe de factoren die een betere bereikbaarheid per spoor (van en vanuit Nederland) in de weg staan, kunnen worden weggenomen.



*de Eurostar die rijdt tussen Amsterdam en Londen*

<sup>4</sup>EIM: European Rail Infrastructure Managers

<sup>5</sup>Rli: Raad voor de leefomgeving en infrastructuur

## 2.3 ProRail Verduurzaamt – Duurzamere mobiliteit (3/3)

### ❑ Natuur

ProRail heeft het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) succesvol afgerond. Dit programma is 15 jaar geleden gestart om natuurgebieden weer aan elkaar te koppelen die door de aanleg van snel- en spoorwegen van elkaar gescheiden waren geraakt. ProRail heeft onder en over het spoor tien grote natuurbruggen en een groot aantal kleinere faunapassages aangelegd. Natuurgebieden zijn daardoor groter geworden en er zijn minder aanrijdingen met dieren.

### ❑ Energie

- We zien een voortzetting van de dalende trend in ons *energieverbruik* die deels ook het gevolg is van de zachte winter en de coronacrisis.
- We zijn een samenwerking gestart met RWS en het Rijksvastgoedbedrijf om kennis en ervaringen te delen m.b.t. het realiseren van *zonnestroominstallaties op daken* en de circulaire impact van *zonnepanelen*.
- ProRail heeft op station Maarn *gerecyclede perrontegels* gelegd. Hiermee besparen we 60.000 kg CO<sub>2</sub>. Ook hebben we de oude perronplaten van station Maarn hergebruikt in de circulaire proeftuin het Hof van Cartesius te Utrecht.

### ❑ Materialen

- We hebben de vernieuwing van bijna alle perrons in één contract uitbesteed aan vier aannemers. We gebruiken hierbij de Milieu Kosten Indicator (MKI) om te meten hoe de partijen hun ambitie om zoveel mogelijk duurzaam beton te gebruiken, waarmaken. Het doel is om de milieukosten met 4% per jaar te reduceren zoals afgesproken in het betonakkoord.
- Door de coronamaatregelen wordt er veel minder afval ingezameld en gescheiden. NS en ProRail werken aan een actieplan om te bepalen waar dit jaar nog resultaten te boeken zijn.

### ❑ Verduurzaamt Deals

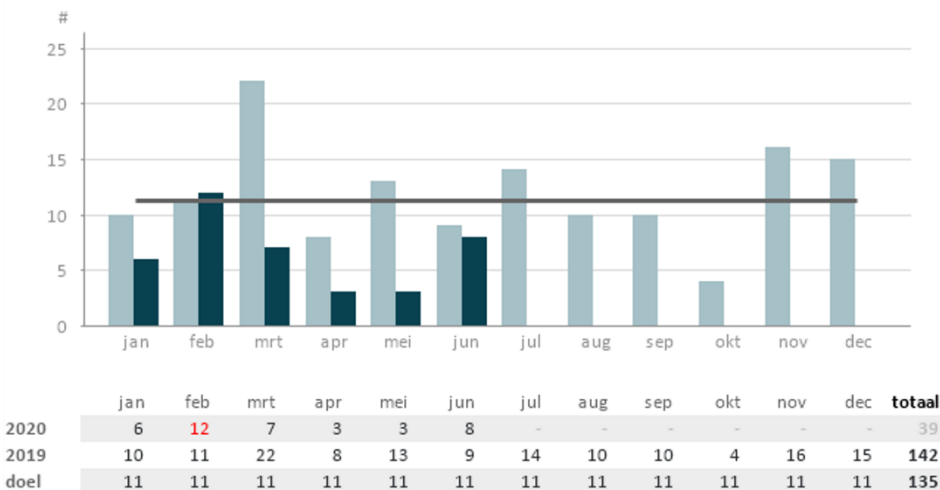
- We geven via de Routekaart Verduurzaamt invulling aan de strategische pijler Verduurzaamt. De Routekaart Verduurzaamt omvat een toekomstbeeld 2040, een kansenkaart voor 2027 en een actieplan met Verduurzaamt Deals voor 2020.
- Eind Q1 zijn we gestart met de uitvoering van deze deals, ondanks enige vertraging vanwege corona. We hebben concrete actieplannen vastgesteld en enkele complexe deals opgedeeld in kleinere deals. De eerste helft van 2020 stond voornamelijk in het teken van team- en planvorming, de tweede helft van 2020 zullen we deze plannen tot uitvoering brengen. Tot nu toe behaalde resultaten in 2020 zijn o.a.:
  - We hebben een overeenkomst gesloten voor een pilot van zes maanden voor een platform voor de materialenmarktplaats.
  - We hebben een succesvolle proef met de Coradia iLint waterstofrein uitgevoerd.
  - We zijn gestart met een proeftuin met verschillende niet-chemische bestrijdingsmiddelen.

		Voortgang Verduurzaamt Deals - doelen 2020				
		start	25%	50%	75%	afgerond
<b>Mobiliteit</b>	Meer treinen voor het klimaat	[Progress bar: ~25%]				
	Spullen per spoor	[Progress bar: ~25%]				
<b>Energie</b>	Schone bouwplaats	[Progress bar: ~25%]				
	Van diesel naar schone brandstof	[Progress bar: ~25%]				
<b>Materialen</b>	Marktplaats voor materialen	[Progress bar: ~25%]				
	Kansen in de koperketen	[Progress bar: ~25%]				
<b>Natuur</b>	Meer natuur in de berm	[Progress bar: ~25%]				
	Spoorbomen	[Progress bar: ~25%]				
	Natuurlijke beheersing	[Progress bar: ~25%]				

## 3. Veiligheid (1/5)

1

Aantal STS passages (ILT)

