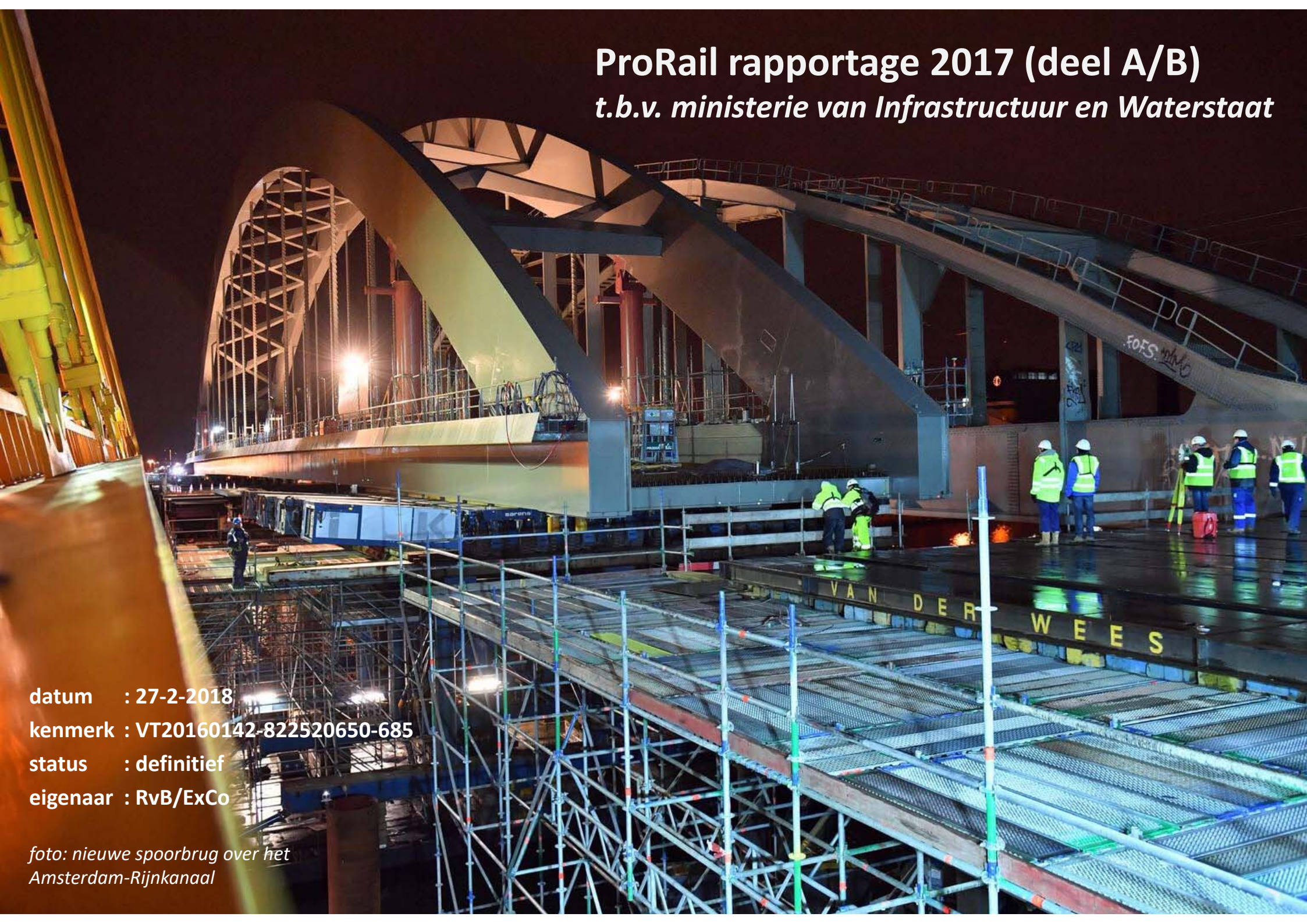


ProRail rapportage 2017 (deel A/B)

t.b.v. ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

datum : 27-2-2018
kenmerk : VT20160142-822520650-685
status : definitief
eigenaar : RvB/ExCo

*foto: nieuwe spoorbrug over het
Amsterdam-Rijnkanaal*



Inhoudsopgave

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

1. Highlights – Overall

ProRail kijkt positief terug op 2017 en ziet tegelijkertijd ruimte voor verbetering. In 2017 steeg op veel gebieden de punctualiteit: op het Hoofdrailnet, op de HSL en ook voor goederentreinen. 2017 stond in het teken van vernieuwing. ProRail heeft een geheel vernieuwde dienstregeling ingevoerd, grote infrastructuurprojecten gerealiseerd, vorderingen gemaakt met prestatiegericht onderhoud en de bijsturing bij verstoringen verder geprofessionaliseerd. Zowel treinreizigers als reizigers- en goederenvervoerders tonen hun waardering voor onze prestaties; de score voor reputatie is gestegen en de klantoordeelcijfers zijn beter dan respectievelijk gelijk aan 2016. Verdere verbetering is nodig op onder andere het domein van het terugdringen van het aantal impactvolle storingen. Dit aantal is helaas niet gedaald ten opzichte van 2016 en de bodemwaarde van deze prestatie-indicator is niet gehaald. Voor goederenvervoer zijn sinds eind 2016 bijsturingsmaatregelen genomen om de prestaties te verbeteren. Het effect hiervan is onvoldoende zichtbaar in de prestatie-indicator. Om die reden stapt ProRail, na overleg met de goederenvervoerders en IenW, in 2018 over naar de nieuwe prestatie-indicator Transitotijd. Helaas waren in 2017 ook zes dodelijke slachtoffers te betreuren bij aanrijdingen met overweggebruikers. Dit onderstreept het belang van het versneld opheffen van overwegen.

Samen met de spoorsector heeft ProRail de spoorinfrastructuur verder verbeterd en verduurzaamd. Hiermee geven we ook invulling aan onze nieuwe missie 'Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt'.

Er waren ook enkele grote verstoringen, veroorzaakt vooral door extreme weersomstandigheden (o.a. sneeuw in dec. en storm in feb.), grote stroomstoring bij Liander in Amsterdam en snelheidsbeperkingen door defecte brug bij Gouda.

De resultaten van de internationale benchmark (2011-2015) tonen aan dat ProRail goede tot zeer goede prestaties heeft geleverd, tegen relatief lagere kosten. Op een aantal belangrijk gebieden presteert ProRail bovengemiddeld, vaak zelfs goed tot zeer goed, in vergelijking met de peer group. ProRail blijft zich inzetten voor verdere verbetering onder meer op het gebied van uitval, treinpunctualiteit goederenvervoer en hersteltijd na verstoringen.

Met ingang van de nieuwe dienstregeling 2018 (ingegaan op 10 dec. 2017) rijden dagelijks 6 intercity's per uur per richting op het traject Amsterdam en Eindhoven.

Deze frequentieverhoging is het resultaat van Beter en Meer. Met deze nieuwe dienstregeling is het vervoersaanbod verder verbeterd. Een ander voorbeeld is dat er meer sprinters tussen Utrecht en Houten Castellum zijn gaan rijden.

Direct bij ingang van de nieuwe dienstregeling 2018 had Nederland te kampen met bijzondere weersomstandigheden. De sneeuw heeft de infrastructuur in heel Nederland flink op de proef gesteld. Incidentenbestrijders stonden klaar op strategische plekken. De spooraannemers zijn in het barre winterweer 24/7 doorgegaan met het oplossen van storingen en het begaanbaar maken of houden van het Nederlandse spoor. ProRail heeft op deze dagen een 'out-of control' situatie weten te voorkomen.

In december bleek dat de snelheidsverhoging op de Kamperlijn niet veilig was. Betrokken partijen zijn geïnformeerd en is gestart met een oplossing. Zo zoeken we uit hoe de bodemgesteldheid is en hoe het komt dat de problemen niet eerder in beeld waren. De gekozen aanpak om station Zwolle Stadshagen zo snel mogelijk in de dienstregeling op te nemen is aan betrokkenen gecommuniceerd.

In Q4 is ProRail gestart met een strategietraject om haar missie vorm te geven langs inhoudelijke doelen op Verbindt, Verbetert en Verduurzaamt en drie doelen op het gebied van houding en gedrag.

Operationele prestaties

- De prestaties voor punctualiteit zijn overall beter dan in 2016. De moeizame start in Q1 door een aantal impactvolle storingen en opstartproblemen in de dienstregeling 2017 is ruimschoots gecompenseerd door ingezette maatregelen.
- De KPI voor punctualiteit goederen (74,7%) is hoger dan 2016 en is onder de streefwaarde 2017 (haalbare waarde van 75% tot 77%) uitgekomen.
- In 2017 zijn veel maatregelen genomen om impactvolle storingen te voorkomen en de afhandeling te verbeteren. Ondanks deze maatregelen is de bodemwaarde (610) niet gerealiseerd (627); wel bijgedragen aan betere punctualiteitscijfers.
- Begin oktober bleek dat op een aantal locaties de wisselverwarming niet voor de start van het stookseizoen (15 okt.) klaar was. Er is direct actie genomen om de wisselverwarming werkend te krijgen en beheersmaatregelen te treffen. Eind Q1 2018 volgen de evaluatieresultaten.

1. Highlights – Beeldbepalende gebeurtenissen / mijlpalen

Beeldbepalende gebeurtenissen / mijlpalen in HY1

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

Beeldbepalende gebeurtenissen / mijlpalen in HY2

- Het ProRail Prestatie Dashboard is vernieuwd. Er zijn meer gegevens openbaar gemaakt over reizigers- en goederenverkeer per spoor.
- Beheerplan 2018 inclusief plan van aanpak 'Toekomstbestendig werken aan het spoor' (TWAS) en subsidieaanvraag 2018 zijn aangeboden aan lenW. De plannen voor 2018: meer treinverkeer mogelijk maken, nog beter onderhoud, spoor en stations verder verbeteren en de dagelijkse verkeersleiding.
- Alle stations in Nederland zijn nu toegankelijk voor blinden en slechtzienden. Deze mijlpaal hebben we gevierd met de Oogvereniging.
- Per 1 september jl. zijn de Kazerne Schiphol en de (nieuwe werkwijze) tunnel-alarmering gestart. Hierdoor is personeel eerder ter plekke bij een brandalarm in de Schipholtunnel en is het niet meteen nodig alle sporen buiten dienst te nemen.
- ProRail is voorzitter van een Europese werkgroep die de digitalisering van het spoor in Europa gaat trekken.
- CEO, de heer Eringa, is 15 november benoemd tot president van de European Rail

Infra Managers (EIM), de Europese organisatie van infrabeheerders. Hij gaat zich onder meer inzetten om het internationale vervoer per spoor eenvoudiger, duurzamer en goedkoper te maken.

- Start proef met camera's bij spoorwegovergangen in Hilversum. Er wordt getest of het mogelijk is om met behulp van een camerasysteem controles uit te voeren op risicovolle overwegen. Verkeer dat het spoor oversteeft als de rode lampen knipperen, wordt door die camera's geregistreerd.
- Afsluiting van het onderzoeksprogramma ExploRail tijdens internationaal symposium en innovatiefestival. Promovendi van Nederlandse universiteiten presenteerden de resultaten op de vraag 'Hoe maak je het Nederlandse spoor voor de toekomst zo goed mogelijk bestand tegen verstoringen?'
- Rapport aan lenW opgeleverd over de resultaten van een proeftuin voor de beveiliging van niet-actief beveiligde overwegen (NABO's) tegen veel lagere kosten. De proeftuin is voor ProRail een nieuwe manier om de markt te betrekken bij de zoektocht naar effectieve oplossingen voor railinfrastructuur en veiligheid met als kernbegrippen innovatie en kosteneffectiviteit.
- Start Servicedesk Basisnet. Vervoerders en verladers kunnen hier terecht met vragen over het vervoer en routing van gevaarlijke stoffen over het spoor.
- Twee goederenwagens met LPG ontspoord in Zeeland (geen lekkage).
- De voorbereiding van het overnemen van de eerste vijf Niet Centraal Bediende Gebieden (Leidschendam, Maastricht, Roosendaal, Alkmaar, Onnen) per 1 februari 2018 is gestart.



*minder technische storingen
rond Utrecht Centraal*

1. Highlights – Beleidsprioriteiten 2017 (1/2)

(1) Verbeteren van beschik- en betrouwbaarheid

- Overall zijn de activiteiten van de verschillende Beheerconcessieprogramma's conform planning gerealiseerd (zie verder bijlage 3).
- In december is de nieuwe dienstregeling 2018 gestart met daarin de eerste fase van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS): 6 intercity's per uur per rijrichting op het traject Amsterdam – Eindhoven.
- Het Centraal Monitor- en Beslisorgaan (CMBO) is vanaf maart operationeel. Tijdens een verstoring kunnen we nu beter en sneller informeren. De doelstellingen die ten grondslag lagen aan CMBO zijn in 2017 gerealiseerd.
- SpoorWeb¹ is in juni live gegaan en overgedragen aan de beheerorganisatie. Deze werkt aan een permanente doorontwikkeling van SpoorWeb. Tijdens de twee winterse dagen in december is SpoorWeb blijven functioneren.
- Om het versnellen van incidentenherstel mogelijk te maken is o.a. een proef van drie maanden gehouden om de aannemer 24/7 op Schiphol Airport te stationeren. In deze periode waren er twee incidenten. Op basis hiervan is besloten om niet door te gaan met de proef.
- Het verbeterprogramma Performance IC direct heeft geresulteerd in de stijging van de Reizigerspunctualiteit HSL (5 min) naar 83,5% boven de bodemwaarde.
- Het rekencentrum van de post Kijkhoek is verbeterd. Er is geïnvesteerd in de uitwijkvoorziening voor kantoorautomatisering van ProRail. Dit wordt in 2018 verder getest.
- In 2017 is de interactie tussen de ICT voor de railinfrastructuur en de ICT voor de interne bedrijfsvoering beter op elkaar afgestemd.



