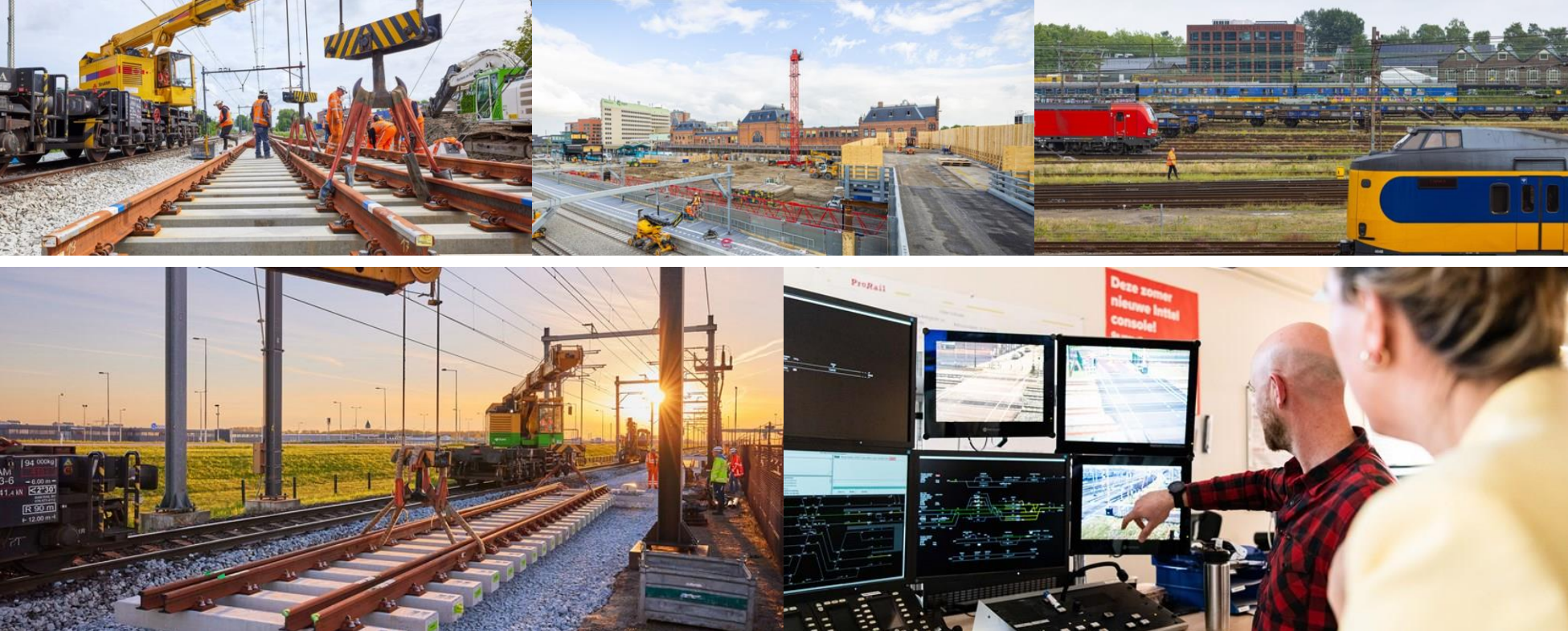


Toelichting halfjaarrapportage ProRail

Van de halfjaarrapportage van ProRail is deel A meegestuurd. Deel B bevat financiële gegevens over de eerste helft van 2022 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 Mobiliteitsfonds 2022. 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 halfjaarrapport 2022

Deel A

Datum : 31 augustus 2022
Kenmerk : VT20160142-1167882800-3298
Status : definitief
Eigenaar : ExCo

ProRail

Inhoudsopgave

Inleiding

1. Mijlpalen eerste halfjaar 2022
2. Verbindt - Vergroten van de spoorcapaciteit
 - 2.1 Integrale ontwikkelagenda
 - 2.2 Realisatie netwerk voor de toekomst
3. Verbetert - Veilig en betrouwbaar spoor
 - 3.1 Dagelijkse operatie
 - 3.2 Betrouwbare mobiliteit
 - 3.3 ICT
 - 3.4 Veiligheid
4. Verduurzaamt - Duurzame mobiliteit
5. Stakeholders

Bijlagen

Inleiding

In dit rapport staat wat we in het eerste halfjaar 2022 hebben bereikt van onze plannen uit het Beheerplan 2022-2023 en benoemen we de behaalde mijlpalen in het eerste halfjaar van 2022.