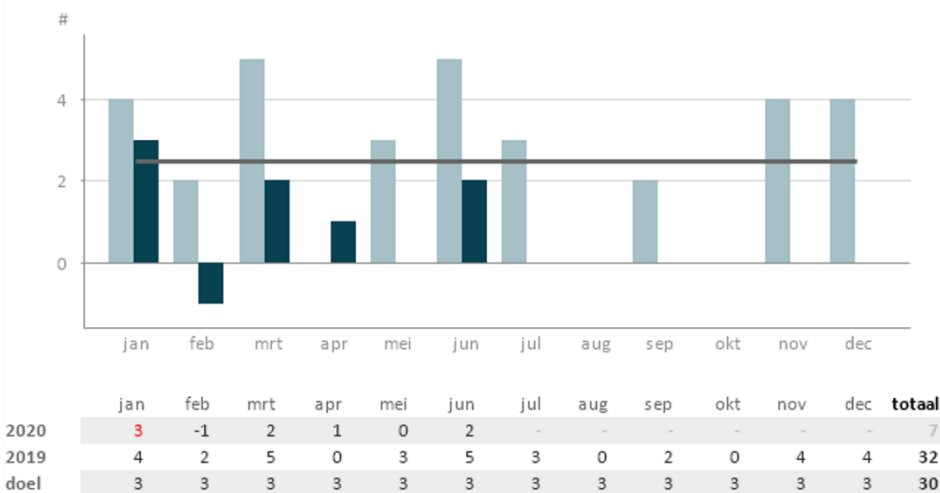


kwartaaltrend



1

Aantal STS passages met gevaarpunt bereikt



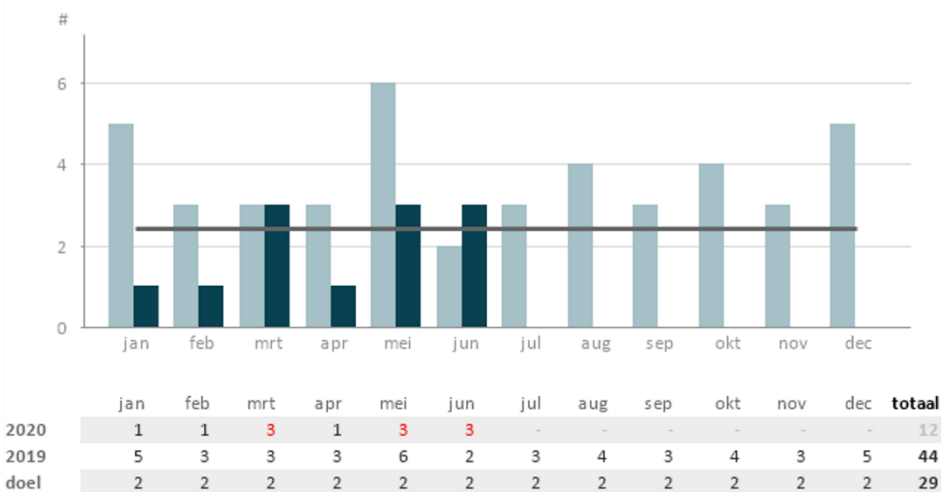
kwartaaltrend



Opmerking: ProRail werkt voor de volgende rapportage aan een andere manier van rapporteren van de veiligheidscijfers, waarbij correcties –bijv. na analyse van ILT- van eerdere incidenten zullen worden meegenomen in de maand waarin deze incidenten zich voordeden. Dit kan leiden tot het aanpassen van vergelijkende cijfers uit eerdere periodes. Momenteel worden deze gevallen gecorrigeerd in de maand waarin de correctie bekend wordt.

## 3. Veiligheid (2/5)

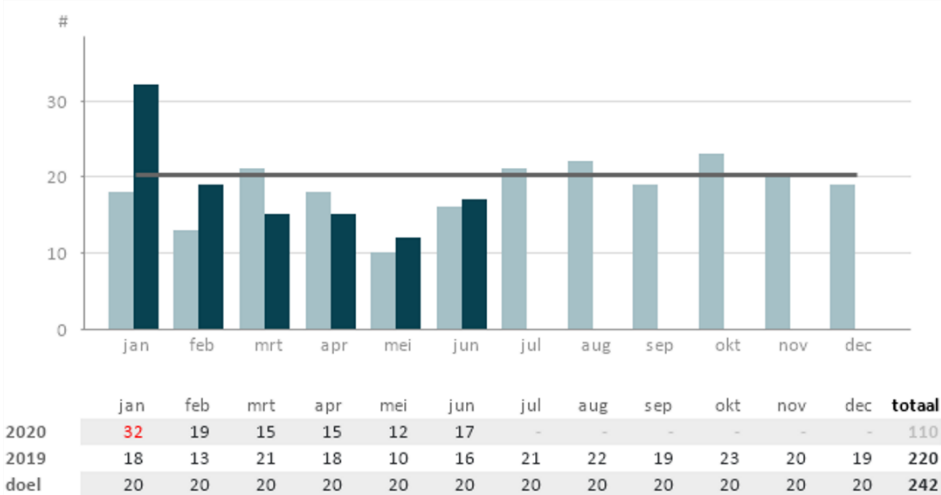
### Aantal aanrijdingen overweggebruikers



### kwartaaltrend



### Aantal suicides met schade of letsel door trein



### kwartaaltrend



Opmerking: ProRail werkt voor de volgende rapportage aan een andere manier van rapporteren van de veiligheidscijfers, waarbij correcties –bijv. na analyse van ILT- van eerdere incidenten zullen worden meegenomen in de maand waarin deze incidenten zich voordeden. Dit kan leiden tot het aanpassen van vergelijkende cijfers uit eerdere periodes. Momenteel worden deze gevallen gecorrigeerd in de maand waarin de correctie bekend wordt.

## 3. Veiligheid (3/5)

### ❑ STS-passages

Het aantal STS-passages\* in het eerste halfjaar 2020 was met 39 veel lager dan het eerste halfjaar 2019 (77). Hetzelfde geldt voor het aantal STS-passages met gevaarpunt bereikt (7 versus 19 in de eerste helft 2019). Ook zijn twee STS-passage S-bord binnen NCBG geregistreerd. Het lage aantal STS-passages is vooral het gevolg van de coronamaatregelen. We verwachten dat het aantal STS-en in het derde kwartaal weer normaliseert naar het niveau van het eerste kwartaal vanwege het hervatten van de volledige dienstregeling.

### ❑ Overwegveiligheid

- In het eerste halfjaar waren er 12 aanrijdingen op overwegen. Bij deze aanrijdingen zijn 3 dodelijke slachtoffers gevallen (allemaal wegverkeersdeelnemers). Tot ons verdriet is er een machinist overleden als gevolg van het overwegincident op een NABO (Niet Actief Beveiligde Overweg) in Hooghalen. NS en ProRail onderzoeken dit voorval, in afstemming met ILT en OvV. Daarnaast onderzoeken we of er mogelijke kortetermijnmaatregelen zijn die de veiligheid op en rondom de openbare NABO's kan verbeteren zolang ze nog bestaan.
- We hebben met het NABO-programma inmiddels 50 NABO's aangepakt. Het blijft ons streven om de resterende 130 openbare en openbaar toegankelijke NABO's uiterlijk eind 2023 aangepakt te hebben. Hiertoe hebben we de aanpak van het programma doorgelicht en herijkt. Het ministerie heeft voor de uitvoering van het programma additioneel € 14,4 mln beschikbaar gesteld om met de aanpak van 75 NABO's te kunnen starten. Dit is voor de korte termijn voldoende, maar niet toereikend voor de gehele scope. Naar aanleiding van de doorlichting onderzoeken we in overleg met IenW op welke wijze we de aanpak van de laatste 55 onbeveiligde overwegen kunnen financieren.
- We hebben in het eerste halfjaar diverse mijlpalen gerealiseerd voor de specifieke projecten binnen het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). We werken steeds meer gebiedsgericht dat leidt tot meer toekomstvaste en integrale oplossingen. We gaan deze werkwijze de komende periode doorontwikkelen. De staatssecretaris heeft € 10,6 mln

additioneel budget voor LVO Specifiek beschikbaar gesteld. Daarnaast zal ook een deel van de middelen voor LVO Generiek (subsidies voor Dichtligtijden en Afteller) worden ingezet voor LVO Specifiek zodat we afspraken met wegbeheerders kunnen maken en daarmee het LVO-loket open houden.