PHS

(2) Toekomstvast en efficiënt onderhoud

- In 2017 is samen met partijen in de spoorsector gewerkt aan een nieuwe visie op het toekomstbestendig en efficiënt werken aan het spoor. Deze visie is uitgewerkt in een plan van aanpak en aan lenW aangeboden. Insteek is hoe we de omslag maken naar een integrale en met alle partijen afgestemde meerjarenplanning voor onderhoud aan het spoor. Hierbij richten we ons primair op een optimalisatie tussen hinder voor reizigers en verladers, noodzakelijk onderhoud aan het spoor en de beschikbare financiële middelen.
- Er is een landelijke aanpak ontwikkeld gericht op het reduceren van het aantal spoorbreuken. De verbetermaatregelen richten zich op de top 3 oorzaken van een spoorstaafbreek.
- ProRail werkt vanaf half september niet langer onder hoogspanning. Dit betekent dat de spanning van de bovenleiding wordt gehaald bij alle werkzaamheden aan de bovenleiding. Door gebruik te maken van nieuwe technieken is het mogelijk om de periode waarin zonder hoogspanning wordt gewerkt, terug te brengen.
- PGO loopt op schema. In 2017 is de mobilisatie van de PGO-contractgebieden in tranche 2 en tranche 3, m.u.v. contractgebied Betuwe, afgerond. Dit contractgebied wordt in april 2018 gemobiliseerd. In 2017 zijn 8 onderhoudsgebieden omgezet. De einddatum (eind 2019) van het PGO-programma is nog steeds reëel.
- In 2017 is verder geïnvesteerd in betrouwbare informatie middels het programma SpoorData. De website Spoordata.nl is in 2017 live gegaan. In 2018 worden verdere stappen gezet onder meer via toepassing van het Bouw Informatie Model.



geen spanning bij werken aan de bovenleiding

¹ SpoorWeb: informatiesysteem voor een actueel beeld en bewaking van de operationele situatie over verstoringen in de treindienst en beschikbaarheid van het spoor.

1. Highlights – Beleidsprioriteiten 2017 (2/2)

(3) Spoorgoederenvervoer

- In 2017 heeft ProRail samen met vertegenwoordigers vanuit de spoorgoederensector gewerkt aan een masterplan om het aandeel van het spoorgoederenvervoer te vergroten en het wegverkeer te ontlasten. Dit plan wordt aangeboden aan het ministerie van IenW.
- In 2017 is de nieuwe governance voor de samenwerking met Havenbedrijf Rotterdam in werking getreden. Deze afspraken gaan over het gezamenlijk sturen op projecten en issues.
- Het project LEAN Waalhaven wordt gecontinueerd en indien mogelijk uitgebreid naar een ander emplacement in de Rotterdamse haven. Doel is het verbeteren van het 'feeding'-proces van en naar de terminal en het terugdringen van de overbelastverklaring op de infra van Waalhaven Zuid.
- Door minder werkzaamheden in Duitsland aan het Derde Spoor hebben in Nederland minder omleidingen dan gepland plaatsgevonden.
- Het aantal incidenten met gevaarlijke stoffen zit in 2017 met 43 (2016: 41) boven onze norm voor 2017 (30). De positieve trend in de prestaties van Wagon-Lading InformatieSysteem (W-LIS²) heeft zich in Q4 2017 doorgezet, maar blijkt einde van het jaar nog onvoldoende. Het is ook zorgwekkend dat de operationele aandacht bij individuele vervoerders voor non-RID³ (niet gevaarlijke goederen) verslapt door het aflopen van de bestaande financiële prikkels. Temeer, omdat ProRail door de rechter is aangesproken op zowel tijdigheid van informatievoorziening als de juistheid van de informatie. ProRail stelt zich op het standpunt dat zij slechts verantwoordelijk kan worden gesteld voor de tijdigheid en zal vervoerders nadrukkelijk aanspreken op de juistheid.



goederenvervoer
op de Betuweroute

- In de loop van 2017 is met de sector-brede verbeteraanpak op het Wagon Lading Informatiesysteem een verbetering van de registratie van RID-goederen op emplacementen gerealiseerd. Om de stap naar volledig juiste registratie te kunnen zetten, zijn pilots uitgevoerd, waarbij nieuw beschikbare technieken (GPS, sensors, camera's, etc.) worden ingezet. De pilot waarbij op emplacementen apparatuur in de baan wordt aangebracht (een combinatie van baansensors met slimme camera's en resultaten uit het al bestaande systeem Quo Vadis) blijkt de meest effectieve. In Q1 2018 worden de uitkomsten van de pilots en een doorkijk naar de toepassing ervan gerapporteerd aan IenW, zodat deze kunnen worden gedeeld met de Tweede Kamer.
- Het programma 'emplacementen op orde' heeft als doel om alle voorzieningen en informatie daarover zoals looppaden, verlichting en overpaden die ProRail op emplacementen aanbiedt op orde te krijgen en te houden conform Arbowetgeving. Met gebruikers zijn afspraken gemaakt over het uit te voeren werk en is gezamenlijk de prioritering bepaald. Het eerste deel van de werkzaamheden is uitgevoerd in 2017. De resterende werkzaamheden zijn geïnventariseerd en moeten in opdracht worden gegeven; uitvoering van deze werkzaamheden vindt plaats vanaf Q2 2018.
- Daarnaast organiseerde ProRail in 2017 'walks' op de havenspoorlijn met de stakeholders (vervoerders, terminals en operators) om zo het gesprek aan te gaan over de behoefte van de faciliteiten op emplacementen. Stakeholders waardeerden dit initiatief.



ertstrein op de
Betuweroute

² W-LIS: Informatiesysteem dat wordt gebruikt voor het geven van informatie over gevaarlijke stoffen op emplacementen.

³ RID: Reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen.

1. Highlights – Stations- en spoorvernieuwing

In 2017 zijn veel megaklussen conform plan gerealiseerd en zijn voor functiehandhaving meer werkzaamheden verricht dan voorgaande jaren.

Gerealiseerde werkzaamheden in HY1 zijn o.a.:

- Megaspooklussen geklaard: vier nieuwe hogesnelheidswissels bij Diemen. Tussen Schiphol en Amsterdam Centraal zijn diverse wissels, spoorstaven en dwarsliggers vervangen.
- Spoorvernieuwing: o.a. rond Gouda, tussen Zutphen-Winterswijk, Arnhem - Nijmegen/Tiel, Roosendaal, Utrecht - Den Bosch en Hoorn - Heerhugowaard.
- Spoor vervangen tussen Rotterdam Centraal en Rotterdam Zuid (de Willemsspoortunnel) vanwege einde levensduur.
- BBV-werkzaamheden Kijfhoek afgerond.
- Sporen in Assen: o.a. perrontunnel ingereden, nieuwe wissels en sporen aangelegd.
- Werkzaamheden aan Kamperlijn (elektrificatie, spoorvernieuwing, aanleg nieuw station Zwolle Stadshagen en upgrade station Kampen).
- Nieuwe branddeuren in de Hemtunnel geplaatst (spoortunnel onder het Noordzeekanaal).
- Diverse onderdoorgangen gerealiseerd zoals Waddinxveen, Venlo en Wolvega.
- Hoekse lijn is 'losgekoppeld' van het hoofdspoorwegnet.

Gerealiseerde werkzaamheden in HY2 zijn o.a.:

- Feestelijke opening vernieuwde inpandige fietsenstalling Amsterdam Centraal en eerste deel fietsenstalling bij stationsplein Utrecht Centraal.
- Opening station Boskoop Snijdelwijk.
- Kamperlijn na een buitendienststelling van 3 maanden (vernieuwing en elektrificatie) weer in gebruik genomen (m.i.v. de nieuwe dienstregeling rijden er elektrische treinen). De snelheidsverhoging is vooralsnog niet gerealiseerd.
- Grote buitendienststelling van 3 weken i.v.m. spoorstaafvernieuwing Moerdijkbrug afgerond.
- Nieuwe spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal geplaatst voor de spoorverdubbeling tussen Utrecht Centraal en Leidsche Rijn.
- Spoorbrug Zuidhorn is in gebruik genomen.
- Station Driebergen-Zeist: opening nieuwe busstation, plaatsing nieuwe loopbrug over het spoor en sloop oude stationsgebouw.
- Liggers over het spoor gelegd bij nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer.

- Spoorvernieuwing: o.a. rondom Tilburg, westzijde station Eindhoven, tussen Utrecht Centraal - Utrecht Overvecht, Haarlem - Zandvoort (incl. natuurbrug), Nijmegen - Cuijk, Hoorn - Purmerend, Hoorn - Enkhuizen, Zwolle – Deventer en Alphen - Gouda.
- Beveiligingssysteem ATB-Vv bij 95 extra seinen op de Brabantroute aangelegd.
- Opening vernieuwd stationsgebied Doetinchem.
- Ingebruikname onderdoorgang Leijenseweg te Bilthoven, opening onderdoorgang aan de Amersfoortseweg in Nijkerk en nieuwe onderdoorgang in Oisterwijk.
- Sluiting spoorwegovergang aan de Oude Trekweg in Harlingen.
- Onbeveiligd overpad bij station Tilburg Universiteit vervangen door nieuwe entree.
- Nieuwe reizigerstunnel onder station Den Haag Hollands Spoor geplaatst.
- Plaatsing smeerpotten in Hilversum en Leiden ter vermindering van de geluidshinder voor omwonenden als een trein door een bocht rijdt.
- Oude Botlekbrug is gesloopt.
- Een deel van de Betuweroute is geschikt gemaakt als omleidingsroute voor de ICE, zodat treinverkeer minder wordt gehinderd. Eind november reed de eerste internationale reizigerstrein hierover.
- Intelligent Platform Bar (LED-scherm met informatie over o.a. deurposities, waar de 1e en de 2e klasse zich bevinden) op perrons Schiphol Airport geplaatst. Hierdoor kunnen reizigers sneller in en uit de trein stappen, zodat het perron meer reizigers kan aan- en afvoeren.
- 1.900 zonnepanelen op de perronoverkapping van station Eindhoven zijn in werking gesteld.



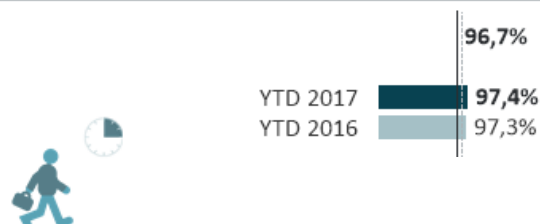
*vervangen van de spoorstaven
op de Moerdijkbrug*

2. Dashboard: Beheerplan prestatie-indicatoren

Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.)



Reizigerspunctualiteit HRN (15 min.)



Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.)



Treinpunctualiteit reizigersvervoerders (3 min.)



Treinpunctualiteit regionale series (3 min.)



Treinpunctualiteit goederenvervoer (3 min.)



Geleverde treinpaden reizigers



Impactvolle storingen op de infra *

* Het aantal impactvolle storingen kan nog wijzigen aangezien het validatieproces nog niet is afgerond.



Noot: De aanbevelingen vanuit de audit door KPMG in 2017 hebben geleid tot een aantal nieuwe prestatie-afspraken, waarbij de wijziging VKL/VOS met terugwerkende kracht voor 2017 van toepassing is. Hierdoor zijn de bodemwaarden en streefwaarden 2017 voor Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.), Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.), en Punctualiteit Reizigersverkeer totaal in dit dashboard aangepast.

Toelichting:

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

Onderbroken lijn: de streefwaarde voor 2017 zoals opgenomen in het Beheerplan 2017

In bijlage 1 zijn alle prestatie-indicatoren (incl. klantoordeelcijfers) weergegeven.

2. Dashboard: Beheerplan informatie-indicatoren

Aantal beïnvloedbare TAO's (tech.+proces)



YTD 2017 **4.082**
YTD 2016 4.279

Aantal TAO's derden



YTD 2017 **5.751**
YTD 2016 5.556

Aantal TAO's weer



YTD 2017 **591**
YTD 2016 687

Aantal STS passages (ILT)



YTD 2017 **108**
YTD 2016 102

Aantal STS passages (gevaarpunt bereikt)



YTD 2017 **34**
YTD 2016 30

Aantal aanrijdingen overweggebruikers



YTD 2017 **30**
YTD 2016 26

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

Uitgevallen treinen



YTD 2017 **2,2%**
YTD 2016 1,9%

Reizigerspunctualiteit HSL (15 min.)



YTD 2017 **93,5%**
YTD 2016 92,0%

Aantal milieu-overtredingen (geconst. door BG)



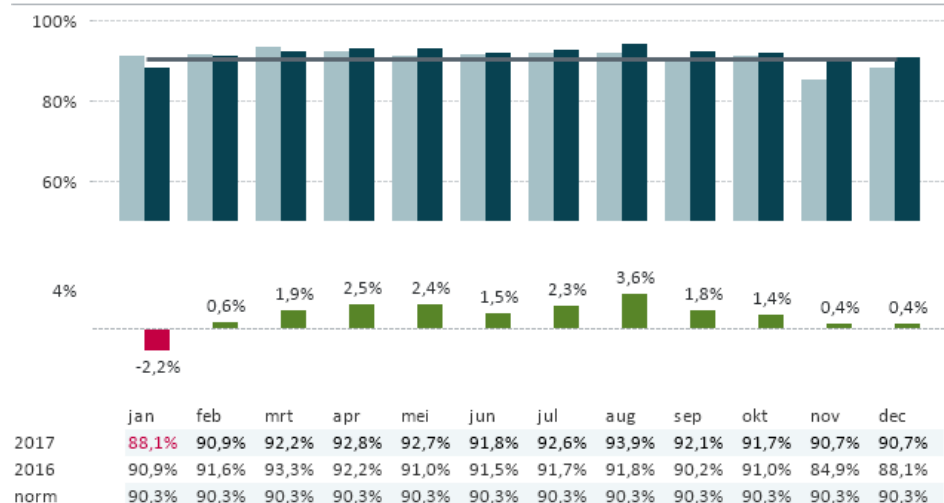
YTD 2017 **64**
YTD 2016 41

2.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid (1/4)

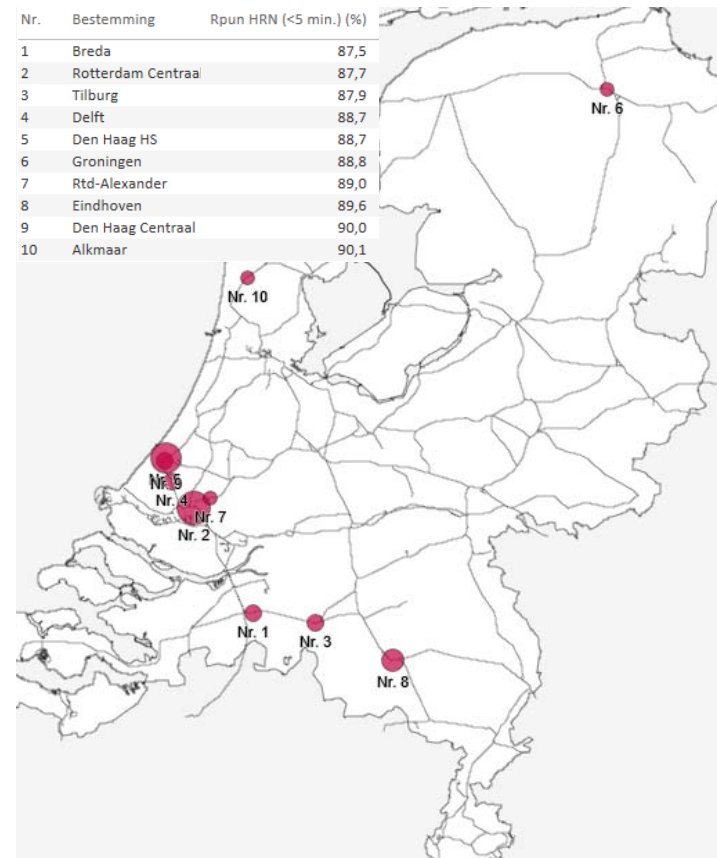
Algemeen

- De goede prestaties in 2017 komen door o.a. een robuuste dienstregeling (opstartproblemen zijn door maatregelen ruimschoots goed gemaakt in de rest van het jaar) en een intensievere samenwerking tussen ProRail en vervoerders op verschillende lagen in de operatie.
- In 2017 is een geheel vernieuwde dienstregeling ingevoerd en een proef met hoogfrequent rijden uitgevoerd. Ondanks deze veranderingen en een moeizame start in de eerste maanden steeg op veel gebieden de punctualiteit: op het Hoofdrailnet, op de HSL en ook voor goederentreinen. Op het Hoofdrailnet was de punctualiteit zelfs hoger dan ooit. Het percentage geleverde treinpaden bleef daarbij op niveau. Dat de hoge punctualiteit van de regionale series licht daalde, heeft vooral te maken met de nieuwe dienstregeling van Arriva in Zuid-Limburg, die de regio echter ook veel voordelen biedt.
- Vanwege het niet behalen van de bodemwaarden voor de prestatie-indicatoren punctualiteit goederenvervoer en impactvolle storingen levert ProRail middels een verantwoordingsbrief de informatie bij IenW aan ter onderbouwing van de gerealiseerde prestaties.

Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.)

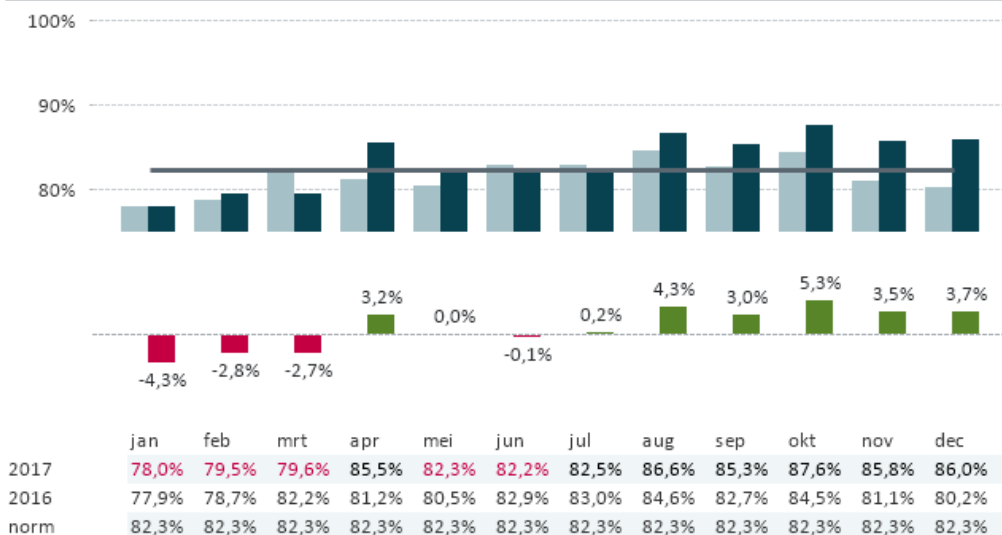


reizigerspunctualiteit (5 min.) voor grote stations met meer dan 2 mln reizigers per jaar



2.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid (2/4)

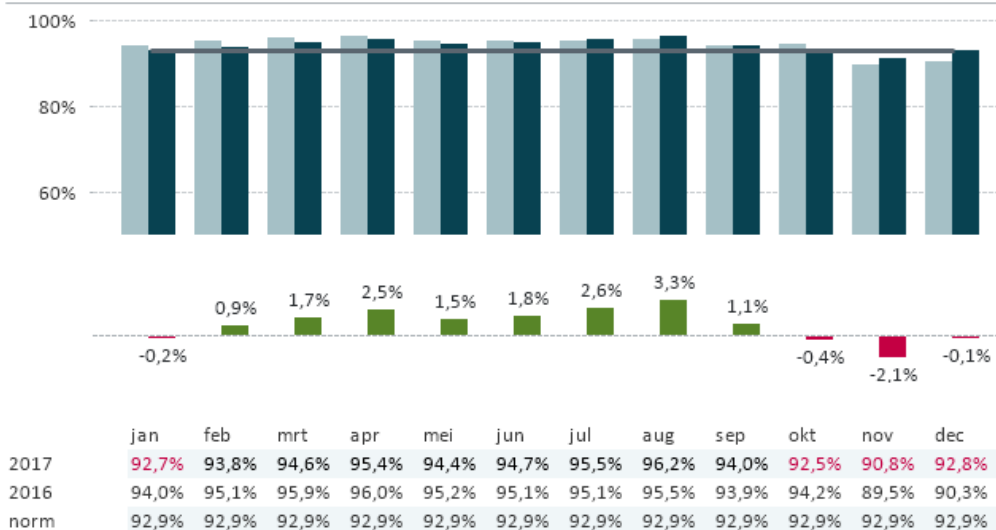
Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.)



Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.)

- Realisatie is met 83,5% (HY1: 81,2%) hoger dan de bodem- en streefwaarde (82,1% resp. 82,3%). Ingezetten verbetermaatregelen hebben na april geleid tot betere prestaties en een goed HY2. Deze verbetermaatregelen zijn o.a.:
 - Infrastructuur en materieel zijn verbeterd;
 - Aangescherpte voorrangregels voor de IC Direct bij een vertraagde Thalys uit België;
 - Kruisers en instapbegeleiding in Rotterdam, Amsterdam en Schiphol;
 - De leercirkel voor machinisten en de vernieuwde bijsturingsofzet begint na een periode van gewenning zijn vruchten af te werpen.
- ProRail blijft ook in 2018 verhoogde aandacht voor de prestaties op de HSL houden inclusief monitoring in de keten. Het relatief lage aantal treinen maakt de KPI gevoelig voor incidenten, nieuwe productintroducties (IC-Brussel, Eurostar) met het bijbehorende proefbedrijf, toegenomen drukte in Amsterdam en Eindhoven door het hoogfrequent rijden op de A2-corridor en de toegenomen drukte in de treinen zelf.

Treinpunctualiteit regionale series (3 min.)

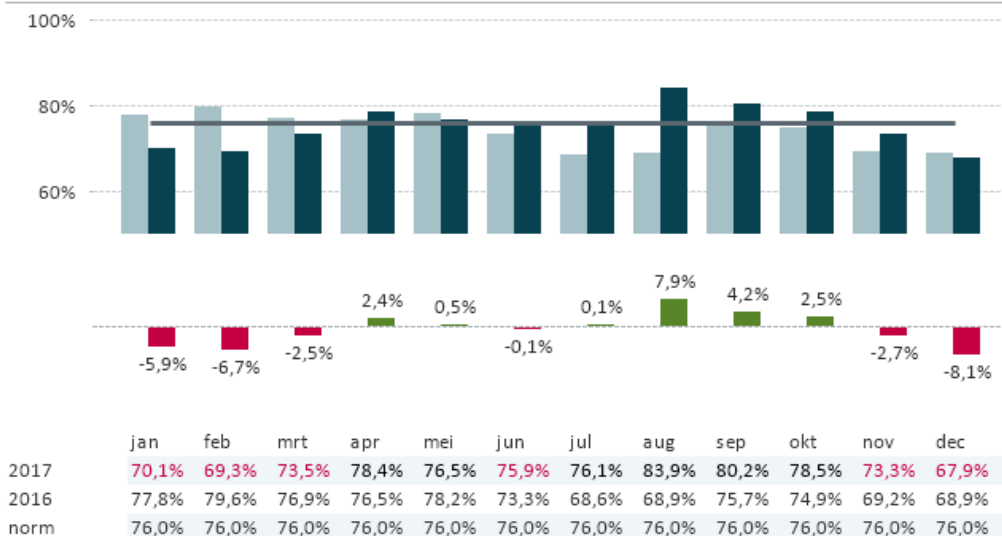


Treinpunctualiteit regionale series (3 min.)

- De realisatie 2017 is 93,9% (2016: 94,1%) en is hoger dan de bodem- en streefwaarde (92,4% resp. 92,9%).
- De voornaamste oorzaak van de lagere realisatie t.o.v. 2016 is de opstartproblemen bij de nieuwe concessie in Limburg door nieuwe omlopen, kortere rijtijden, krappere keringen en nieuw materieel. Hierop is samen met de vervoerder actie ondernomen, waarna de prestaties verbeterden.

2.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid (3/4)

Treinpunctualiteit goederenvervoer (3 min.)

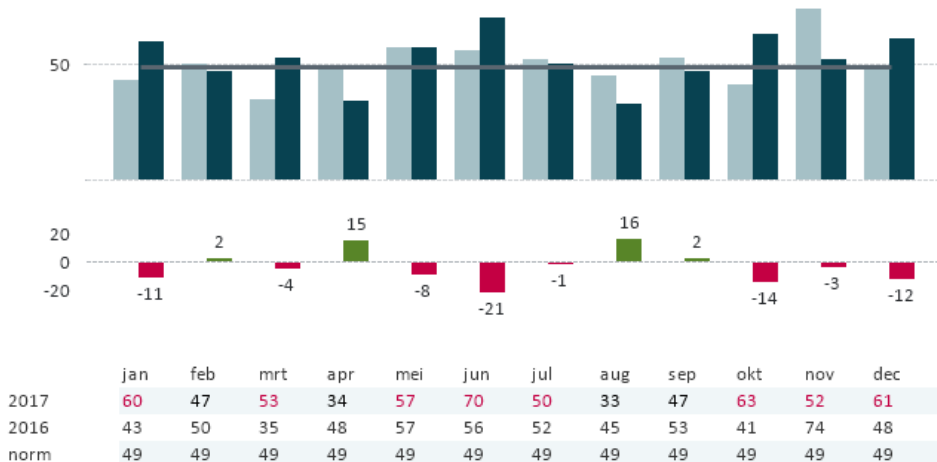


Treinpunctualiteit goederenvervoer (3 min.)

- De realisatie 2017 is met 74,7% beter dan 2016 (73,7%) en lager dan bodem- en streefwaarde (80,0% resp. 76,0%).
- Belangrijkste oorzaken hiervoor zijn o.a.
 - Snelheidsbeperking op de Moerdijkbrug tot augustus 2017;
 - Omleidingen door werkzaamheden Derde Spoor Duitsland;
 - Het winterweer in december.
- Doorgevoerde bijsturingsmaatregelen zijn o.a.
 - Het in samenspraak met vervoerders zo veel mogelijk plannen van goederentreinen in de beter presterende treinpaden in de dienstregeling.
 - Aangepast plan met een extra stop op de Betuweroute voor de meeste treinen op de corridor A'dam – Meteren, vooral in de richting naar A'dam, waardoor deze punctueel het gemengde net op rijden.
 - Extra aandacht voor het belang om goederentreinen met zo min mogelijk vertraging vanaf Kijfhoek het gemengde net op te rijden.
- ProRail heeft samen met lenW en de goederenvervoerders een nieuwe prestatie-indicator voor 2018 ontwikkeld, die beter aansluit op de processen van het goederenvervoer: KPI 'Transitotijd goederenvervoer'. Deze KPI meet welk deel van de goederentreinen door toedoen van ProRail meer dan een half uur langer onderweg is op het Nederlandse deel van hun traject. De huidige KPI wordt een informatie-indicator.
- lenW heeft KPMG een audit laten uitvoeren. Belangrijkste aanbeveling voor 2018 is dat ProRail in Q3 2018 in overleg met lenW, en in aanloop naar het Beheerplan 2019, zal bezien of de vastgestelde bodem- en streefwaarde voldoende ambitieus zijn.

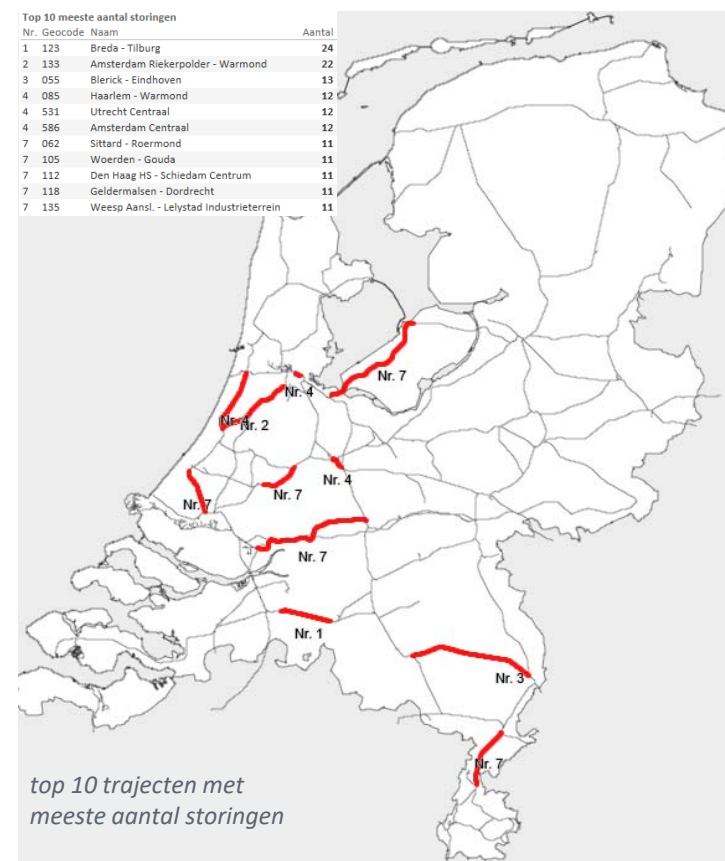
2.1 Punctualiteit en betrouwbaarheid (4/4)

Impactvolle storingen op de infra



- De realisatie 2017 is 627, boven de bodemwaarde (610) en 2016 (602).
- In 2017 zijn vanuit 'Regie op klanthinder' verbetermaatregelen doorgevoerd die moeten leiden tot een structureel lager aantal impactvolle storingen en daarmee minder klanthinder. Deze maatregelen beslaan vier gebieden:
 - 1) preventief voorkomen van storingen;
 - 2) verkorten van de hersteltijd van een storing;
 - 3) adequaat bijsturen van de treindienst in geval van een storing;
 - 4) verkorten van de duur van een opstart na een storing.
- In 2017 heeft de functiehersteltijd een positieve trend laten zien; op de andere drie gebieden is deze trend helaas niet zichtbaar.
- Belangrijkste acties in de aanpak van storingen zijn o.a. prestatiegericht inkopen van storingsherstel via PGO, ontwikkeling van de Meldkamer Spoor en start CMBO. Ook is aandacht besteed aan de beeldvorming over de aanpak van storingen o.a. door transparantie via het online prestatiedashboard en incidentonderzoeken.
- Op een aantal grote storingsdossiers is succes geboekt, zoals oplossing voor de Barendrechtunnel, aanpak van de Moerdijkbrug, aanpak spoorstaafdefecten en versnellen van de afhandeling van storingen in de Schipholtunnel.