Het ministerie van IenW heeft ons voor 2022 en 2023 een aantal belangrijke prioriteiten meegegeven:

- Verder bouwen aan een toekomstbestendig en duurzaam spoorsysteem;
- Intensivering van de instandhoudingsopgave (betrouwbaarheid mobiliteit);
- Verdere ontwikkeling (van de taakuitvoering) van de organisatie.

We geven invulling aan deze beleidsprioriteiten via onze strategie: *Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.* We voorzien de komende jaren een groei op het spoor van 30% meer reizigers en 50% meer goederen. Dit vraagt een verdere ontwikkeling van de organisatie waarbij we meer focus aanbrengen, meer als één ProRail werken en versnellen waar dat kan. Dat is ons 'Spoor naar morgen', de volgende stap in onze strategie.

Terugblik eerste halfjaar 2022

ProRail heeft een eerste halfjaar achter de rug waarin externe ontwikkelingen zoals de oorlog in Oekraïne en toegenomen arbeidsmarktkrapte impact had op de gestelde doelen van ProRail. ProRail zet alle mogelijke maatregelen in om de (financiële) impact van deze ontwikkelingen te minimaliseren. In het eerste halfjaar van 2022 konden vrijwel alle geplande werkzaamheden uitgevoerd worden en konden wij, met dank aan de flexibiliteit van onze medewerkers, ook bijna alle diensten stellen om de treinen te laten rijden. Wel blijft dit ook de komende tijd nog veel vragen van de ProRail-organisatie en de partners in de keten.

Prestaties eerste halfjaar 2022

Onze prestatie-indicatoren scoren overall beter dan de bodemwaardes en bewegen zich richting of op de streefwaarden. Desondanks viel ook een aantal treinen uit vanwege personeelstekorten. Samen met vervoerders wisten we de impact van grote verstoringen, zoals door storm Eunice, in goede banen te leiden. Op het domein van prestaties voor goederenvervoerders zetten we stappen voorwaarts en blijven we werken aan het verbeteren van onze prestaties.

Vooruitblik tweede halfjaar 2022

- In de zomerperiode vinden veel werkzaamheden plaats, zoals rond Amsterdam Zuid en op de tracés Utrecht - Geldermalsen (Culemborg), Boxtel - Eindhoven en Ede-Wageningen - Arnhem.
- De voortgang van werkzaamheden is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van materialen. De eventuele vernietiging door de Raad van State van de vrijstelling van vergunningsplicht voor stikstofuitstoot tijdens de bouwfase kan grote gevolgen hebben voor ProRail.
- Door de oorlog in Oekraïne en de nasleep van corona loopt ProRail risico's bij de uitvoering en aanbesteding van werk zowel qua beschikbaarheid kritische materialen als ook extra financiële risico's als gevolg van onder andere prijsstijgingen en leveringsproblemen, niet alleen in 2022 maar ook in de komende jaren.

1. Mijlpalen eerste halfjaar 2022

☐ Verbindt

- Programma Spoorplan Noord-Nederland: Verbouwing station Emmen Zuid (tweede spoor en tweede perron aangelegd) is afgerond. Door het tweede spoor is de stoptrein tussen Zwolle en Emmen drie minuten sneller. Treinen kunnen nu elkaar vanuit beide richtingen passeren in Emmen Zuid.
- Het bestaande spoor tussen Heerlen en Landgraaf is vernieuwd, een nieuw tweede spoor is aangelegd, het spoor is geëlektrificeerd, perrons en een overweg zijn vernieuwd, een overweg is opgeheven en een station is verwijderd. Hierdoor kunnen twee reizigerstreinen van Arriva per uur naar Duitsland rijden tussen Maastricht en Aachen Hauptbahnhof.
- Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Rijswijk-Rotterdam: De laatste drie contracten binnen dit omvangrijke project zijn gegund aan Strukton. De verwachting is dat het hele project in 2024 is afgerond. Met dit programma passen we het spoor zodanig aan dat op dit traject per richting acht intercity's en zes sprinters kunnen rijden.
- PHS Goederenrouting Zuid-Nederland: In Q2 is de realisatiefase van het project Zuidwestboog Meteren gestart (oplevering in 2029). Deze boog is een belangrijke schakel in het goederentransport per spoor.