- Daarnaast hebben we een nieuwe aanpak voor reductie van dichtligtijden (incl. realisatie van de afteller) ontwikkeld. We werken, binnen de ontwikkeling van de generiek toepasbare maatregelen, naast dichtligtijdenreductie ook aan gedragsmaatregelen. We werken de komende periode onder meer aan de voorbereiding van een besluit tot uitrol van de flitscamera's, zoals beproefd in Hilversum. Daarnaast bereiden we het aanbrengen van ledverlichting voor om overwegen in het donker beter zichtbaar te maken. Ook onderzoeken we voor de oversteekhulp hoe we de kosten ten opzichte van de huidig ontwikkelde oversteekhulp kunnen beperken.
- Het komende halfjaar onderzoekt ProRail, in nauwe samenwerking met het ministerie, de mogelijkheden voor een structureel budget voor overwegveiligheid en brengen we hierover een advies uit. Daarnaast werken ProRail en het ministerie aan de implementatie van meer juridische middelen, zoals de aanwijsbevoegdheid en de verplichting tot het sluiten van landhekken, om uitvoering van veiligheidsmaatregelen op overwegen te versnellen en het beheer van overwegen te optimaliseren.

\* Definitieve aantallen worden door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vastgesteld in hun jaarverslag Spoorwegveiligheid. De aantallen voor 2020, maar ook voor 2019, zijn voorlopige aantallen en kunnen mogelijk nog wijzigen.



### 3. Veiligheid (4/5)

#### ❑ Suïcides

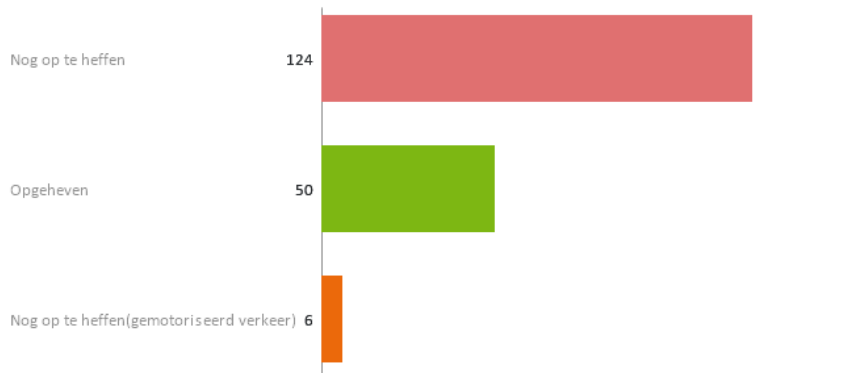
- In het eerste halfjaar vonden er 112 suïcides plaats waarvan 97 met dodelijke afloop. Dit is licht hoger dan in dezelfde periode over 2019 (97 suïcides waarvan 85 met dodelijke afloop). Vooral in januari 2020 was sprake van een relatief hoog aantal suïcides: 32 (2019: 18). We hebben hier geen verklaring voor.
- Het suïcidepreventieprogramma werkt onder meer aan fysieke afscherming. In het eerste halfjaar van 2020 hebben we een groot deel van de baan- en overweglocaties afgeschermd, die waren aangemerkt om aan te pakken.
- Een van onze acties is zorgen dat personeel binnen de spoorsector opgeleid is om verdacht gedrag te herkennen en mogelijk suïcidale personen aan te spreken. Het opleiden is door de coronamaatregelen stilgevallen, maar start vanaf Q3 weer op.
- In het tweede kwartaal hebben we een innovatie-uitvraag gedaan naar de markt om te komen met oplossingen voor beveiliging van de perronrand. Dit is een traject met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat en wordt begeleid door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.
- We verwachtten aan het begin van de lockdown i.v.m. corona dat er een toename zou volgen van het aantal suïcides als gevolg van de maatregelen. We zien deze stijging gelukkig tot nu toe niet. Onze zorg blijft voor de langere termijn bestaan als de economische gevolgen van de maatregelen optreden. We blijven de ontwikkelingen monitoren samen met de landelijke commissie Actuele Suïcideregistratie (onder leiding van 113 Zelfmoordpreventie) en we informeren het ministerie van VWS over een eventuele toename.

#### ❑ Veiligheidsladder

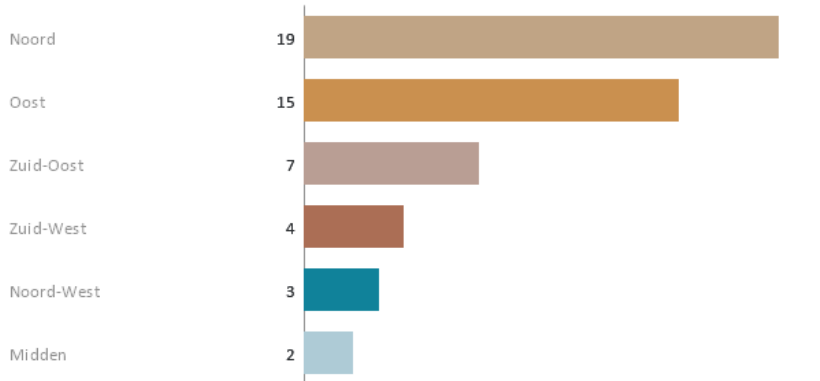
- We hebben de ambitie om op trede 4 (proactief) van de veiligheidsladder te opereren. Afgelopen jaren (2017 en 2018) hebben we dit niveau gehaald. Afgelopen jaar (2019) zijn we teruggezakt naar trede 3. Kiwa komt tot deze conclusie in haar audit begin dit jaar (2020). Kiwa mist de volgende aspecten die nodig zijn voor trede 4:
  - Leiderschap op gebied van veiligheid en voldoende betrokkenheid vanuit de lijn.
  - Expliciet beleid en een duidelijke visie, boodschap en uitgewerkte strategie.
  - Een ontwikkeld, volwaardig intern auditsysteem op het gebied van veiligheidsgedrag.
- Kiwa heeft ProRail concrete verbeterpunten meegegeven waar ProRail aan kan werken om weer op trede 4 te komen. De belangrijkste daarvan zijn:
  - Creëer een visie op veiligheid en maak veiligheid een duidelijker onderdeel van de ProRail-strategie 'Verbindt, Verbetert, Verduurzaamt'.
  - Werk aan een brede, integrale kijk op veiligheid die niet is beperkt tot het eigen taakgebied. Veiligheid werkt door in de keten.
  - Meet en bespreek het V&G-gedrag en de competenties van eigen medewerkers op een gestructureerde manier. Dan kun je ook naar een doel toewerken.
- We formuleren een veiligheidsstrategie die past in onze strategie Verbindt, Verbetert, Verduurzaamt, zodat ProRail zich op dit vlak verder ontwikkelt en we op een stevige trede 4 uitkomen.
- We gaan verbetering van de veiligheidscommunicatie ondersteunen met een interne campagne "Een Pro Praat Zo" met als doel de medewerkers te betrekken bij de verbetering en dat we elkaar direct aanspreken.