— 2016 — 2017



	2017		2016		2015	
categorie	aantal	in %	aantal	in %	aantal	in %
derden	283	45%	264	42%	271	43%
weer	59	9%	42	7%	70	11%
techniek	215	34%	229	37%	206	33%
proces	59	9%	67	11%	80	13%
onbekend	11	2%	0	0%	1	0%
Totaal	627		602		628	

2.2 Veiligheid (1/2)

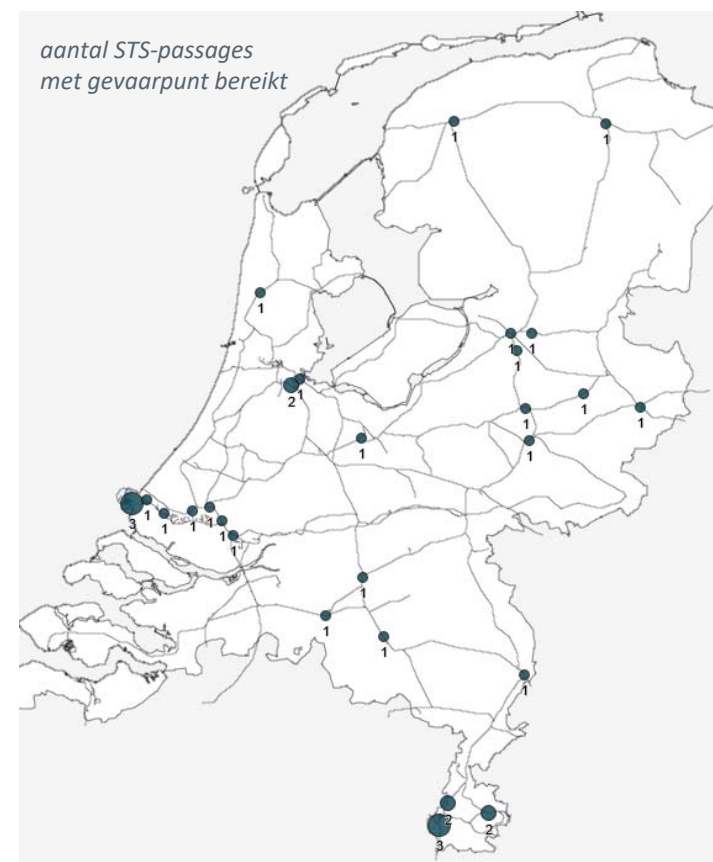
Algemeen

- De veiligheidsindicatoren scoren volgens verwachting. Wel zijn er in verhouding meer STS-passages met gevaarpunt bereikt*.
- Het aantal incidenten gevaarlijke stoffen ligt op hetzelfde niveau als in 2016; wel boven onze norm.
- In 2017 zijn acties in gang gezet om de veiligheidscultuur te versterken en om in 2018 naar trede 4 op de veiligheidsladder te bewegen.

Veilig reizen

STS-passages

- In 2017 hebben 108 STS-passages* (2016: 102) plaatsgevonden; aantal STS-passages met gevaarpunt bereikt* is uitgekomen op 34 (2016: 30).
- Uit een analyse over het eerste halfjaar 2017 komt het volgende naar voren:
 - ATB-Vv geldige ingreep niet (h)erkend (ingeschat als storing) door machinist en wordt 'overruled' met als gevolg doorrijden bij rood sein;
 - Nieuwe concessies (Limburg, Gouda-Alphen) leiden tot een tijdelijk grotere baanvakonbekendheid bij het rijdend personeel;
 - Onverwachte roodseinnaderingen en bijgestuurde situaties vergroten de kans op het missen van een rood sein door het rijdend personeel.
- Een analyse over de tweede helft van 2017 wordt begin 2018 afgerond.
- Daarnaast wordt er specifiek gekeken naar de verschillende STS-passages (hoge snelheid, STS-en havengebieden) en welke maatregelen hiervoor kunnen worden ontwikkeld. Omdat er meer data beschikbaar gaat komen (ORBIT) over de verschillende STS-passages zal ProRail beter in staat zijn om onderscheid te maken in effectieve maatregelen.
- Proef ORBIT (audiosignaal ter voorkoming van STS-passages) is geslaagd: ORBIT functioneert voldoende voor verdere implementatie. Besluit tot implementatie is genomen. Zie bijlage 3: B1.3 STS-verbeterprogramma.
- ProRail gaat samen met IenW en de sector onderzoeken welke maatregelen nog nodig zijn vóór de implementatie van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS. Daarbij wordt rekening gehouden met de afweging tussen de benodigde investeringen en het effect.



* Definitieve aantallen voor STS passages en STS passages gevaarpunt bereikt worden door ILT vastgesteld en gerapporteerd in het jaarverslag van ILT. De door ProRail gerapporteerde aantallen zijn (nog) niet de definitieve aantallen en worden niet met terugwerkende kracht gewijzigd.

2.2 Veiligheid (2/2)

Veilig leven

- Het aantal suicides met dodelijke afloop is in 2017 (215) licht gedaald ten opzichte van 2016 (221). De ambitie met het nieuwe programmaplan van ProRail is om de daling te versterken en door te zetten.
- Zie verder bijlage 3: B.1.6 LVO en B.1.6.1 NABO.
- In 2017 zijn 30 (2016: 26) aanrijdingen met overweggebruikers geweest met helaas 6 dodelijke slachtoffers (2016: 4).

Veilig werken

- In 2017 zijn 6 elektriseringsincidenten (2016: 7) geweest. Er zijn 0 aanrijdingen met personeel en 10 bijna-aanrijdingen geregistreerd (2016: 4 resp. 8).
- RailAlert inspecteurs zijn eind 2017 gestart met controleren op het naleven van de Life Saving Rules. Inmiddels zijn meer dan 5.000 inspecties uitgevoerd, waarbij ruim 100 overtredingen zijn geconstateerd. Bij 20% daarvan heeft ProRail een sanctie opgelegd.
- Om de geldigheid van het Digitaal Veiligheidspaspoort te kunnen verlengen is de Veiligheidstraining 'Spoor jij wel?' ontwikkeld en gestart.



*aanleg ATB-Vv
bij Gilze-Rijen*

2.3 Duurzaamheid (1/2)

Duurzaam reizen

Energie-reductie nog niet op schema:

- In 2017 zijn mooie stappen gezet op het gebied van energiereductie en het plaatsen van zonnepanelen. Door de vertraagde start van het nieuwe Energie Efficiency Plan (EEP) voor de periode 2017-2020 en het hoge verbruik zal de efficiencyverbetering in 2017 naar verwachting niet hoger zijn dan ca. 1-1,5%*. Dit komt door vertraging bij het realiseren van besparingsmaatregelen bij de ombouw van Infoplusborden, ICT-besparingsprojecten en binnen het programma verduurzamen stationsverlichting (led, dimmers). ProRail heeft daarmee niet de beoogde besparing van 2%, zoals afgesproken in het MJA3-convenant, gehaald. ProRail verwacht de achterstand de komende jaren in te kunnen lopen.
- Inzicht in kosten en (duurzame) baten van overstap op 3kV vergroot; voorfinanciering onderdeel regeerakkoord Rutte III (zie verder H.4 Innovaties).



1.900 zonnepanelen op de monumentale perronoverkapping van station Eindhoven

CO₂-emissie:

- Daling van de CO₂-emissie t.g.v. ons eigen energieverbruik naar ca. 12,5 kton (2016: 13,5 kton); onder de voor 2017 beoogde 14 kton. Doorgevoerde verbeteringen zijn o.a. de inkoop van 100% groen gas en transitie van gasgestookte naar elektrische wisselverwarming.
- Verificatie van de CO₂-voetafdruk is later afgerond dan gepland, maar bleek geen belemmering voor behoud van niveau 5 op de prestatieladder. De audit voor de CO₂-prestatieladder is in januari 2018.

Duurzaam leven

- Op een aantal plaatsen zijn spoorstaafconditioneringssystemen geplaatst die booggeluid moeten reduceren. Ook is in Hilversum als proef het eerste minigeluidscherm geplaatst. Uitrol ANAbel (overwegbel die minder hinderlijk is voor omgeving) is bijna afgerond: 102 van de geplande 108 overwegen zijn nu voorzien.
- Twee digitale communicatiedossiers (voor omwonenden en andere belangstellenden) opgeleverd die in woord en beeld laten zien hoe het geluid- en trillingenverhaal rond treinverkeer is.
- De natuurwaarden van circa 20% van onze spoorbermen zijn geïnventariseerd ten behoeve van de mogelijkheden voor duurzaam bermbeheer. Als eerste stap zijn de bermspecificaties voor de aanbesteding van het PGO-contract Zee-Zevenaar geoptimaliseerd.

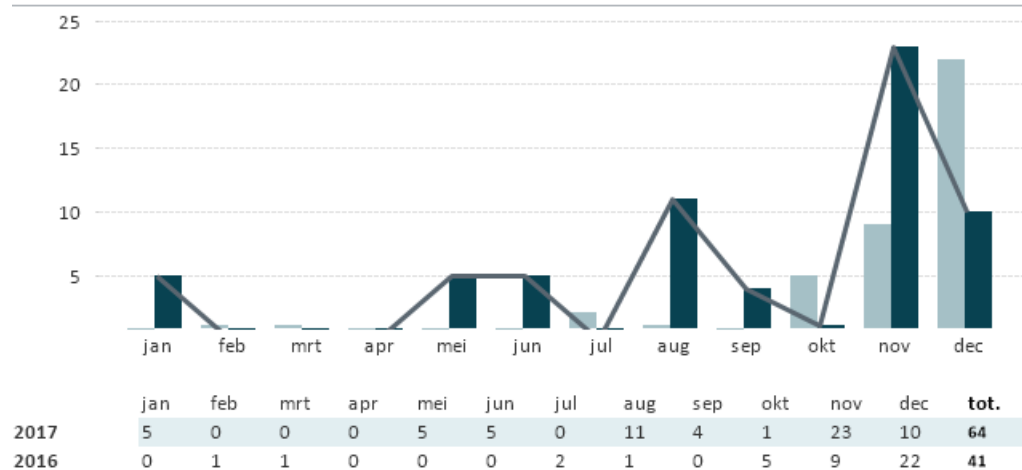
Duurzaam werken

- In steeds meer projecten sturen we op het gebruik van duurzame materialen door de inzet van de MKI (milieukosten indicator) als BPKV-criterium (Beste Prijs Kwaliteit Verhouding) bij aanbestedingen.
- Vanaf 2017 passen alle nieuwe projecten de Aanpak Duurzaam Werken toe. Eind 2017 zijn dit ca. 100 projecten. Afspraken zijn gemaakt over de werkwijze in de lopende projecten.
- Met impactmeten, ofwel 'true value meten' laat ProRail zien wat de waarde is voor de maatschappij van ons handelen. Denk hierbij aan de effecten van CO₂-uitstoot en het gebruik van grondstoffen. We gaan hier samen met andere nationale infrabeheerders mee aan de slag.

* Realisatiecijfers over 2017 komen in 2018 beschikbaar.

2.3 Duurzaamheid (2/2)

Aantal milieu-overtredingen (geconst. door BG)

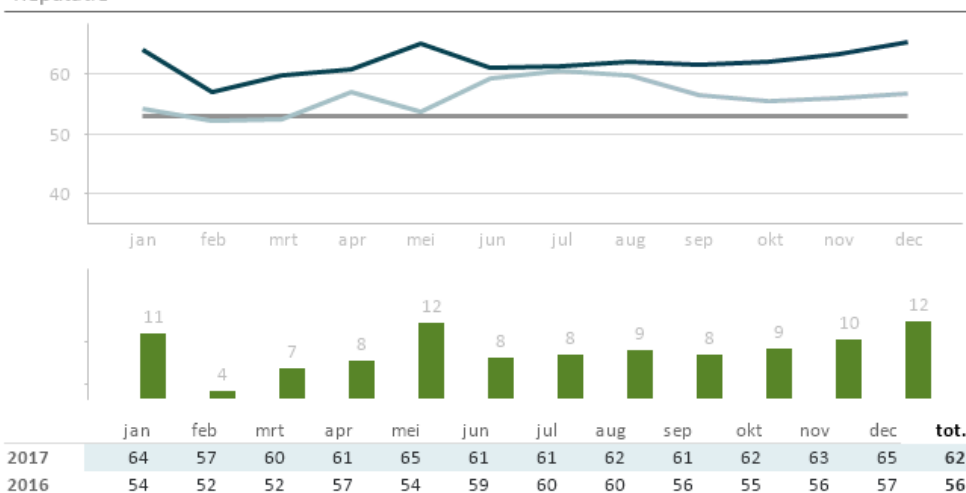


Compliance milieu/duurzaamheid

- In 2017 zijn 64 milieu-overtredingen geconstateerd door bevoegd gezag op verschillende emplacementen en baanvakken (tracés); ruim boven de ProRail-norm (30) en meer dan in 2016 (45).
- Een groot deel van de tekortkomingen betreft het niet op orde hebben van de verplichte keuringen, inspecties, certificaten en logboeken rond brandstofopslag, vloeistofdichte vloeren, etc. De overtredingen doen zich vooral voor op de goederenemplacementen in het Rotterdams havengebied en Zeeland.
- ProRail beheerst het risico op nieuwe overtredingen niet (volledig). In de onderhoudscontracten (PGO) is slechts in algemene zin vastgelegd dat de aannemer de noodzakelijke (milieu) beheertaken verricht. Verbeteracties zijn in gang gezet, zoals het uitvoeren van herstelacties om geconstateerde bevindingen op te lossen, per object of proces de relevante milieu-eisen inventariseren en vastleggen hoe ProRail de aannemer gaat toetsen bij inspecties. Op korte termijn is hiervan geen groot effect te verwachten.
- Voor een specifieke overtreding, 'kwaadschouw' (slootonderhoud), is een forse toename van 173 in 2016 naar 552 overtredingen in 2017. Het verplichte onderhoud blijkt niet voor alle sloten gecontracteerd (o.a. RailSide gronden). Bij nieuwe PGO-contracten wordt dit gerepareerd door het volledige ProRail-areaal te contracteren. ProRail volgt het tempo van de PGO-contracteringen, waardoor het aantal overtredingen niet direct tot een forse afname zal leiden.