☐ Verbetert

- Groot onderhoud en vernieuwing aan de Havenspoorlijn uitgevoerd: 21 wissels vervangen, overwegen geplaatst en blusleidingen aangelegd.
- Tussen Meppel en Beilen vernieuwden we de spoorstaven, het ballastgrind, de dwarsliggers, de bovenleiding en verschillende overwegen. Op station Hoozevee hebben we perrons volledig vernieuwd, de toegang van de stationshal vanaf het perron aangepast en nieuwe wachtruimtes en stationsmeubilair geplaatst. De liften zijn in juli in gebruik gesteld. Beide liften werden compleet vernieuwd. Ook hebben we tussen Apeldoorn en Zutphen 14 kilometer spoor, 18 duizend dwarsliggers, 18 ton ballastgrind en meerdere overwegen vernieuwd.
- Feestelijke opening vernieuwde stationshal Zwolle.
- ProRail is een langjarig contract aangegaan met Thales voor het ontwikkelen, beheren en onderhouden van het digitale beveiligingssysteem Central Safety System (CSS) van het European Rail Traffic Management System (ERTMS).
- Sinds 2020 zijn ruim 270 GSM-R zenders vervangen door nieuwe transmissie.

- Op 20 april hebben we volgens planning de laatste verbinding gemigreerd.
- In het afgelopen halfjaar is de 100e Niet Actief Beveiligde Overweg (NABO) aangepakt vanuit het NABO programma waar 180 openbaar toegankelijke NABO's zijn opgenomen.
- Systeem voor veilig treinverkeer bij hevige regenval in gebruik genomen. Weerbureau Infoplaza geeft ons een signaal bij verwachting van extreme buien op door ons aangegeven kwetsbare plekken. Onze aannemer gaat dan ter plekke kijken om te bepalen of eventuele maatregelen nodig zijn.
- We hebben het verouderde Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen (IGS) vervangen door een nieuwe applicatie 'WLIS Spoorbezetting' (Wagen en Lading Informatie Systeem) en ging succesvol live in de eerste helft van 2022.

☐ Verduurzaamt

- Huurcontract voor grond is uitgegeven waarop de huurder twee zonneparken bij knooppunt Deil kan gaan ontwikkelen. De verwachting is dat de zonneparken vanaf 2024 groene stroom gaan leveren om jaarlijks in de energiebehoefte van zo'n 3.720 huishoudens te voorzien.
- Introductie van de eerste emissievrije krol (kraan op lorries) door één van onze spooraanemers; een stap op weg naar emissievrije bouwplaatsen.
- Vervanging lampen op alle stations door duurzame ledverlichting is afgerond.
- We hergebruiken steeds vaker materiaal in het spoor zoals op het traject Heerlen-Landgraaf. Onderdelen van voormalig station Heerlen De Kissel hergebruikten we op station Landgraaf en materialen zoals portalen, keerwanden, spoorstaven kregen een tweede leven op andere locaties.
- ProRail ontving de Waarderingsprijs Erfgoed voor het op verantwoorde wijze behouden van de historische kap bij vernieuwing van station Driebergen-Zeist.
- Stations Driebergen-Zeist, Rotterdam Alexander en Castricum verrijkt met circulaire insectenhôtels, vogelkasten en zijn wilde bloemen gezaaid.