### 3. Veiligheid: status NABO opheffingen (5/5)

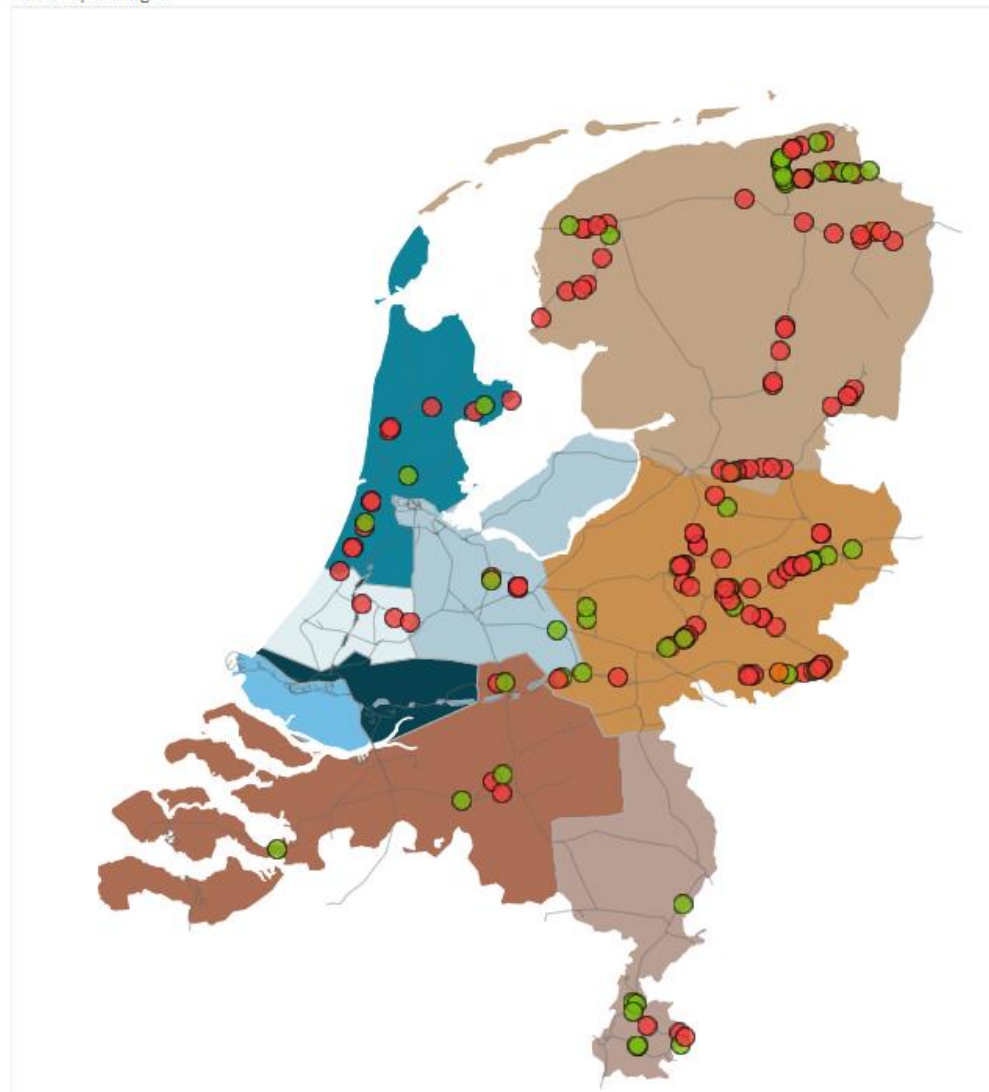
NABO opheffing en nog op te heffen, per status



NABO opheffing per gebied



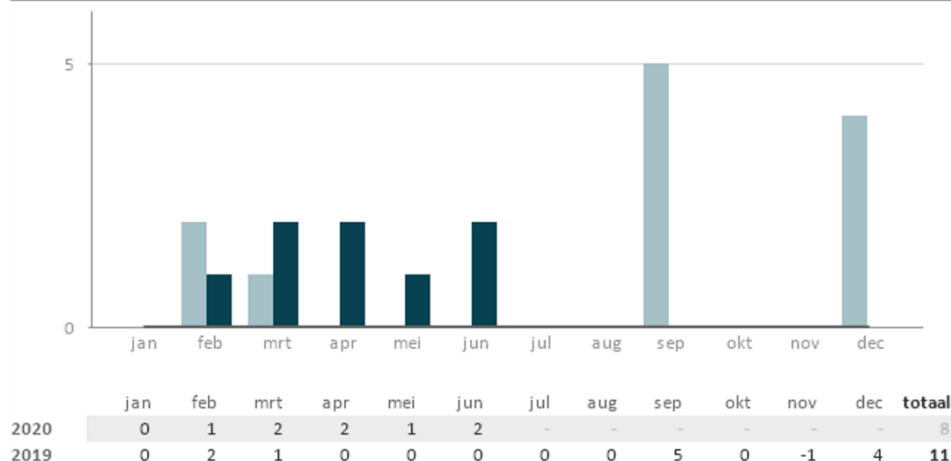
NABO opheffingen



## 4. Stakeholders (1/2)

1

Aantal milieu-overtredingen (geconst. door BG)\*



### □ Milieuovertredingen

#### Milieuovertredingen 2020

- Exclusief overtredingen op het gebied van veiligheidseisen constateerde het Bevoegd Gezag in het eerste halfjaar 8 milieuovertredingen t.o.v. 3 in dezelfde periode van 2019. Inclusief overtredingen op het gebied van veiligheidseisen waren dit er 16 in 2020 en 12 in 2019.
- We zien een daling van het aantal milieuovertredingen waarbij 1 last onder dwangsom (LOD) is opgelegd in 2020 (tot en met 30 juni 1 versus 12 in dezelfde periode in 2019). De LOD in 2020 heeft betrekking op niet toegestane snoeiwerkzaamheden tijdens het broedseizoen.