3. Stakeholders

Reputatie



Reputatie*

- De score van reputatie is in 2017 verder gestegen naar 62 (2016: 56).
- Ontwikkelingen op social media zijn geïntensiveerd. Zowel de ambassadeursrol van onze incidentenbestrijders op social media (communicatie over welke calamiteiten zij tegenkomen en wat zij daaraan doen) als de publiciteitscampagne dragen bij aan het vergroten van de zichtbaarheid van ProRail.
- In 2017 hebben diverse special events, waaronder de RailTech beurs en de ExploRail, plaatsgevonden, zijn bewonersavonden en -gesprekken geweest en uitdeelacties voor reizigers georganiseerd.
- Aanbevelingen voor reputatieverbetering blijven ongewijzigd:
 - Actieve communicatie over nieuws en achtergronden via blog, social media en media voortzetten.
 - Bij verstoringen en issues reageren we snel en transparant. Bij impactvolle gebeurtenissen zijn we zichtbaar en duidelijk.
 - Blijven sturen op goede operationele prestaties, voorkomen van grote verstoringen en snel herstel alsmede sturen op vernieuwingswerk binnen tijd, scope en budget.

Klantoordelen reizigers- en goederenvervoerders

- De score voor klantoordeel reizigersvervoerders is 6,7. Deze is net hoger dan in 2016 (6,6).
- De score voor klantoordeel goederenvervoerders is 6,3. Deze is hetzelfde gebleven als in 2016.
- Aanbevelingen richten zich voornamelijk op de klantgerichtheid waaronder onze reactiesnelheid.

Gebruiksvergoeding

- In 2017 is de Vergoeding Minimum Toegangspakket (VMT) voor 2019 berekend op basis van de huidige methode aangezien ACM de nieuwe methode nog niet heeft goedgekeurd. Huidige inschatting is dat ACM in maart 2018 een (ontwerp) besluit zal nemen. Doel is om de methode toe te passen voor berekening van de VMT voor de periode 2020 – 2024.



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

4. Innovaties (1/2)

We sturen op een gebalanceerde mix van drie type innovaties:

- I. stapsgewijze verbeteringen (incrementeel);
- II. grote veranderingen binnen bestaande spoorkaders (disruptief);
- III. grote veranderingen buiten bestaande spoorkaders (radicaal).

I. Incrementele innovaties

Routelint/Smartwatch/Afteller/Intelligent Platform Bar: De implementatie bij DB van Routelint op de machinistentablets is gestart en NS is begonnen met uitrol van hun tablet (TimTim) met daarop het Dienstkaartje in Tienden van minuten en Routelint. Ook heeft NS een positief besluit genomen over gebruik van de smartwatch voor conducteurs (mits privacy-issues oplosbaar zijn). Het vrijgaveproces en de pilots van aftellers op stations met een overweg zijn afgerond. Inkoopproces van de aftellers en aanbestedingsproces van de engineering zijn gestart. Feitelijke uitrol buiten staat gepland voor eind 2018 / begin 2019. In december is de Intelligent Platform Bar (IPB) in gebruik genomen op station Schiphol Airport, waardoor reizigers voor aankomst van de trein kunnen zien waar ze kunnen instappen.



sneller instappen met IPB op station Schiphol Airport

Simulatie & Gaming t.b.v. Beter en Meer: Na een geslaagde ketensimulatie van de 6 IC's op de A2-corridor en een goede praktijkproef in het najaar, is in december de nieuwe dienstregeling 2018 gestart met op de A2-corridor 6x/uur intercity Eindhoven-Amsterdam. Nieuwe simulatiepakketten hebben bijgedragen aan het ontwerpen van een stabiele dienstregeling 2018.

Overwegen: De proeftuin voor overweginnovaties heeft een goedkoop alternatief voor het beveiligen van overwegen opgeleverd en was daarmee van groot belang voor het vinden van een financieerbaar plan voor de NABO's. Tevens zijn testen uitgevoerd met opvallende overwegmarkering in Baarn en is een oversteekhulp ontwikkeld die in 2018 in Haarlem wordt getest.

Geluid & Trillingen: Er is in Susteren gestart met het testen van de geluid diffractor, een zeer innovatief geluidscherm dat geluid afbuigt.



oversteekhulp bij overweg in Haarlem

4. Innovaties (2/2)

II. Disruptieve innovaties

Digitaal inframanagement: Een DataLab is opgericht, als kraamkamer voor digitale innovaties. Het eerste product uit het DataLab - het dashboard om spoorlopers te voorspellen - is getest en landelijk uitgerold. Aannemers en gemeenten willen het inmiddels ook graag gebruiken. De testen met draadloze 'Internet of Things'- sensoren voor het monitoren van wisselverwarming hebben geleid tot landelijke aanbesteding. Daarnaast worden kleinschalige testen gedaan met sensoren voor trillingen, deurbewegingen en overwegbomen.

Doorontwikkeling level 2 beveiligingssysteem: Samen met Network Rail en leveranciers is ERTMS Hybrid Level 3 ontwikkeld waarmee op een snelle en goedkope manier kortere blokken kunnen worden gecreëerd (en daarmee extra capaciteit) en waarbij de detectie in het spoor (geleidelijk) kan verdwijnen doordat treinen zelf hun positie aangeven. Eind 2017 is een positieve operationele proef uitgevoerd op een testtraject in de UK, met grote internationale belangstelling.

Nederland proeftuin voor zelfrijdende treinen (Automatic Train Operation): In 2017 is gewerkt aan voorbereidingen voor de testen in 2018 met Automatic Train Operation; een Smart Cruise Control, vergelijkbaar met de automatische piloot in een vliegtuig. Komend jaar gaat ProRail op verschillende trajecten proeven doen met zelfrijdende treinen. De eerste proef is er een op de Betuweroute met goederentreinen samen met het bedrijf Alstom dat een systeem voor automatisch rijden ontwikkelt. In Groningen komt een proef met personenvervoer, waarbij wordt samengewerkt met het ov-bedrijf Arriva en de provincie Groningen.

III. Radicale innovaties

Waterstof trein: In 2018 wordt gestart met een proef met een waterstof trein tussen Groningen en Leeuwarden. Hiervoor zijn in 2017 voorbereidingen getroffen met Alstom, Arriva, ILT en de provincies Friesland en Groningen.

Swarming/Hyperloop/Atrain: Met NS zijn verkennende gesprekken gevoerd over een gezamenlijk onderzoek en testopstelling voor een vraaggestuurde en adaptieve dienstregeling met kleine treintjes. Ook zijn met TU Delft, IenW, NS en startups verkennende gesprekken gevoerd over kennisuitwisseling en samenwerking op nieuwe transportvormen, zoals Hyperloop en Atrain.

Bijlage 1: Beheerplan prestatie-indicatoren

Q4-16	Q1-17	Q2-17	Q3-17	Q4-17	Prestatie-Indicator	Realisatie tm dec 2017	Prognose	Bodem- waarde	Streef- waarde '17	Streef- waarde '19	2016
6,6	0	0	0	6,7	Klantoordeel reizigersvervoerders	6,7	6,8	6,0 ●	6,8 ●	7,0	6,6
6,3	0	0	0	6,3	Klantoordeel goederenvervoerders	6,3	6,0	6,0 ●	6,0 ●	7,0	6,3
88,0%	90,5%	92,4%	92,8%	91,1%	Reizigerspunctualiteit HRN (5 min) (met NS)	91,6%	90,9%	88,9% ●	90,3% ●	91,1%	90,6%
96,8%	97,1%	97,6%	97,7%	97,3%	Reizigerspunctualiteit HRN (15 min) (met NS)	97,4%	97,3%	96,7% ●	97,0% ●	97,3%	97,3%
82,0%	79,0%	83,3%	84,9%	86,4%	Reizigerspunctualiteit HSL (5 min) (met NS)	83,5%	82,6%	82,1% ●	82,3% ●	84,1%	81,7%
86,1%	89,4%	91,3%	92,1%	89,2%	Punctualiteit reizigersverkeer totaal (3 min.)	90,5%	89,8%	86,8% ●	88,4% ●	89,9%	89,4%
91,3%	93,7%	94,8%	95,2%	92,0%	Punctualiteit regionale series (3 min.)	93,9%	93,7%	92,4% ●	92,9% ●	93,4%	94,1%
71,3%	70,9%	76,8%	79,9%	73,0%	Punctualiteit goederenverkeer (3 min.)	74,7%	75,0%	80,0% ●	76,0% ●	0	73,7%
98,0%	97,7%	98,3%	98,6%	97,9%	Geleverde treinpaden reizigers	98,1%	98,1%	97,5% ●	97,8% ●	98,2%	98,1%
163	160	161	130	176	Impactvolle storingen op de infra	627	610	610 ●	587 ●	546	602

Noot: De aanbevelingen vanuit de audit door KPMG in 2017 hebben geleid tot een aantal nieuwe prestatie-afspraken, waarbij de wijziging VKL/VOS met terugwerkende kracht voor 2017 van toepassing is. Hierdoor zijn de bodemwaarden en streefwaarden 2017 voor Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.), Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.), en Punctualiteit Reizigersverkeer totaal aangepast (zie onderstaand).

	bodemwaarde	streefwaarde 2017
Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.)	88,9% (was: 89,2%)	90,3% (was: 90,5%)
Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.)	82,1% (was: 82,5%)	82,3% (was: 82,5%)
Punctualiteit Reizigersverkeer totaal	86,8% (was: 87,0%)	88,4% (was: 88,5%)

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

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

Q4-16	Q1-17	Q2-17	Q3-17	Q4-17	Algemeen	Realisatie tm dec 2017	2016	2015
40	40	40	40	40	Aantal treinkilometers (x 1 mln)	160	159	157
0	0	0	0	0	Aangevraagde treinpaden (x 1 mln)	0	0	2,59
0	0	0	0	0	Te beheren areaal	0	0	0
9,39	9,03	9,39	9,34	9,58	LCC-kosten per treinkilometer (in €)	9,58	9,39	8,89
0	0	0	0	0	Klantoordeel decentrale overheden	0	0	6
0	0	0	0	0	Klantoordeel verladers	0	0	6
0	0	0	0	0	Klantoordeel reizigers	0	0	51

Q4-16	Q1-17	Q2-17	Q3-17	Q4-17	Veiligheid, Milieu en Duurzaamheid *	Realisatie tm dec 2017	2016	2015
7	7	8	8	7	Aantal aanrijdingen overweggebruikers	30	26	33
0	0	0	1	0	Aantal botsingen trein - trein	1	2	1
0	0	0	0	1	Aantal ontsporingen (Europese definitie)	1	0	2
30	32	24	26	26	Aantal STS passages (ILT)	108	102	101
11	14	8	8	4	Aantal STS passages (gevaarpunt bereikt)	34	30	28
1	0	0	0	0	Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	0	2	0
36	5	10	15	34	Aantal milieu-overtredingen (geconst. door BG)	64	41	28
0	0	0	0	0	CO2-voetafdruk	0	0	18

* Definitieve aantallen voor STS passages en STS passages gevaarpunt bereikt worden door ILT vastgesteld en gerapporteerd in het jaarverslag van ILT. De door ProRail gerapporteerde aantallen zijn (nog) niet de definitieve aantallen en worden niet met terugwerkende kracht gewijzigd.

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

Q4-16	Q1-17	Q2-17	Q3-17	Q4-17	Operationele performance	Realisatie tm dec 2017	2016	2015
71,1%	69,8%	73,0%	75,8%	70,8%	Goederentreinen op tijd aan de grens	72,3%	70,4%	70,6%
95,7%	96,9%	96,0%	97,8%	96,7%	Ongewijzigde routes goederenvervoer	96,9%	95,0%	95,6%
95,1%	97,6%	98,6%	98,9%	98,7%	Geleverde treinpaden goederenvervoer	98,4%	94,4%	94,1%
92,4%	94,1%	95,3%	95,6%	93,8%	Gereaal. treinaansluitingen tussen vervoerders	94,7%	94,4%	93,7%
98,6%	0	0	0	98,9%	Capaciteitsverdeling goederen (jaardienst)	98,9%	98,6%	0
1.477	0	0	0	1.315	Goederentreinen aansluitend op internat. net	1.315	1.477	0
0	0	0	0	487	Aantal 'Pre-arranged paths' van EU-corridors	487	500	0
0	0	0	0	99,3%	Responstijd aanvraag goed.paden binnen norm	99,3%	100,0%	0
0	0	0	0	4	Aantal overbelastverklaringen	4	2	2
1.364	1.338	1.619	1.435	1.359	Aantal TAO's derden	5.751	5.556	5.542
433	121	78	58	334	Aantal TAO's weer	591	687	807
2,1%	2,6%	2,0%	1,7%	2,4%	Uitgevallen treinen	2,2%	1,9%	2,1%
147	148	133	130	142	Gemiddelde hersteltijd TAO's (in min.)	138	137	143
1.014	1.082	1.108	977	915	Aantal beïnvloedbare TAO's (techniek+proces)	4.082	4.279	4.628
93,1%	91,6%	93,4%	94,1%	94,7%	Reizigerspunctualiteit HSL (15 min) (met NS)	93,5%	92,0%	92,0%