☐ Bevlogen ProRailers

- ProRail staat in de top 25 van LinkedIn Top Companies op plek 17 (een stijging van acht plekken ten opzichte van 2021).
- Onze vacaturewebsite 'werkenbijprorail.nl' is vernieuwd.
- Landelijke arbeidsmarktcampagne 'Nederland zoekt treinverkeersleiders' via online- en social kanalen en op RailTV-schermen op de grotere treinstations.

2.1 Integrale ontwikkelagenda: capaciteit en ruimtelijke ontwikkeling

❑ Netwerkontwikkeling 2030-2040

Coalitieakkoord: Ondanks de extra middelen voor mobiliteit voorzien we dat de beschikbare financiële middelen ontoereikend zijn om alle ambities te realiseren. Met lenW werken we onder andere aan scenario's voor de prioritering van activiteiten in de komende jaren om het spoornetwerk te onderhouden en toekomstbestendig te maken. Deze scenario's helpen om een afweging te maken op basis van politieke ambities en wet- en regelgeving op de aspecten vervoerwaarde, veiligheid, beschikbaarheid, geld en duurzaamheid.

❑ Toekomstbeeld OV 2040 Ketens en Knopen

De uitwerking van de Ontwikkelagenda TBOV was voor Ketens- en Knooppunten de start van de uitwerking naar een 'Actieagenda OV Knooppunten'. Deze Actieagenda is eind juni vastgesteld door de Landelijke OV- en Spoortafel en gepubliceerd. In deze agenda is per gebied uitgewerkt welke focus de komende jaren op OV-knooppunten wordt voorzien. ProRail heeft daardoor een beeld welke stations de komende jaren direct worden beïnvloed door zowel netwerk als verdichtingsopgaven in combinatie met regionale ontwikkelingen. Daarbij is het afgelopen half jaar extra aandacht voor de woningbouwopgave uit het coalitieakkoord (1 miljoen woningen erbij in 2030) en dan vooral de bereikbaarheid van deze verdichtingsopgave. Zowel de capaciteit als de kwaliteit van de stations(-omgeving), het spoorse netwerk als ruimte voor (deel-)mobiliteit zijn bepalende succesfactoren in de versnellingsacties van rijksoverheid en de regio's.

❑ Stationsagenda

- Met NS Stations en lenW werken we aan de Stationsagenda, een beleidsagenda waarin we de gezamenlijke ambities met betrekking tot stations vastleggen. Op dit moment worden voor 10 thema's uitgangssituatie en (eerste) uitwerking van ambitie beschreven. In september zal de 1e versie van de Stationsagenda gereed zijn om politiek besluitvormingstraject in te gaan. Los van inhoudelijke ambitie op 10 thema's is de besturing door lenW een belangrijk aandachtspunt van deze agenda (en daarmee van ProRail, NS Stations en diverse stakeholders).
- Om lenW breder mee te nemen lichten we in Q3 de PPS (zie pagina 10

'Samenwerking uitvoering op stations') aan lenW toe en organiseren we samen met NS Stations een deep dive over fietsenstallingen voor lenW.

❑ Capaciteitsontwikkeling goederenvervoer

- ProRail startte, in opdracht van lenW, de 740-meterstudie voor de corridors Zuidoost (Brabantroute) en Oost-Nederland (Kijfhoek - Bentheim) als vervolg op de TEN-T analyse (2019). Deze studie bestaat uit meerdere deelverkenningen waarin we inzichtelijk maken wat doorlooptijden, risico's en kosten van maatregelen zijn. We verwachten de uitkomsten hiervan medio 2023. Deze worden gebruikt als input voor de overkoepelende MKBA (maatschappelijke kosten-baten analyse).
- Om de met lenW geprioriteerde havenemplacementen en achterlandverbindingen geschikt te maken voor 740 meter treinen is naar verwachting tenminste € 500 mln nodig. Deze financiering is nog niet voorzien. ProRail overlegt met lenW over de financiering van een 1e tranche. Dit betreft onder andere de mogelijkheid om mee te kunnen liften op lopende projecten (Rotterdam Noord Goederen, Roosendaal en Lage Zwaluwe) waardoor maatregelen efficiënt kunnen worden gerealiseerd.