#### Last onder dwangsommen havenemplacementen

- We hebben op de havenemplacementen 21 lopende LOD's en 3 vooraankondigingen voor LOD's per 1 juli 2020. Deze LOD's hebben betrekking op milieugerelateerde tekortkomingen, tekortkomingen op de veiligheidsvoorzieningen t.b.v. omgevingsveiligheid, en het uitvoeren van logistieke activiteiten op locaties zonder (passende) vergunning.
- We hebben in het afgelopen jaar de tekortkomingen van 5 LOD's structureel opgelost. Doordat er minimaal een jaar geen tekortkomingen zijn geconstateerd op de betreffende last van deze LOD's heeft het bevoegd gezag deze, na een verzoek van ProRail, officieel ingetrokken. We hebben van de lopende 21 LOD's de werkzaamheden voor 13 LOD's afgerond of beheersmaatregelen getroffen. We werken aan het oplossen van de andere 8 LOD's (o.a. project bouw bluswatervoorziening Waalhaven Zuid en de vergunningsaanvraagtrajecten voor Vondelingenweg en Theemsweg).
- We stellen ons ten doel om de Rotterdamse havenemplacementen naar een voldoende en continu veiligheidsniveau te brengen, zodat continuïteit en daarmee economische vooruitgang in de Rotterdamse haven geborgd is. Per juli 2020 is de Bestuurlijke Kopgroep Rotterdamse havenemplacementen gestart. ProRail monitort samen met de gemeente Rotterdam, de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, DCMR Milieudienst Rijnmond, het Havenbedrijf en IenW de voortgang op deze doelstelling. ProRail heeft per half juli 2020 een integraal programmamanager aangesteld. Deze programmamanager is verantwoordelijk voor alle activiteiten en ontwikkelingen die ProRail op de Rotterdamse havenemplacementen onderneemt om tekortkomingen op te lossen.

#### Milieucompliance

Een externe consultant levert in Q3 2020 een analyse op over compliance op spoorwegemplacementen met betrekking tot milieu, natuur en externe veiligheid. Deze analyse schetst een brede context die verder gaat dan de huidige problematiek rondom compliance in het Rotterdamse Havengebied. We werken de resultaten van deze analyse uit in een plan van aanpak waarbij we de focus vooralsnog leggen op drie werkstromen: 1) Zee-Zevenaar, 2) beheer en 3) gebruik.

## 4. Stakeholders (2/2)

### Reputatie

Onze reputatiescore onder treinreizigers is 72 op een schaal van 100. We zien de stijgende lijn licht afvlakken in het tweede kwartaal van 2020 met daarbinnen een lichte daling op het gebied van Veiligheid.

Binnen de Europese transportsector is een score van 60 of hoger (zeer) goed, een score tussen de 50 en 60 gemiddeld en een score van 50 of lager zwak. We scoren in alle categorieën bovengemiddeld. Om het reputatieniveau vast te houden of te verbeteren, richten we ons op het vasthouden van onze goede operationele prestaties en focussen we op een aantal aanjagers die veel impact hebben op onze reputatie: veilig spoor, betrouwbaar spoor, werkomgeving en duurzaam spoor. In onze communicatie over andere onderwerpen geven we ook aan wat we voor de thema's doen aan mobiliteitsgroei, duurzaamheid, goederenvervoer en innovatie.

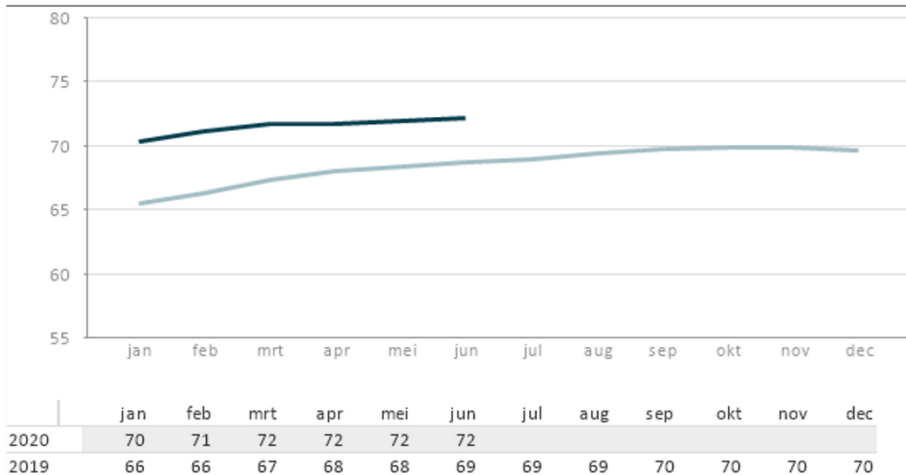
### Corona: gebruiksvergoeding

ProRail ondersteunt binnen zijn mogelijkheden de vervoerders in deze coronatijden. We komen vervoerders tegemoet via de gebruiksvergoeding: verlenging van de betalingstermijn en het niet toepassen van de reserveringsheffing.

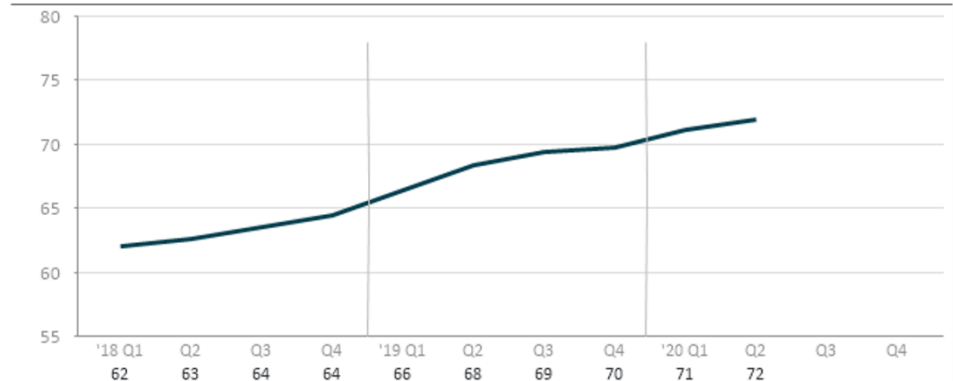
### Goederenvervoerders

- De openheid en transparantie in de communicatie over de actualiteit en voortgang op het plan van aanpak infra en processen op orde in het Rotterdams havengebied wordt door de goederenvervoerders op prijs gesteld. Complimenten werden uitgesproken over de update van het plan van aanpak in de stuurgroep infra op orde op 29 juni jl. Wel is de behoefte aan een normering met streef- en minimumwaarden uitgesproken ten behoeve van sturing en blijven partijen kritisch over de vele verstoringen. Het operationeel dashboard dat ontwikkeld wordt, maakt hiervan onderdeel uit.
- Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer (MSV): In Q2 2020 is binnen MSV een Marktvisie Spoorgoederen van de sectorpartijen opgeleverd met daarin de voorziene groei van het spoorgoederenvervoer voor 2040 en de maatregelen die nodig worden geacht om de voorziene groei mogelijk te maken. Een van de belangrijkste randvoorwaarde daarvoor is de aanleg van een noordtak van de Betuweroute die tevens meer capaciteit voor reizigersvervoer in de Randstad mogelijk maakt.