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

B1.1 - Programma Winterweer*	Resultaat
Voortgang programma	Conform afspraken in de beheer- en vervoerconcessie is het gehele winterweerprogramma in het voorjaar van 2017 geëvalueerd. Uitkomst van deze, door Twynstra Gudde (TG) uitgevoerde, evaluatie is dat alle in het programma afgesproken maatregelen zijn gerealiseerd en de doelen om zowel de operatie als de organisatie van NS en ProRail bestendiger te maken voor winterweer zijn bereikt. Afgelopen jaar hebben we voortgebouwd op de bestaande maatregelen en deze waar nodig bijgeslepen. Belangrijkste opgave is het vasthouden van discipline in de voorbereiding en operationele scherpste en alertheid tijdens winterse perioden.
Mijlpalen 2017 1. Programma-evaluatie na afloop winter 2016-2017 over afgelopen vijf jaar. 2. Voorjaar 2017: oplevering evaluatie winterwerkpakketten en vervolgaanpak winter. 3. Medio en najaar 2017: opleveren werkpakketten t.b.v. winter 2017-2018.	1. Audit TG is uitgevoerd: conclusie luidt dat NS en ProRail de wintervoorbereiding voldoende hebben geïnternaliseerd. Het advies is om over te gaan van inputsturing naar reguliere outputsturing. IenW heeft dit advies overgenomen. 2. Het fundament voor de seizoensaanpak staat; jaarlijks bouwen we hier op voort via een continu verbeterprogramma. De laatste jaren zijn er geen nieuwe maatregelen genomen, maar wordt voortgebouwd op de huidige met de focus op vasthouden discipline in de voorbereiding en operationele scherpste en alertheid gedurende de winter, zeker na meerdere zachte winters op een rij. 3. Alle aanbevelingen uit het rapport zijn opgepakt. De werkpakketten zijn opgeleverd en de implementatie en realisatie zijn gaande. De belangrijkste ontwikkelingen zijn: * Scope CBT/CMT is gericht op landelijke aangepaste dienstregeling; de verantwoordelijkheid voor de regionale aangepaste dienstregeling is belegd bij het CMBO Ketenoverleg. * Naast reguliere LUD, is ook LUD-storm beschikbaar (dit naar aanleiding van de storm vorig jaar winter d.d. 23 februari 2017). Uitgangspunt van de reguliere LUD is minder wissels te gebruiken; voor storm is dit niet nodig.
Activiteiten 2017 De nadruk zal liggen op het opnieuw inzetten en finslijpen van bestaande maatregelen. Bij gelijkblijvende alerteringscriteria voor een aangepaste dienstregeling zullen NS en ProRail de aanpak van afgelopen winters consolideren en op punten verbeteren. 1. Het onderzoek naar ijs op de bovenleiding en de pantograaf (ontstaan, maatregelen en gevolgen) continueren. 2. Het vervolg geven aan snel herstel van defecte infrastructuur en defect materieel. 3. Op dagen met een aangepaste dienstregeling tijdens verstoringen een vergelijkbaar product als afgelopen jaar aan reizigers te bieden. 4. Het hele jaar door ketenoefeningen houden onder meer voor extreem weer, zodat het hele jaar door routine wordt opgebouwd die ook nodig is voor de winterbesluitvorming. 5. Alerteringscriteria evalueren en waar mogelijk aanscherpen.	1. Onderzoek onder aansturing van Asset Management loopt en zal tot einde winter 2017-2018 worden vervolgd. Concrete acties: • Inzet van een schraapdienst vanuit ProRail voor huidig winterseizoen, mede omdat vervoerders steeds minder materieel hebben waarmee kan worden geschrapt. • Marktonderzoek voor winter 2018-2019 om preventief bovenleidingen te behandelen, zodat aangroei van zware rijp/ijzel kan worden verminderd/voorkomen. 2. De expertrol materieel en infra zijn in het CBT/CMT (gezamenlijke crisis- en calamiteiten directeurenoverleg) komen te vervallen. 3. Is (ook weer) voorzien voor deze winter. 4. De acties n.a.v. de ketenoefeningen voor najaar 2017 zijn belegd. Ketenoefening winter 2017-2018 heeft reeds plaatsgevonden en wordt geëvalueerd. 5. Het eerste keer criterium is opgeheven: >10% kans op >1,5 cm sneeuw.

* Met IenW is afgesproken dat de winteraanpak vanaf 2018 deel uitmaakt van de reguliere jaarcyclus van de concessiesturing en niet meer als separaat programma terugkomt.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

B1.2 - Programma ERTMS*	Resultaat
Voortgang programma	Aan het einde van 2017 zijn de (technisch) inhoudelijke ERTMS-beslisdocumenten zo goed als afgerond, inclusief een uitgebreide review. Wijzigingen in deze inhoudelijke documenten hebben invloed op de beheerdocumenten. De afronding hiervan loopt daardoor tot in het voorjaar van 2018. Voor een zorgvuldige start van de realisatiefase is het belangrijk dat voor het geheel van de documenten voor de programmabeslissing draagvlak is bij ProRail. Daarnaast is medio 2017 besloten dat bij de daadwerkelijke aanbesteding en aanleg van ERTMS in de realisatiefase een andere aansturing past dan het huidige samenwerkingsverband. Het zwaartepunt van het ERTMS-programma is in beginsel een vervangingsopgave van het huidige ATB waarbij in de uitvoering het waarborgen van systeemintegratie noodzakelijk is voor een goedwerkend spoorstelsel. Tegen deze achtergrond is ProRail als infrastructuurbeheerder de logische partij om ERTMS succesvol te realiseren. IenW is daarom voornemens ProRail de opdracht te geven voor de uitvoering van het programma ERTMS. Het onderbrengen van het programma in de bestaande uitvoeringsorganisatie van ProRail zorgt er bovendien voor dat de programmabeheersing verder kan worden geprofessionaliseerd. Het spreekt vanzelf dat ProRail hierbij nauw zal blijven samenwerken met NS en andere betrokken partijen in de sector en met het ministerie. Op deze manier blijven de diverse belangen geborgd, een randvoorwaarde voor het succes van ERTMS. ProRail en IenW onderzoeken hoe deze overgang in de eerste helft van 2018 kan worden geformaliseerd (o.a. voor de medezeggenschap van ProRail) en wat daarvoor nodig is. Voorbereidende werkzaamheden, zoals het opstellen van de plannen van aanpak voor de realisatiefase, moeten worden gedaan door de mensen die straks verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan. Bij zowel het programma ERTMS als bij ProRail zijn daarom in het laatste kwartaal van 2017 kwartiermakers gestart die deze taak op zich hebben genomen.
Mijlpalen 2017 1. Projectbeslissing tweede helft 2017 (programmabeslissing voor materieel en infrastructuur). 2. Start aanbesteding materieel 2017. 3. Materieelombouw NS en overige vervoerders gereed circa eind 2022 (update planning eind 2016 bekend). 4. Indienstelling eerste baanvak wordt eind 2016 bekend gemaakt (update planning eind 2016 bekend).	1. De projectbeslissing heeft niet plaatsgevonden in de tweede helft 2017. De verwachting is dat deze in 2018 wordt genomen. 2. De aanbesteding STM loopt volgens planning. De aanbesteding materieel start na besluitvorming in het kabinet; de verwachting is dat dit niet eerder gebeurt dan eind 2018. 3. Materieelombouw is voorzien voor de indienstelling van het eerste baanvak. Conform de uitrolstrategie (Kamerstuk 33 652, nr. 45) is dit 2024. 4. Indienstelling eerste baanvak is conform uitrolstrategie (Kamerstuk 33 652, nr. 45) voorzien in 2024.
Activiteiten 2017 1. Voorbereiding en start aanbesteding materieel. 2. Voorbereidingen voor toelating materieel en testbedrijf. 3. Voorbereiding aanbesteding infrastructuur (ProRail).	Alle mogelijke voorbereidingen aanbesteding materieel, toelating materieel en testbedrijf en aanbesteding infrastructuur, voor zover toegestaan, hebben plaatsgevonden en zullen verder plaatsvinden in 2018.

* Dit programma is een MIRT-aanlegprogramma waarvoor een aparte sturings- en verantwoordingslijn is ingericht. Vanaf 2018 stuurt IenW dit programma niet meer aan via de Beheerconcessie, waardoor er geen verantwoording meer plaatsvindt via de half- en jaarrapportages.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

B1.3 - Stop Tonend Sein (STS)-verbeterprogramma	Resultaat
<i>Voortgang programma</i>	In het programma zijn diverse projecten in fase van voorbereiding (b.v. ATB-Vv tranche 5), in fase van beproeving (Upgrading S-borden), in fase van realisatie (ORBIT) en in fase van afronding (ATB-Vv tranche 4).
<i>Mijlpalen 2017</i> - ATB-Vv: - Oplevering ATB-Vv tranche 4, 400 installaties (ProRail). - Definitieve invulling ATB-Vv tranche 5. - S-borden: plan van aanpak uitrol Upgrading S-borden op emplacementen (ProRail) - Q1 2017. - ORBIT (waarschuwing in de cabine als de trein te snel op een rood sein afrijdt): - Continuering implementatie ORBIT (NS en ProRail). - Ontwikkeling ORBIT mobiele versie voor overige vervoerders (ProRail), indien technisch haalbaar. - Planning laatste 36 uur: alle treinen en rangeerbewegingen gepland in vooraf gedefinieerde paden (ProRail). - Remcriterium: Bijdragen aan besluitvorming over verzwaren remcriterium door NS.	- ATB-Vv tranche 4 is zo goed als gereed. Op twee locaties (Moerdijkbrug en Amsterdam Centraal) kon bestaande ATB-Vv apparatuur niet worden toegepast. Hier vindt nader onderzoek plaats. Indien technisch uitvoerbaar zullen deze locaties alsnog worden voorzien van ATB-Vv. Tranche 5 is gespecificeerd; de beschikkingsaanvraag is eind 2017 aan IenW verstuurd. - In november is op emplacement Houtrakpolder gestart met de beproeving van de nieuwe S- en O-borden. Hiervoor zijn nieuwe borden ontwikkeld en is een instructie beschikbaar gesteld. Eind 2018 wordt de proef geëvalueerd. - In oktober 2017 is in de stuurgroep ORBIT de rapportage van het proefbedrijf besproken. De stuurgroep heeft besloten dat ORBIT voldoende functioneert voor verdere implementatie. Er wordt n.a.v. de evaluatie samen met NS gewerkt aan verdere verbetering van het systeem. Eind 2017 is de vergunningaanvraag aan ILT verzonden. De vergunning wordt in januari 2018 verwacht. Beschikbaar maken van ORBIT in de treinen van de andere vervoerders vraagt een nadere technische ontwikkeling. Deze is 'on hold' in afwachting van het operationaliseren van het ORBIT systeem en investeringsbesluiten bij de vervoerders. - De activiteiten voor de planning in de laatste 36 uur die vanuit het STS-verbeterprogramma werden gecoördineerd, zijn afgerond. Twee resterende maatregelen (ritten van ledig materieel en rangeren op goederenemplacementen) lopen door, echter buiten de sturing van het verbeterprogramma om. - NS heeft in 2017 het principebesluit genomen om het remcriterium (het technisch afdwingen van sterkere remming bij het naderen van een rood sein) van het IC-materieel te verzwaren, te beginnen met het VIRM-materieel. In 2018 werkt NS dit besluit verder uit.
<i>Activiteiten 2017</i> Activiteiten gericht op bovenstaande mijlpalen en op de realisatie van de andere projecten. Momenteel in het programma nog zo'n 15 projecten.	Zie hierboven.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

B1.4 - Programma Beter en Meer	Resultaat
Voortgang programma	Binnen de Verbeteraanpak Trein is na een intensief gezamenlijk traject met NS besloten om de frequentieverhoging op de A2-corridor in de dienstregeling van 2018 door te voeren. De voorbereidingen in 2017 zijn succesvol verlopen voor een beheerste introductie van de nieuwe dienstregeling 2018 voor de A2-corridor en de veranderingen in de be- en bijsturing. Dit heeft geleid tot een verbetering van de prestaties op de prestatie-indicatoren reizigerspunctualiteit 5 en 15 minuten en de treinseries op de A2-corridor presteerden gemiddeld beter dan het gemiddelde van het hoofdrailnet.
Mijlpalen 2017 1. Start praktijkbeproeving en simulaties waarbij het streven is om, als de voorbereidingen voldoende gevorderd zijn, testen uit te voeren waarbij gemeten wordt of de uitvoeringsbetrouwbaarheid op de A2-corridor op het gewenste niveau blijft (voorjaar 2017). 2. Oprichting van het Centraal Monitor- en Beslisorgaan (CMBO) waarmee ook de bijsturing op de dienstregeling van NS bij ProRail komt te liggen. 3. Invoering van 'Vooraf Gedefinieerde Bijsturingsmaatregelen' voor de start van het hoogfrequent rijden op de A2-corridor. 4. Vervanging van het communicatiesysteem (ISVL) voor de be- en bijsturing tussen ProRail en vervoerders door SpoorWeb (medio 2017). Uitrol informatiepunten op alle stations, afhankelijk van wensen decentrale overheden.	1) De simulaties zijn uitgevoerd in de eerste helft van 2017. In de periode september tot en met november 2017 zijn op 14 woensdagen succesvolle testen uitgevoerd met hoogfrequent spoorvervoer tussen Amsterdam - Utrecht – Eindhoven. Dit was naar grote tevredenheid van de reiziger. Ervaringen en verbeterpunten zijn meegenomen ter voorbereiding op de start van de dienstregeling 2018 op de A2-corridor die 10 december 2017 succesvol 'live' is gegaan 2-4) In het eerste halfjaar van 2017 is het Centraal Monitor- en Beslisorgaan (CMBO) gestart. Dit is een belangrijke mijlpaal en stap naar het ketenbreed leren en handelen in de organisaties van NS en ProRail. De besluitvorming over de dienstregeling is op één punt bij ProRail belegd. Daarnaast zijn de Vooraf Gedefinieerde Bijsturingsmaatregelen (VGB's) bij infrabeperkingen ingevoerd op de A2-corridor en landelijk uitgerold. Eind juni 2017 is het communicatiesysteem (ISVL) voor de be- en bijsturing tussen ProRail en vervoerders succesvol vervangen door SpoorWeb.
Activiteiten 2017 1. Verbeteraanpak Trein (VAT): In 2017 ligt de focus op implementatie en afronding van de verbetermaatregelen en de praktijkbeproeving. 2. Be- en bijsturing van de toekomst (BBT): De primaire focus ligt op de voorbereiding en implementatie van projecten uit wave 1 en wave 2. 3. Verbeteraanpak Stations (VAS): We gaan in 2017 in ieder geval verder met onderwerpen die binnen VAS reeds in gang zijn gezet.	1. Zie toelichting mijlpalen punt 1: afgerond. 2. Zie toelichting mijlpalen punt 2-4: grotendeels gerealiseerd. In 2017 is besloten om het zwaartepunt voor de besturing en de implementatie van BBT-projecten meer in de lijnorganisaties van NS en ProRail te beleggen en de programmaorganisatie een meer faciliterende rol te geven. In de verschuiving van dit zwaartepunt is ook gekozen om de implementatie van waves 2 en 3 te integreren. Eind 2017 is gestart met de eerste projecten in deze geïntegreerde wave 2/3: doorontwikkeling van het CMBO (optimalisatie en verbetering werkprocessen), verbeterde systeemondersteuning voor het doorvoeren van VGB's in IT-systemen en de herinrichting van de Regionale Bijsturings Centra (RBC's) van NS. 3. Uitvoering projecten loopt. De laatste BuCa's voor de subsidieaanvraag (tranche 3) worden opgesteld.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