❑ Betrouwbaarheid en veiligheid

lenW heeft ProRail gevraagd in beeld te brengen hoe zij de spoorinfra klimaatadaptief kan inrichten. Medio juli is een uitvoeringsagenda aan lenW aangeboden waarin ProRail aangeeft welke stappen zij de komende jaren wil zetten om de hoofdspoorweginfrastructuur klimaatbestendiger te maken.

2.1 Integrale ontwikkelagenda: TBOV technische systeemsprongen

□ STEV (Systeemkeuze Tractie Energie Voorziening)

- De staatssecretaris van IenW heeft in 2020 besloten de verhoging van de bovenleidingspanning van 1,5 kV (huidig) naar 3 kV te laten onderzoeken. De gedachte achter een hogere bovenleidingspanning is dat treinen sneller kunnen optrekken, waarmee de reistijd korter wordt en meer treinen over hetzelfde spoor kunnen rijden.
- Het onderzoek hebben we uitgevoerd in samenwerking met personen-, goederenvervoerders en vervoerende aannemers opgesteld. Second opinion door Horvat en Mott MacDonald op het eindrapport met de verschillende systeemalternatieven is gereed.
- In het najaar bespreken we het rapport met het gevraagd advies met IenW. Het rapport bevat een breekpuntanalyse 1,5 kV (wanneer we de grenzen van ons huidige systeem bereiken). Vervolgens bespreken we, onder regie van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid), het rapport met de branche.

□ ATO (Automatic Train Operation)

- De financiering vanuit het ministerie is nog niet rond. Dit vormt een risico voor het ATO programma en de uitvoering van het Betuweroute project. Dit kan betekenen stopzetten van activiteiten.
- Het projectplan Betuweroute is uitgewerkt in samenwerking met DB Cargo. Doel is het realiseren van een ATO pilot met DB Cargo op de Betuweroute (incl. Remote Operation) in 2024/2025 om zo meer inzicht te krijgen in de mogelijkheden van ATO.
- Onderzoeksplan GOA2 ERTMS is in concept gereed. Dit is de basis voor het ATO onderzoeksprogramma tot en met 2025. De afgestemde onderzoeksvragen worden in overleg met de stakeholders omgezet in activiteiten (studies, simulaties en pilots) om te komen tot de MKBA.
- Programma ATO en Havenbedrijf Rotterdam gaan nauwer samenwerken om invulling te geven aan de ambitie meer capaciteit voor vervoer per spoor. Havenbedrijf Rotterdam zal ook gaan deelnemen aan het vervolg van de sectorambitie.

2.2 Realisatie netwerk voor de toekomst (1/2)

❑ Marktspanning

- Door de oorlog in Oekraïne volgend op twee jaar corona ontstaat een tekort aan diverse materialen zoals staal, hout en koper. Ook zijn materiaalprijzen verder gestegen. Het risico op vertraging en/of het niet kunnen uitvoeren van werk is aanzienlijk op de korte en middellange termijn. Er staat spanning op de inschrijvingen op aanbestedingen voor komende jaren. Dit leidt mogelijk tot het later uitvoeren van projecten met als gevolg dat de kans op storingen in de toekomst stijgt en/of dat logistieke productstappen later worden gezet.
- ProRail heeft een taskforce 'schaarste, prijsstijging en Oekraïne' opgericht om de impact van de huidige situatie op projecten en aanbestedingen te minimaliseren. Vanuit deze taskforce zijn kaders/richtlijnen opgesteld. Hierbij heeft ProRail twee hoofddoelen: 1) veilige bereikbaarheid en 2) continuïteit van projecten en tenders en daarmee het voorkomen van verdere schade. Daarnaast heeft de taskforce als doel 3) intensief in gesprek met aannemers, leveranciers en alle andere stakeholders en 4) compliant aan sanctiepakketten.
- De taskforce mitigeert de risico's op de volgende onderdelen: lopende projecten, aanbestedingen, supply chain en afstemming met de omgeving.