Reputatie (12-m. gem.)



kwartaaltrend



# Bijlage 1: Beheerconcessieprogramma's 2020 (1/5)

## A. Stop Tonend Sein (STS)-verbeterprogramma

### Mijlpalen 2020-2021

Uitvoeringsbesluit landelijke Upgrade S-borden (USB) voorzien eind Q2 2020 na afronding pilot te Blerick.

In 2020 en 2021 ondernemen we onder andere de volgende activiteiten:

- Upgrade S-borden:  
In 2018 is de pilot met de nieuwe S- en O-borden op Houtrakpolder geëvalueerd. Naar aanleiding daarvan is in overleg tussen ProRail, ILT en het ministerie van IenW besloten de beproeving uit te breiden en de ministeriële regeling spoorverkeer (zogenaamde seinenbijlage) met de nieuwe S- en O-borden aan te passen (gepubliceerd in oktober 2019).  
Voor de uitgebreide proef is emplacement Blerick gekozen. Deze wordt in Q2 2020 uitgevoerd en geëvalueerd. Parallel wordt landelijke uitrol door ProRail voorbereid.  
Na een positieve evaluatie kan direct met de uitrol worden gestart. Eind Q2 2020 is de uitrolplanning bekend. Dit is de laatst lopende projectactiviteit uit het STS-verbeterprogramma, zoals in 2012 opgestart.

De in de Stuurgroep STS benoemde speerpunten worden, voor zover nog niet is gebeurd in 2019, verder uitgewerkt in concrete acties en van een planning voorzien. De speerpunten zijn:

- Verbeteren van het botsrisicomodel o.a. door uitwerking van nadere differentiatie van de STS-passages m.b.t. botsrisico.
- Analyseren van rood-seinnaderingen (o.a. door analyse van ORBIT) om proactief spoorveiligheidsrisico's op te sporen.
- Monitoren van de effecten van initiatieven om het spoor intensiever te benutten (PHS, TWAS, verkort opvolgen, DSSA, etc.) op botsveiligheid.
- Monitoren en bespreken van de veiligheidseffectiviteit ORBIT.
- Ontwikkelen van een gezamenlijk afwegingskader voor eventuele vervolginvesteringen (na afronding huidige tranche 5) in ATB-Vv.
- Aandacht voor Human Factors bij Verkeersleiding en machinisten, onder andere organisatie gezamenlijke workshop en vervolg, onder meer werkwijze/procedures oud en nieuw systeem (ATB/ERTMS) en transitie gebieden ATB – ERTMS.
- Risicogestuurde aanpak/optimalisatie integrale vervoerssysteem m.b.t. botsrisico.

### Voortgang/Resultaat 2020

Upgrade S-borden:

- De nieuwe borden zijn inmiddels opgenomen in bijlage 4 van de regeling spoorverkeer en het OVS is aangepast.
- Een tweede pilot (Blerick) is in april 2020 in dienst gegaan, momenteel wordt er geëvalueerd. De ontwerpen van 80% van de locaties zijn uitgewerkt door het IB, voor 20% van de locaties zijn aanvullende maatregelen en regelgeving nodig. Dit betreft met name de vraag hoe om te gaan met de huidige toepassing van facultatief S-bord bij rangeergebieden. In samenwerking met de stuurgroep STS wordt een aanpak tot besluitvorming voorbereid.
- Landelijke uitrol 80% start in februari 2021, de 20% complexe situaties in september 2021. Landelijke uitrol is gereed december 2021.

Speerpunten:

- Doorontwikkeling van het botsrisicomodel wacht op besluitvorming van het DOSV. In Q3 worden de leden van het DOSV uitgenodigd voor een verdiepende workshop.
- Verkennende pilot met Big Data afgerond. De resultaten zijn positief ontvangen door de leden van de stuurgroep. Momenteel worden diverse data-analyses uitgevoerd. Resultaten worden verwacht eind Q3.
- Human Factors (HF) workshop: de stuurgroep bereidt een voorstel voor voor het vervolg op de succesvolle HF-workshop van 2019.
- Gezamenlijk afwegingskader vervolginvesteringen: conform de Beleidsagenda spoorveiligheid 2020-2025 wordt er in principe niet meer geïnvesteerd in ATB-Vv, met een uitzondering voor recidive seinen. Daar is een beschikkingsaanvraag voor voorbereid.

## Bijlage 1: Beheerconcessieprogramma's 2020 (2/5)

### B. Prestatiegericht Onderhoud (PGO)

#### *Mijlpalen 2020-2021*

Voor 2020 ligt de nadruk op de mobilisatie van de resterende gebieden.

- Gelre, Wadden, Twente, Den Haag, Zee-Zevenaar en Neerlands Midden staan (behoudens eventuele juridische procedures) gepland voor (afronding van) mobilisatie in 2020.
- Met de contractering van tranches 8 en 9 zijn alle 21 gebieden aanbesteed conform de doelstelling van het programma.
- De plancyclus van (her-)aanbesteden van aflopende contracten tranche 1 en verder wordt opgesteld, inclusief doorontwikkeling van het onderhoudscontract (contractvorm 4.0).

#### *Voortgang/Resultaat 2020*

- De mobilisatie van de PGO-gebieden Gelre, Wadden, Twente, Den Haag en Zee-Zevenaar is afgerond.
- De gunning van het laatste gebied, Neerlands Midden, is na vertraging vanwege juridische procedures inmiddels definitief. Hiermee is aan de doelstelling van het programma om alle 21 gebieden aanbesteed te hebben, voldaan.
- De mobilisatie Neerlands Midden start in de tweede helft 2020.
- De plancyclus (her-)aanbesteden aflopende contracten is opgesteld. Dit is het referentie tijdspad voor de doorontwikkeling van het onderhoudscontract (contractvorm 4.0).
- De afsluiting van het programma is gestart.

# Bijlage 1: Beheerconcessieprogramma's 2020 (3/5)

## C. Verbeterprogramma HSL-Zuid

### *Mijlpalen 2020-2021*

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. Hierbij is er in het verbeterprogramma blijvende aandacht voor verankering in de lijnorganisatie.

Naast de dynamische verbetermaatregelen zijn er de volgende mijlpalen :

- Het realiseren van windschermen op de brug Hollandsch Diep
- Het realiseren van snelschakelaars in de spanningsluizen
- Het treffen van windmaatregelen op de hotspot Bleiswijk
- Het aanpassen van SMB 2378 bij Zevenbergschenhoek

Vanuit het € 60 mln pakket zullen nog aanvullende verbetermaatregelen worden toegevoegd aan bovenstaande lijst.

### *Voortgang/Resultaat 2020*

In februari 2020 zijn in samenspraak met NS prestatiedoelstellingen voor alle operationele afdelingen vastgesteld. Tot aan de start van de coronacrisis hebben we hierop gestuurd. De tweede helft van 2020 zullen wij dit weer oppakken.