B1.5 - Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)*	Resultaat																							
Voortgang programma	Veel van de maatregelen en projecten in PHS staan voor een omslag van een grotendeels studieprogramma naar een realisatieprogramma. IenW en ProRail actualiseren de governance van het programma, waarbij ook de aanbevelingen van de audits uit 2016 (Kamerstuk 32404, nr. 79) worden ingevuld. In Q4 heeft ook, op initiatief van IenW, een vervolgworkshop plaatsgevonden op de impact van de eventuele toekenning van de ‘grote projectenstatus’. Het komend jaar is van groot belang, omdat er duidelijkheid moet komen over de omvang van het potentiële tekort bij PHS.																							
Mijlpalen 2017 De planstudies voor de verschillende PHS-projecten lopen gestaag door. Na de oplevering van DSSU bereiken zowel het project Rijswijk-Delft Zuid 4 sporen als het project uitbreiding perroncapaciteit en aanpassing sporen in Ede-Wageningen in 2017 de realisatiefase. Vanaf de dienstregeling 2018 worden ook de eerste resultaten van PHS voor de reizigers merkbaar. Dan wordt het aantal intercity’s tussen Amsterdam en Eindhoven verhoogd van 4 naar 6 treinen per uur en per richting, waarmee een belangrijke stap wordt gezet naar spoorboekloos reizen op deze belangrijke corridor.	Corridor Amsterdam-Eindhoven: - De netwerkanalyse Groot Amsterdam is afgerond. Hieruit komen voor Amsterdam Centraal twee opties naar voren: een 9-sporig station of een 10-sporig station in relatie tot een extra perron in Amsterdam-Zuid. In Q1 2018 wordt een keuze verwacht die het vervolgtraject voor het PHS-project bepaalt. - Spooromgeving Geldermalsen: ProRail heeft de stukken t.b.v. het tracébesluit (TB) opgeleverd aan de staatssecretaris. Verwachting is dat het TB op korte termijn wordt gepubliceerd. Corridor Den Haag-Breda: <i>4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid</i> ProRail heeft de beschikkingsaanvraag voor de realisatie van het project afgerond en verstuurd aan IenW. Verwachting is dat de beschikking in januari 2018 wordt afgegeven en dat het bijbehorende MIRT-3 besluit (projectbeslissing) in januari 2018 wordt genomen. Corridor Schiphol-Nijmegen: De Nota voorkeursalternatief is in december afgerond. Besluitvorming zal in het DO PHS in januari 2018 plaatsvinden. Corridor Goederen Zuid-Nederland: Het ontwerptracébesluit en de milieueffectrapportage voor het project Meteren - Boxtel zijn in Q4 afgerond en aan IenW aangeboden.																							
<table><tr><th>Corridor</th><th>Project</th><th>Doel/Resultaat 2017</th></tr><tr><td rowspan="3">Amsterdam - Eindhoven</td><td>Amsterdam Centraal</td><td>Beslissing voorkeursvariant</td></tr><tr><td>Amsterdam Westhaven</td><td>Beslissing voorkeursvariant</td></tr><tr><td>Spooromgeving Geldermalsen</td><td>Projectbeslissing (MIRT 3)</td></tr><tr><td>Den Haag - Breda</td><td>Rijswijk - Delft Zuid, 4-sporigheid</td><td>Projectbeslissing (MIRT 3)</td></tr><tr><td rowspan="3">Schiphol - Nijmegen</td><td>Nijmegen, integraal</td><td>Beslissing voorkeursalternatief</td></tr><tr><td>Ede-Wageningen, zijperron en sporenlay-out</td><td>Projectbeslissing (MIRT 3)</td></tr><tr><td>Veenendaal, overweg Klompersteeg</td><td>Aanbesteding realisatie</td></tr><tr><td>Goederen Zuid Nederland</td><td>Meteren - Boxtel</td><td>Publicatie OTB en MER</td></tr></table>	Corridor	Project	Doel/Resultaat 2017	Amsterdam - Eindhoven	Amsterdam Centraal	Beslissing voorkeursvariant	Amsterdam Westhaven	Beslissing voorkeursvariant	Spooromgeving Geldermalsen	Projectbeslissing (MIRT 3)	Den Haag - Breda	Rijswijk - Delft Zuid, 4-sporigheid	Projectbeslissing (MIRT 3)	Schiphol - Nijmegen	Nijmegen, integraal	Beslissing voorkeursalternatief	Ede-Wageningen, zijperron en sporenlay-out	Projectbeslissing (MIRT 3)	Veenendaal, overweg Klompersteeg	Aanbesteding realisatie	Goederen Zuid Nederland	Meteren - Boxtel	Publicatie OTB en MER	
Corridor	Project	Doel/Resultaat 2017																						
Amsterdam - Eindhoven	Amsterdam Centraal	Beslissing voorkeursvariant																						
	Amsterdam Westhaven	Beslissing voorkeursvariant																						
	Spooromgeving Geldermalsen	Projectbeslissing (MIRT 3)																						
Den Haag - Breda	Rijswijk - Delft Zuid, 4-sporigheid	Projectbeslissing (MIRT 3)																						
Schiphol - Nijmegen	Nijmegen, integraal	Beslissing voorkeursalternatief																						
	Ede-Wageningen, zijperron en sporenlay-out	Projectbeslissing (MIRT 3)																						
	Veenendaal, overweg Klompersteeg	Aanbesteding realisatie																						
Goederen Zuid Nederland	Meteren - Boxtel	Publicatie OTB en MER																						
Activiteiten 2017 Doorlopend: studies ten behoeve van realisatie diverse infrastructuurprojecten en uitvoeringsactiviteiten voor enige projecten.																								

* Dit programma is een MIRT-aanlegprogramma waarvoor een aparte sturings- en verantwoordingslijn is ingericht. Vanaf 2018 stuurt IenW dit programma niet meer aan via de Beheerconcessie, waardoor er geen verantwoording meer plaatsvindt via de half- en jaarrapportages.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

B1.6 - Landelijk Verbeterprogramma Overwegen*	Resultaat
Voortgang programma	- Bemensing van het programma is compleet; samenwerking tussen landelijk programma en regionale projectteams is ingeregeld. - Inmiddels lopen er op 23 specifieke locaties LVO-projecten. - Voor ca. 125 overwegen zijn maatregelen voor dichtligtijden en aftellers in voorbereiding.
Mijlpalen 2017 Q1/Q2: - Intakebeslissingen over de aangemelde tranche 4-projecten; Q3/Q4 - Start uitrol aftellers op LVO-locaties; - Start uitrol gedragsmaatregelen; - Start uitrol maatregelen dichtligtijden; - Startbeslissing op in 2017 aangemelde tranche 5-projecten.	- Extra aanmeldingen binnen voor Hilversum (Soestdijkerstraatweg), Maastricht (Duitse Poort) en Haarlem (Westergracht). - Integrale probleemanalyse loopt in Hilversum (Hoge Larenseweg). - Probleemanalyse afgerond voor Boxmeer, Nunspeet, Helmond en Castricum. - lenW heeft voor Beek en Gilze-Rijen intakebeslissingen genomen, dus nu in de planuitwerking, evenals Dordrecht, Halderberge, Helmond, Horst en Veenendaal (2 overwegen). Er wordt gewerkt aan bestuursovereenkomsten met Apeldoorn, Borne, Deurne, Putten en Oisterwijk. - Aftellers: proeven met de aftellers op meermansbediening zijn goed verlopen en vrijgaveproces is afgerond; het inkoopproces van de aftellers zelf is in volle gang evenals het aanbestedingsproces van de engineering; een inhoudelijke afstemming op de dichtligtijdenmaatregelen heeft plaatsgevonden; op 47 plaatsen vinden beiden plaats. De feitelijke uitrol buiten is nu voorzien eind 2018 / begin 2019. - De pilot van de gedragsmaatregel “vergroten herkenbaarheid overweg” is afgerond. Het evaluatierapport is positief over de effectiviteit; nu kan een ontwerpvoorschrift worden gemaakt waarna e.e.a. buiten kan worden toegepast; een beslissing over hoe de rol gaat plaatsvinden, moet nog worden genomen. De pilot “oversteekhulp” loopt nog door tot in begin 2018. - Beschikkingaanvraag dichtligtijdenonderzoek is ingediend waarna de detailuitwerking en realisatie kunnen starten.
Activiteiten 2017 - Vijf specifieke overwegprojecten zijn gestart in de realisatiefase. - Intake en ontwikkeling van ca. 15 specifieke overwegprojecten (tranche 3 en 4). - Generieke verbetermaatregelen op ca. 100 overwegen: aftellers, dichtligtijden en gedragsmaatregelen.	- De projecten Ermelo (gereed), Groningen, Diemen, en Hurdegaryp zijn geschikt voor uitvoering. Bestuursovereenkomst Putten komt 1 februari 2018 in de gemeenteraad. - Op 21 locaties wordt samen met gemeenten gewerkt aan verkenning of planontwikkeling. Voor Venlo is de bestuursovereenkomst getekend waarna verdere planuitwerking en uitvoering als “omgevingswerk” met een vaste bijdrage vanuit LVO. - Aftellers: in uitvoering; Dichtligtijden: in planstudie; Gedragsmaatregelen: in haalbaarheidsonderzoek.

* Dit programma is een MIRT-aanlegprogramma waarvoor een aparte sturings- en verantwoordingslijn is ingericht. Vanaf 2018 stuurt lenW dit programma niet meer aan via de Beheerconcessie, waardoor er geen verantwoording meer plaatsvindt via de half- en jaarrapportages.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

B1.6.1 - Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO)*	Resultaat
<i>Voortgang programma</i>	• Scope 127 NABO's, plan van aanpak goedgekeurd, alternatievenstudies opgestart. 10 NABO's zijn opgelost. Met alle gemeenten ambtelijk in gesprek. 22 NABO's bestuurlijk akkoord over oplossing. • In de stuurgroep Overwegen d.d. 28 november 2017 is de scope uitgebreid van 123 naar 127 NABO's.
<i>Mijlpalen 2017</i> <i>Spoor 1: Gebiedsgerichte aanpak</i> 1. ProRail realiseert het plan in Winsum, o.b.v. de in juni 2016 gesloten bestuursovereenkomst ministerie van IenW - Gemeente Winsum over het Overwegplan Winsum. Er is door partijen een taakstellend budget van € 6,5 mln incl. BTW toegezegd, waarbinnen zoveel mogelijk van de in het Overwegenplan Winsum opgenomen maatregelen worden uitgevoerd. 2. Mogelijk verdere uitwerking overwegenplan Winterswijk. <i>Spoor 2: Innovatieve traject</i> 3. Q1: ProRail levert resultaten uit innovatieve actielijn en doet voorstellen voor het uitvoeren van innovatieve maatregelen o.b.v. de Proeftuin innovatieve oplossingen NABO's. 4. Q1: Besluitvorming Stuurgroep Overwegen. 5. Q2: Nadere uitwerking en testen van uitgekozen innovatieve oplossingen. 6. Q3: Start vrijgavetraject innovatieve maatregelen uit Proeftuin NABO's; afronden naar verwachting 2018.	<i>Spoor 1: Gebiedsgerichte aanpak</i> • Stuurgroep is akkoord met voortzetten aanpak programma NABO. <i>Spoor 2: Innovatieve traject</i> • Resultaten zijn gepresenteerd aan deelnemende partijen. • Plan van aanpak innovatieve aankondiging is intern goedgekeurd en pilot alerteren is opgestart. • Overeenkomst (intentieovereenkomst met Brabants Landschap voor spoortrap locatie Haaren) is getekend.
<i>Activiteiten 2017</i> <i>Spoor 1: Gebiedsgerichte aanpak</i> 1. Nadere planuitwerking Overwegplan Winsum. 2. Realisatie eerste maatregelen Winsum. 3. Mogelijk nadere uitwerking Overwegplan Winterswijk. <i>Spoor 2: Innovatieve traject</i> 4. Nader uitwerken en testen gekozen oplossingen. 5. Start vrijgave innovatieve maatregelen. 6. Voorbereiden van plannen voor opname in gebiedsgerichte aanpak dan wel uitrol van maatregelen.	<i>Spoor 1: Gebiedsgerichte aanpak</i> • Voor alle 127 openbare (karakter) overwegen wordt middels een gebiedsgerichte aanpak een voorkeursalternatief bepaald. <i>Spoor 2: Innovatieve traject</i> • Zodra dit tot toepasbare oplossingen leidt, zullen deze worden ingezet voor het oplossen van de NABO-problematiek.

* Dit programma is een MIRT-aanlegprogramma waarvoor een aparte sturings- en verantwoordingslijn is ingericht. Vanaf 2018 stuurt IenW dit programma niet meer aan via de Beheerconcessie, waardoor er geen verantwoording meer plaatsvindt via de half- en jaarrapportages.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

B1.7 – Toegankelijkheid*	Resultaat
Voortgang programma	- Eind oktober 2017 is de belangrijke mijlpaal bereikt dat alle stations zelfstandig toegankelijk zijn voor reizigers met een visuele beperking. Dit is gevierd met de Oogvereniging en heel positief en goed opgepakt door de pers. - De financiële beheersing van het programma loopt goed. Huidig inzicht is dat de prognose-eindstand € 22,4 mln lager uitvalt dan het beschikbaar budget. IenW heeft ingestemd om hiermee een risicoreservering te creëren op programmaniveau om eventuele tegenvallers op te vangen.
Mijlpalen 2017 De mijlpalen op programmaniveau zijn: ➤ 2020: minimaal 90% van de reizigers reist van/naar volledig zelfstandig toegankelijke stations. Dit betreft dan circa 70% van de stations, waaronder alle grote stations. ➤ 2030: totale programma gereed.	KPI voor 2020: naar verwachting reist 87% van de reizigers in 2020 van of naar een toegankelijk station. Op enkele grotere stations vinden grootschalige verbouwingen plaats die na 2020 worden opgeleverd waardoor – vooruitlopend daarop – de perronhoogtes niet op hoogte kunnen worden gebracht (Schiphol Airport, Zwolle, Den Haag CS en Groningen). IenW heeft hiermee ingestemd: per 2022 zal het percentage van 90% wel worden bereikt. KPI voor 2030: naar verwachting wordt deze ruimschoots gehaald.
Activiteiten 2017 In 2017 verbetert ProRail op diverse stations de toegankelijkheid: - Het aanpassen van de perronhoogte. - Het bereikbaar maken van perrons door realisatie van liften of hellingbanen. - Het verbeteren van stationsverlichting voor slechtzienden (wordt tevens benut om verlichting te verduurzamen). Uitvoering in de afgelopen jaren lag binnen de volgende bandbreedte: - Aanpassen perronhoogte: 17-20 stations per jaar; - Realiseren liften/hellingbanen: 4-10 stations per jaar; - Aanpassen verlichting: 70-90 stations.	Resultaten 2017 (voorlopig eindbeeld): - Op 15 stations is de perronhoogte aangepast. - Op 14 stations zijn liften/hellingbanen gerealiseerd. - Op 100 stations zijn maatregelen gerealiseerd (geleidelijnen, brailleplaatjes en verlichting).