❑ Beheersmaatregelen marktspanning

- ProRail past voor een bepaalde periode en voor specifieke aanbestedingen met hoog risico specifiek aanvullende regelingen toe die het risico voor de aannemers bij prijsstijgingen en de niet-levering van materialen beperken, waardoor zij kunnen blijven inschrijven op aanbestedingen.
- We ontwikkelden een overzicht van de schaarse materialen en actualiseren deze doorlopend o.a. spoorstaven, dwarsliggers, wisselstangen, sein-componenten en Cisco-routers.
- We monitoren de risico's en hebben diverse acties in gang gezet om projecten toch (al dan niet deels) door te kunnen laten gaan.
- ProRail oefent invloed uit op de supply chain en treft maatregelen om het risico van prijsstijgingen en schaarste van materialen in de supply chain te mitigeren, bijvoorbeeld ten aanzien van spoorstaven.

❑ Impact marktspanning op projecten en toegankelijkheid perrons

- Tot op heden lukt het in grote mate om projecten en aanbestedingen door te laten gaan. We zien de eerste tekenen van daling in het aantal inschrijvers en ook in de stijging van inschrijfsommen.
- De aanbesteding voor de opwaardering van de Maaslijn (elektrificatie, extra spoor en veiliger maken van 20 overwegen) is in overleg met IenW stopgezet en wordt anders vormgegeven. Dit leidt tot verdere vertraging in de oplevering. We overleggen met IenW en provincie Limburg over passende maatregelen.
- Toegankelijkheid perrons: We hebben te maken met langdurige storingen van liften en roltrappen waardoor zelfstandig reizen met de trein onder druk staat. Het duurt steeds langer om liften en roltrappen te repareren als gevolg van leveringsproblemen van materialen die nodig zijn voor de reparatie, maar ook personeelstekorten bij bedrijven die het onderhoud uitvoeren. Daarnaast speelt ook vandalisme een rol. Vernieling is steeds vaker de reden waarom een lift het niet doet. We bestellen sommige onderdelen eerder, zodat we ze in opslag hebben en direct kunnen gebruiken. NS biedt reisassistentie om te zorgen dat reizigers met een functiebeperking hun eindbestemming altijd kunnen bereiken.

❑ Financiële impact marktspanning

- Voor de komende jaren zijn de financiële effecten van de schaarste van materialen en stijgende prijzen nog niet inzichtelijk. We monitoren de ontwikkelingen en bespreken deze eens in de drie weken met IenW.
- De BOV-budgetten worden jaarlijks geïndexeerd op basis van een CBS-index. Voor 2022 is deze circa 15%. We overleggen met IenW om te zien in hoeverre de beschikbare middelen bij IenW hiervoor toereikend zijn en hoe we met deze ontwikkelingen omgaan.

❑ Voortgang capaciteitsontwikkeling goederenvervoer vanuit marktvisie ambitienetwerk spoorgoederen

- Voor 5 locaties zijn verkenningen gestart naar 740 meter treinen. De twee overige locaties volgen in Q3. De verkenningen zijn medio 2023 gereed.
- We verwachten mogelijkheden om werkzaamheden te combineren, deels met lopende projecten. We bekijken wat hiervoor nodig is.

2.2 Realisatie netwerk voor de toekomst (2/2)

❑ Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor (TWAS)

- In het eerste halfjaar van 2022 heeft het externe Bureau Gateway Review in opdracht van IenW en ProRail een gateway reflectie dag en een gateway review op het programma TWAS uitgevoerd, met participatie van de betrokken stakeholders uit de spoorsector. Op basis hiervan heeft Bureau Gateway Review een aantal (eerste) adviezen gegeven over de volgende stappen t.a.v. TWAS als programma. In de tweede helft van 2022 volgt een besluit over de afronding van het programma.
- Parallel aan deze Gateway review heeft ProRail in het eerste half jaar verdere stappen gezet t.b.v. borging en doorontwikkeling van de binnen TWAS ontwikkelde werkwijzen en instrumenten in de lijnorganisatie, o.a. t.a.v. (1) slimme bundeling van werkzaamheden via programmering in het Masterplan, (2) betere spreiding van werkzaamheden over het jaar via het Landelijk Atelier Programmering en het Managementoverleg Vervoer en Masterplan met gerechtigden, (3) voorbereiding van implementatie van integrale gebiedscontracten en (4) een betere monitoring van baten via de prestatiedialogen.