In de eerste helft van 2020 heeft ProRail, in navolging op NS, een voorstel gemaakt voor een nieuwe governance rondom het HSL-verbeterprogramma waarbij de sturing op de HSL-prestaties nog meer in de lijn wordt belegd. In de tweede helft van 2020 stemmen wij dit voorstel af met NS en het ministerie van IenW om vervolgens besluitvorming te organiseren.

Gedurende de coronacrisis hebben ProRail en NS in nauwe samenwerking gekeken hoe de risico's van het weer opstarten van treinverkeer over de HSL zoveel mogelijk konden worden gemitigeerd. Dit heeft gezorgd voor een succesvolle opstart van de treindienst op de HSL. Daarnaast heeft ProRail van de uitgedunde dienstregeling gebruik gemaakt om werkzaamheden in de Schipholtunnel naar voren te halen en werkzaamheden in de Willemspoortunnel uit te voeren.

Hoewel het € 60 mln pakket niet binnen het programma onder concessiesturing valt, geven wij hier wel de voortgang weer, omdat dit pakket als doel heeft om de prestaties op de HSL te verbeteren. In de eerste helft van 2020 zijn drie investeringsvoorstellen voor het € 60 mln pakket definitief goedgekeurd. Helaas heeft de coronacrisis een negatieve impact op de planning voor het realiseren van snelschakelaars in de spanningsluizen. Doordat ingenieurs uit Duitsland niet naar Nederland konden komen, moesten de werkzaamheden worden uitgesteld. Deze werkzaamheden worden opnieuw gepland.

# Bijlage 1: Beheerconcessieprogramma's 2020 (4/5)

## D. Toekomstbestendig werken aan het spoor (TWAS)

### Mijlpalen 2020-2021

Bij verlenging van het programma wordt in Q1 een lijst van producten en resultaten vastgesteld.

### Masterplanproces

ProRail heeft het Masterplanproces ingevoerd. Daarin worden alle werkzaamheden functiehandhaving, functiewijziging én omgevingswerken aan het spoor meerjarig (5 tot 10 jaar vooruit) integraal én in samenhang gepland (excl. Klein Onderhoud en Storingsherstel dat via PGO contractering meerjarig is belegd). Vaststelling gebeurt nadat het plan getoetst is op de beschikbaarheid van maatgevende resources als budget, personeel, hinderniveau van werkzaamheden, materiaal en materieel. In 2021 en 2022 wordt dit proces verder verbeterd.

Q1 2020: Masterplan 2022 (met een doorkijk naar 2026) vastgesteld.

Q1 2021: Masterplan 2023 (met een doorkijk tot 2027) vastgesteld.

### Nieuwe landelijke werkwijze

Nieuwe interactieve manier van werkpakketten samenstellen, aanbesteden en contracteren (TWAS handboek) opgesteld. Op basis van de ervaringen van sector brede lijn- en gebiedspilots is in 2019 een best-practice opgesteld die in 2020, gebiedsgewijs over Nederland wordt uitgerold.

Q4 2020: TWAS werkwijze landelijk geïmplementeerd.

Q4 2020: Roadmap doorontwikkeling TWAS sector breed vastgesteld.

### Optimalisatietooling

Eerste fase van tooling voor data-gedreven optimalisatie wordt in december 2019 opgeleverd: algoritmiek voor optimalisatie van de planning van buitendienststellingen.

Q1 2020: Ingebruikname fase 1 (optimalisatie algoritmiek planning buitendienststellingen). Validatie en verificatie vanaf jan 2020 en schaduwdraaien.

Q2 2020: Besluitvorming over haalbaarheid fase 2 (optimalisatie algoritmiek clusteren en combineren van werkzaamheden).

### Batenbarometer

Vanaf 2020 wordt het effect van de maatregelen uit TWAS zichtbaar gemaakt.

Q1 2020: besluit opzet Batenbarometer en eerste vulling.

### Voortgang/Resultaat 2020

### Verlenging programma TWAS

Het Plan van Aanpak TWAS voor 2020 en 2021 is geconsulteerd bij de organisaties, vertegenwoordigd in de Kerngroep TWAS, en vastgesteld. In dit Plan van Aanpak zijn de te leveren producten opgenomen. Tijdens de consultatie stelde een aantal partijen de besparingsdoelstelling van TWAS ter discussie uit zorg dat deze tot disproportionele hinder kan leiden. Daarom wordt in Q3 2020 een werkgroep "Hinder vs Kosten" opgericht om het effect van TWAS-maatregelen op hinder en kosten expliciet te maken.

### Masterplanproces

Het Masterplan 2022 (met een doorkijk naar 2026) is vastgesteld en middels een marktconsultatie gepresenteerd en verspreid. Daarnaast is dit Masterplan gepresenteerd in de Kerngroep TWAS.

### Nieuwe landelijke werkwijze

De voorbereidingen voor de gebiedsgewijze uitrol van de TWAS-werkwijze lopen. Deze uitrol vindt in de tweede helft van het jaar plaats.

### Optimalisatietooling

De TVP-optimalisatietool voor het optimaliseren van de planning van buitendienststellingen is in januari 2020 opgeleverd en aan de sector gepresenteerd. De tool draait nu naast het reguliere proces. Via informatiesessies wordt de werking van de tool uitgelegd en de sector is uitgenodigd om te helpen deze te verbeteren en aan te vullen.

### Batenbarometer

De opzet van de batenbarometer is vastgesteld inclusief de manier hoe de TWAS-baten worden geregistreerd over zowel functiehandhaving als functiewijziging (MIRT en werken derden). Nadere analyse bevestigt dat de TWAS-baten, zij het getemporeerd door de uitrol via Samenspel voor meer treinen, zullen worden gerealiseerd. Deze temporisering wordt verwerkt in de subsidieaanvraag 2021.



## Bijlage 1: Beheerconcessieprogramma's 2020 (5/5)

### E. Programma: Verbeteraanpak Trein ETMET RoSA

#### *Mijlpalen 2020-2021*

Verbetermaatregelen selecteren met daarbij de afweging verbetermaatregelen op alleen Arnhem-Schiphol of Arnhem-Schiphol-Leiden-Rotterdam.

#### *Activiteiten 2020*

1. Afweging scope gemaakt in Middellange Termijn (MLT) Regie, inclusief naamswijziging.
2. Pakket aan verbetermaatregelen geselecteerd en vastgesteld in Stuurgroep MLT.
3. Realisatie en toetsing van verbetermaatregelen tot december 2021.