* Dit programma is een MIRT-aanlegprogramma waarvoor een aparte sturings- en verantwoordingslijn is ingericht. Vanaf 2018 stuurt IenW dit programma niet meer aan via de Beheerconcessie, waardoor er geen verantwoording meer plaatsvindt via de half- en jaarrapportages.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

B1.8 – Fietsparkeren*	Resultaat
Voortgang programma	- In de stuurgroep van december 2016 zijn alle budgetten toegewezen aan locaties. Aansluitend is nog een aantal studieopdrachten geplaatst. Daarmee is de volledige budgettering van het Actieplan rond met een gezond gehalte programma onvoorzien. - De doorlooptijd van de totale programmascope was oorspronkelijk gepland t/m 2020, maar we voorzien een uitloop door o.a. het later tot stand komen van co-financieringsovereenkomsten of het vertragen van stationsprojecten waar we werk-met-werk i.h.k.v. het Actieplan laten uitvoeren.
Mijlpalen 2017 - Verdere verbetering inrichting beheer en sturing op lifecycle kosten, en optimalisatie van de geactualiseerde BOV-reeksen fietsenstallingen. - Uitvoering van nog goed te keuren businesscases uit het restantbudget en eventuele andere budgetten.	- In de stuurgroep Fiets van maart 2017 heeft Stations Beheer & Operatie een presentatie aangaande de BOV-reeksen gegeven. Hiermee is voor de korte termijn deze actie ingevuld. - Inmiddels is al het budget toegewezen aan BuCa's en maken de projectteams een opstart/doorstart.
Activiteiten 2017 - Verdere uitrol van stallingslocaties die door lenW gefiatteerd zijn in de stuurgroep Fiets. - Verdere uitrol maaiveld fietsenstallingen. - Pilots en uitrol benuttingsmaatregelen (bv. eerste 24 uur gratis) van systemen die stallingsduur en vrije plekken zichtbaar maken voor fietsparkeerders.	- Deze categorie van speciale locaties bevindt zich met name in voorbereiding en in het sluiten van overeenkomsten. De uitrol in de zin van bouwen wordt met name in de periode 2019-2021 verwacht. - Voor standaardscope locaties gaat de uitrol gestaag door met bijvoorbeeld Apeldoorn en Rijssen als wat grotere klussen de komende periode. Ook het vervangen van leegstaande kluizen door klemmen vordert. We zijn over de helft van het budget en de scope. Er is aanvullend functiehandhabingsbudget voor groot onderhoud van te handhaven kluizen aangevraagd. - Nog niet overal gaat de implementatie van andere parkeerregimes zo snel als zou kunnen, met name door het ontbreken van decentrale bijdragen. Waar wel een gesloten BuCa is, zijn we doende benuttingsmaatregelen uit te rollen, bijvoorbeeld in Deventer, Apeldoorn en Haarlem. Verder is in 2017 de uitrol van de ZSF (zelf-service fietsenstalling)-formule als benuttingsmaatregel gestart. Als laatste is het ontwikkelteam gestart, de gezamenlijke 'proeftuin' van ProRail en NS. En participeren we in het landelijke innovatieteam onder leiding van lenW.

* Dit programma is een MIRT-aanlegprogramma waarvoor een aparte sturings- en verantwoordingslijn is ingericht. Vanaf 2018 stuurt lenW dit programma niet meer aan via de Beheerconcessie, waardoor er geen verantwoording meer plaatsvindt via de half- en jaarrapportages.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

B1.9 - Prestatiegericht Onderhoud (PGO)	Resultaat
<i>Voortgang programma</i>	Het PGO-programma loopt goed op schema met slechts één vertraging van 3 maanden in de aanbestedingen in het gebied Betuwe.
Mijlpalen 2017 - Mobilisatie van PGO-contractgebieden in tranche 2 (Rijn & Gouwe, Zeeland en Drenthe) en tranche 3 (Amsterdam, Veluwe en Betuwe). - Contracteren gebieden in tranche 4 (Kennemerland en Amstelsepoort). - Afronden voorbereidingen voor tranche 5 (Dordrecht en Zee-Zevenaar), tranche 6 (Limburg en Brabant) en tranche 7 (Utrechtse Heuvelrug). - Eind 2017 zijn 9 van de 21 onderhoudsgebieden overgezet naar PGO. - Besluit over de inrichting van het Tracéteam van de Toekomst met o.a. functieprofielen, proceswijzigingen en overlegstructuren. - Procesbeschrijving en risicomodel verwerkt in kwaliteitshandboek, contract en aanbestedingsplanning. - Processen voor het op orde houden van relevante configuratiedata is live. - Alle relevante medewerkers hebben opleidingen volgens het nieuwe opleidingsplan gevolgd. - Interne en externe communicatie zorgt voor een goede verbinding tussen relevantie partijen betrokken bij het PGO-programma. - Resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden om innovatie en duurzaamheid in het PGO-contract te stimuleren zijn bekend.	- Voltooid. Mobilisatie tranche 2 is afgerond. Voor tranche 3 is de mobilisatie van Amsterdam en Veluwe afgerond en is Betuwe op 1 april 2018 ook gemobiliseerd. - Voltooid. Voor tranche 4 is de aanbesteding afgerond en wordt nu gemobiliseerd. - In tranche 5 zijn de voorbereidingen afgerond en begint de aanbestedingsfase. In tranche 6 zijn de voorbereidingen 31 januari 2018 afgerond. In tranche 7 is de aanbesteding ook opgestart volgens planning. - Door de vertraging van contractgebied Betuwe met 3 maanden zijn dit 8 van de 21 onderhoudsgebieden geworden. Betuwe heeft nog 3 maanden mobilisatie te gaan in 2018. - De ExCo heeft besloten om een verbreding en verdieping te doen voor O&O bij de overige afdelingen. Dit wordt momenteel uitgevoerd. - Dit loopt volgens planning. - De 'back-bone' en de implementatiestructuur voor 25 ILS-en (informatieleveringspecificaties) is 'live'. - Tranches 1 t/m 3 zijn opgeleid volgens het opleidingsplan van PGO. - Het PGO-programma is breed gedragen met een uniforme 'mindset' in de organisatie en de communicatie wordt conform communicatieplan uitgevoerd. - CO₂-reductie resultaten zijn bekend. Biomassa resultaten zijn bekend. Duurzaam bermbeheer wordt in Zee-Zevenaar geïmplementeerd en resultaten zullen volgen. Resultaten hergebruik en bewust omgaan met afval volgen in december 2017.
Activiteiten 2017 - Mobiliseren contractgebieden tranches 2 (Q1/Q2), 3 (Q2/Q3), 4 (Q4). - Aanbesteden contractgebieden tranches 3 (Q1), 4 (Q2/Q3), 5&6 (Q4). - Voorbereiden contractgebieden tranches 4 t/m 7 (Q1...Q4).	- Mobilisatie volgens planning, met uitzondering van Betuwe (tranche 3) die 3 maanden is vertraagd. - Aanbestedingen van tranche 3, 4 en 5 zijn afgerond; tranche 6 loopt volgens planning. - De voorbereidingen van tranche 4 zijn afgerond; tranches 5 t/m 7 lopen volgens planning.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

B1.10 - Programma Derde Spoor Duitsland*	Resultaat
<i>Voortgang programma</i>	De omleidingen in 2017 zijn conform planning significant minder dan in 2016. De omleidingen die er zijn lopen in algemene zin goed. Voor 2018 heeft DB Netz veel enkelsporige buitendienststellingen geannuleerd door langlopende vergunningstrajecten en andere bouwmethoden. Voor 2018 betekent dit meer capaciteit voor goederen op de grens Zevenaar-Emmerich en minder om te leiden treinen via Venlo en Oldenzaal. De oorzaak en gevolgen voor capaciteit en doorlooptijd bouw zijn op dit moment nog niet bekend.
<i>Mijlpalen 2017</i> 1. Investeringsbeslissing inframaatregelen Derde Spoor door IenW. 2. Omleidingen 2017 tijdens buitendienststellingen op de grensovergang. 3. Oplevering bouwfasering Duitsland 2018 (inclusief capaciteit voor vervoer en omleidingsscenario's).	1. IenW heeft besloten om de voorgestelde infrastructuurinvesteringen op Venlo vooralsnog aan te houden. DB Netz heeft besloten om de linkerspoorbeveiliging tussen Kaldenkirchen en Venlo grens wel aan te leggen. De maatregelen op Heerlen-Herzogenrath worden tot uitvoer gebracht. 2. De omleidingen 2017 zijn conform planning minder groot qua omvang geweest dan in 2016. De omleidingen zijn goed verlopen. 3. DB Netz heeft aangegeven dat er veel enkelsporige werkzaamheden komen te vervallen in 2018. De geplande werkzaamheden aan Nederlandse zijde gaan grotendeels wel door. De capaciteit in goederenpaden tijdens enkelsporige werkzaamheden zal i.p.v. van 25 circa 60 goederenpaden bedragen. De verwachting is nu dat het traject Zevenaar – Oberhausen in 2018 gedurende 94 dagen buitendienststellingen kent, waarvan 31 dubbelsporig.
<i>Activiteiten 2017</i> 1. Borgen doorgaande internationale paden. 2. Verdelen van internationale capaciteit op omleidingsroutes gedurende bouwperiodes. 3. Monitoren performance op omleidingsroutes en Betuweroute. 4. Bijsturen van productiemodel op omleidingsroutes. 5. Communicatie naar stakeholders. 6. Verder intensiveren en professionaliseren samenwerking DB Netz. 7. Voorbereidingen omleidingsplan 2018 e.v. 8. Herijken maatregelpakket Derde Spoor. 9. Uitwerking/voorbereiding inframaatregelen Derde Spoor.	1. Loopt conform plan. 2. Loopt in algemene zin conform plan, diverse issues t.a.v. jaardienst 2018 a.g.v. annuleren werkzaamheden DB Netz en doorschuiven planning naar ad hocfase. 3. Performance wordt intern ProRail gemonitord door de corridorsteams, extern in het Operations Management Overleg. In Q1 2018 wordt een nieuw dashboard voor externe gelanceerd. 4. Loopt conform plan. 5. Loopt conform plan. Stuurgroep komt alleen op afroep bij elkaar. 6. Regulier en waar nodig extra overleg om issues op te pakken en structureel te verbeteren. 7. Loopt i.s.m. vervoerders en DB Netz. 8. Wordt continu gemonitord en waar nodig worden maatregelen aangescherpt of aangevuld. 9. Zie punt 1 bij mijlpalen.

* Dit programma is geëvalueerd, waarbij is geconstateerd dat alle acties in de reguliere processen bij ProRail zijn geïmplementeerd en de nog lopende zaken in de lijn worden opgepakt. Vanaf 2018 valt dit programma niet meer onder de concessiesturing.

Bijlage 3: actualiteit programma's Beheerconcessie

B1.11 - Verbeterprogramma Performance IC direct	Resultaat
Voortgang programma	Het effect van de verbetermaatregelen die NS en ProRail gezamenlijk hebben doorgevoerd, is terug te zien in de prestatiecijfers op de HSL. Zo werd in het eerste kwartaal voor de KPI Reizigers-punctualiteit HSL 5 min nog onder de bodemwaarde van 82,1% gepresteerd; over geheel 2017 is deze bodemwaarde met 83,5% ruimschoots gehaald. Ook de uitvalcijfers van de IC Direct en IC 1100 laten gedurende 2017 een dalende trend zien.
Mijlpalen 2017 In het Verbeterprogramma worden de prestaties van het IC direct product nauwlettend gevolgd en de effecten van diverse maatregelen direct geëvalueerd, zodat – waar nodig – aanvullende verbetermaatregelen kunnen worden getroffen. Dit is een continu proces. In de stuurgroep HSL wordt 4x per jaar de voortgang besproken. Een nadere uitwerking van de afgesproken maatregelen in het programma en de planning daarvan is opgenomen in een separate beschrijving. Bedoelde beschrijving maakt integraal deel uit van het beheerplan 2017.	Onder het mom van continu verbeteren, zijn in 2017 de prestaties op de HSL samen met NS continu geanalyseerd om aanvullend verbeterpotentieel te ontdekken. Een gevolg hiervan is dat de set aan verbetermaatregelen dynamisch is en dat er in de loop van 2017 maatregelen aan het verbeterpakket zijn toegevoegd met instemming van de stuurgroep HSL. In de tweede helft van 2017 zijn in samenwerking met NS diverse maatregelen uitgewerkt en doorgevoerd, met name gericht op verbetering van de treinpunctualiteit. We liggen goed op koers wat betreft de realisatie van de met IenW afgesproken verbetermaatregelen. In 2018 gaan ProRail en NS door met het Verbeterprogramma.
Activiteiten 2017 1. Aanpak systeemstoringen: Verbeteren van de prestaties van de infrastructuur op met name de conventionele delen van de HSL-corridor. 2. Reduceren windhinder: Op de korte termijn met operationele maatregelen. Voor de middellange termijn worden meer structurele oplossingsalternatieven voor uitval door windoverlast onderzocht en afgewogen. 3. Aanpak hinder door derden, zoals het voorkomen van hinder door dieren op het spoor (met name zwanen). 4. Versnellen en verbeteren Incidentenherstel: ProRail en NS zorgen ervoor dat bij een gestrande trein de treindienst weer snel wordt opgestart en de reizigers snel verder kunnen reizen. 5. Verbeteren van be- en bijsturing door het verbeteren van de communicatie op de raakvlakken van verschillende posten die de verkeersleiding op de HSL-Corridor verzorgen en door verbetervoorstellen op het vlak van be- en bijsturing te onderzoeken en implementeren.	1. Differentiatie in onderhoud in PGO-contracten Kennemerland en Dordrecht is gerealiseerd. Het sinds september operationele Infrateam maakt vorderingen in het onderzoek naar kritieke infra. 2. De stuurgroep HSL is geïnformeerd over de achtergrond van de vertraging in de operationele maatregel ter reductie van windhinder. Oorzaak van de vertraging is dat is gebleken dat de uitgangspunten in de Safety Case Wind van de HSL niet meer aansloten op de werkelijkheid en dat de Safety Case hierop moet worden aangepast. Deze actualisatie van de Safety Case door Infraspel is in gang gezet. Begin 2018 nemen ProRail en NS een besluit ten aanzien van de haalbaarheid van de operationele maatregel differentiëren naar materieel. De planstudie naar de plaatsing van windschermen op de brug Hollands Diep loopt conform planning. 3. De hinder door reeën is afgenomen. Voorbereidingen zijn getroffen voor het kappen van schuilbos voor reeën door ProRail incidentenbestrijding begin 2018. Er is een voorstel gemaakt voor een pilot met preventieve maatregelen om de hinder door zwanen te beperken op een specifieke hotspot. Besluit hierover volgt in januari 2018. 4. Quick Start proces incidentenherstel is gereed en doorgevoerd. Aandacht is nu gericht op het borgen van de werkwijze in de operatie. Hiervoor zijn coördinatoren op het OCCR ingezet. De stuurgroep HSL heeft ingestemd met het plaatsen van inspectiecamera's bij Hoofddorp en Zevenbergschen Hoek voor inspectie van de bovenleiding na het rijden van spanning-aarde. 5. Diverse maatregelen zijn doorgevoerd. Versperringsmaatregelen zijn aangepast ten gunste van de HSL vervoersproducten. Verkeersleiding stuurt op vertrekpunctualiteit op Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Het project dat overloopwissels bij Rotterdam Stadion onderzoekt, heeft eind december een projectplan opgeleverd.