#### *Voortgang/Resultaat 2020*

1. In de Stuurgroep MLT is vastgesteld dat de verbetermaatregelen van toepassing zijn op Arnhem – Rotterdam – Schiphol – Leiden – Rotterdam. Naamswijziging naar ETMET RoSA. ETMET staat hierbij voor 'Elke Tien Minuten Een Trein'.
2. Samen met NS zijn de verbetermaatregelen per domein geïnventariseerd en afgestemd tot en met Raad van Bestuur ProRail. In de Stuurgroep MLT is dit pakket vastgesteld. Het totaalpakket aan verbetermaatregelen zorgt naar verwachting voor het halen van de doelstelling van het verbeterprogramma.
3. De vastgestelde verbetermaatregelen worden voor december 2021 gerealiseerd. Het ETMET RoSA kernteam met deelnemers vanuit ProRail en NS bewaken de voortgang en rapporteren aan het Directeuren Operationeel Overleg en indien relevant aan de Stuurgroep MLT. De onderliggende projectplannen voor realisatie van de maatregelen zijn grotendeels opgesteld. Het maatregelenpakket gaat ook worden getoetst en indien nodig worden bijgesteld en/of aangevuld.

## Bijlage 2: Beheerplan prestatie-indicatoren

Q2-19	Q3-19	Q4-19	Q1-20	Q2-20		Realisatie tm Q2-20	Prognose	Bodem- waarde	2019
0	0	7,0	0	0	Klantoordeel reizigersvervoerders	0	0	6,0	7,0
0	0	5,4	0	0	Klantoordeel goederenvervoerders	0	0	6,0	5,4
93,3%	93,4%	91,2%	92,1%	96,1%	Reizigerspunctualiteit HRN (5 min) (met NS)	92,8%	0	88,9%	92,6%
97,9%	97,9%	97,5%	97,5%	98,7%	Reizigerspunctualiteit HRN (15 min) (met NS)	97,7%	0	96,7%	97,7%
85,2%	85,6%	82,8%	81,0%	90,1%	Reizigerspunctualiteit HSL (5 min) (met NS)	82,4%	0	82,1%	83,4%
92,8%	92,8%	89,9%	92,2%	95,7%	Punctualiteit reizigersverkeer totaal (3 min.)	93,7%	0	86,8%	91,9%
96,3%	96,0%	93,1%	95,7%	97,6%	Punctualiteit regionale series (3 min.)	96,5%	95,4%	92,4%	95,2%
98,6%	98,6%	98,6%	98,0%	99,0%	Geleverde treinpaden reizigers	98,4%	98,5%	97,5%	98,5%
98	109	116	120	56	Impactvolle storingen op de infra	176	405	610	436
3,2%	3,1%	3,4%	3,2%	3,1%	Transitotijd goederen	3,2%	3,3%	7,5%	3,4%

*Toelichting bodemwaarde: Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator. In het geval van de prestatie-indicatoren 'Impactvolle storingen op de infra' en 'Transitotijd goederenvervoer' geldt een maximum.*



 Prognose 2020 is beter resp. slechter dan bodemwaarde.

## Bijlage 3: Beheerplan informatie-indicatoren

2019-Q2	2019-Q3	2019-Q4	2020-Q1	2020-Q2	Algemeen	Realisatie ytd 2020	2019	2018
41	42	42	39	32	Aantal treinkilometers (x 1 mln)	71	165	164
0,00	0,00	2,34	0,00	0,00	Aangevraagde treinpaden (x 1 mln)	0,00	2,34	2,36
0	0	0	0	0	Te beheren areaal	0	0	0
0,00	0,00	9,89	0,00	0,00	LCC-kosten per treinkilometer (in €)	0,00	9,89	26,67
0	0	63	0	0	Klantoordeel overheden	0	63	57
0,0	0,0	6,0	0,0	0,0	Klantoordeel verladers	0,0	6,0	6,8
0	0	70	0	0	Klantoordeel reizigers	0	70	65
14	15	14	13	10	Aantal tonkilometers (x 1 mld)	24	57	55

2019-Q2	2019-Q3	2019-Q4	2020-Q1	2020-Q2	Veiligheid, Milieu en Duurzaamheid	Realisatie ytd 2020	2019	2018
11	10	12	5	7	Aantal aanrijdingen overweggebruikers	12	44	32
0	1	1	1	0	Aantal botsingen trein - trein	1	2	1
0	0	0	1	0	Aantal ontsporingen (Europese definitie)	1	0	0
30	34	35	25	14	Aantal STS passages (ILT) *	39	142	137
8	5	8	4	3	Aantal STS passages met gevaarpunt bereikt	7	32	26
0	0	0	0	0	Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	0	0	1
0	5	3	3	5	Aantal milieu-overtredingen (geconst. door BG)	8	11	47
0,0	0,0	10,1	0,0	0,0	CO2-voetafdruk	0,0	10,1	12,2
0	0	0	0	0	Aantal overschrijdingen geluidproductieplafond	0	0	0

2019-Q2	2019-Q3	2019-Q4	2020-Q1	2020-Q2	Operationele performance	Realisatie ytd 2020	2019	2018
71,8%	71,1%	66,8%	69,9%	73,5%	Punctualiteit goederenverkeer (3 min.)	71,6%	69,7%	69,3%
74,5%	73,7%	69,0%	71,5%	78,8%	Goederentreinen op tijd aan de grens	74,8%	71,7%	71,9%
95,9%	95,5%	95,2%	95,2%	95,1%	Ongewijzigde routes goederenvervoer	95,1%	95,6%	95,9%
98,0%	99,5%	99,6%	99,6%	99,6%	Geleverde treinpaden goederenvervoer	99,6%	99,2%	99,5%
95,7%	95,4%	93,7%	96,0%	96,9%	Gereel. treinaansluitingen tussen vervoerders	96,3%	94,9%	95,3%
0	0	95,5%	0	0	Capaciteitsverdeling goederen (jaardienst)	0	95,5%	98,9%
0	0	71.396	0	0	Goederentreinen aansluitend op internat. net	0	71.396	68.386
0	0	1.055	0	0	Aantal 'Pre-arranged paths' van EU-corridors	0	1.055	782
0	0	99,0%	0	0	Responstijd aanvraag goed.paden binnen norm	0	99,0%	98,8%
0	0	3	0	0	Aantal overbelastverklaringen	0	3	8
673	745	614	699	640	Aantal TAO's techniek	1.339	2.737	3.348
139	138	168	114	150	Aantal TAO's processen	264	571	664
1.473	1.410	1.226	1.257	1.339	Aantal TAO's derden	2.596	5.334	5.523
108	101	179	93	13	Aantal TAO's weer	106	504	616
115	120	127	131	102	Gemiddelde hersteltijd TAO's (in min.)	116	121	133
2,9%	2,2%	2,1%	3,3%	1,1%	Uitgevallen treinen	2,3%	2,4%	2,4%
95,0%	95,0%	93,4%	93,0%	95,5%	Reizigerspunctualiteit HSL (15 min) (met NS)	93,4%	93,8%	92,5%

\* Definitieve aantallen worden door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vastgesteld in hun jaarverslag Spoorwegveiligheid. De aantallen voor 2020, maar ook voor 2019, zijn voorlopige aantallen en kunnen mogelijk nog wijzigen.