❑ Capaciteit voor werkzaamheden

- De capaciteitsverdeling Jaardienst 2023 is afgerond naar tevredenheid van vervoerders met een klanthinder voor vervoerders en reizigers binnen de norm. De groei in klanthinder is kleiner dan de groei in de productie door ontwikkeling van instrumenten door TWAS en verder uitwerken en implementeren van buitendienststellingen in masterplanproces en capaciteitsverdelingsproces.
- Door verschuivingen van werk van en naar 2023 zullen de aangevraagde treinvrije perioden (TVP) nog wijzigen.
- We zijn gestart met de capaciteitsverdeling Jaardienst 2024. Wel verwachten we extra dynamiek onder andere door omleidingen en uitvoering werkzaamheden op andere momenten vanwege de enkelsporige 80-weekse buitendienststelling door DB Netz voor bouw Derde Spoor in Duitsland. We spannen ons in om dit zo goed mogelijk te beheersen.
- Er zijn nog enkele issues m.b.t. kritieke resources, zoals de beschikbaarheid van personeel. We voorzien vooralsnog geen onoverkomelijke problemen.

❑ Voortgang verbeteringen reizigersvervoer

- Het programma Toegankelijkheid ligt voor op planning: De verwachte afronding is in 2026/2027 terwijl de opdracht was om alles in 2030 te realiseren.
- In Q3 start het project IC Berlijn. ProRail voorziet problemen met baanstabieleit. De dienstregelingsstudie en het monitoringssysteem (nodig voor het traject Deventer – Hengelo) zijn naar verwachting eind 2023 gereed.
- Bij de verbouwing van Amsterdam Centraal (vanaf 2024) dreigen de voorzieningen voor de security- en paspoortcontrolevoorzieningen niet meer te kunnen worden gebruikt voor de internationale treinverbinding naar Londen. De gemeente Amsterdam, IenW, NS en ProRail hebben een project ingericht om gezamenlijk te werken aan een oplossing voor zowel de korte termijn (2024-2027) als de middellange termijn (2027 t/m oplevering van de nieuwe douanefaciliteiten op Zuidasdok).

❑ ERTMS IEP – Implementatie

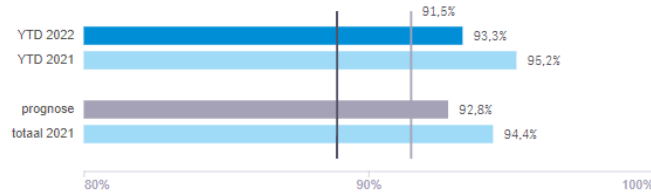
- Op dit moment zijn de eerste signalen dat het programmabudget niet meer toereikend lijkt voor de totale opgave. De komende periode worden de planning en kostenraming bijgesteld, onder andere naar aanleiding van de uitkomsten van enkele grote aanbestedingen, en we werken aan een pakket maatregelen dat de raming terugbrengt op kader.
- Elf innovatieve oplossingen in het kader van “Aanbesteding Snellere Aanpak” ERTMS gaan naar de testfase.
- Verschillende ingenieursbureaus hebben gezamenlijk het conceptontwerp van het treinbeveiligings- en besturingssysteem ERTMS Kijfhoek - Belgische grens opgeleverd. Ook is een ontwerp uitgewerkt, bruikbaar voor het projectbesluit.

❑ ERTMS Programmadirectie – Coördinatie

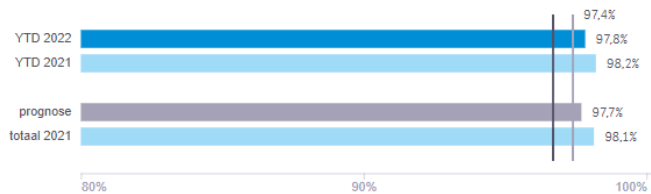
Het programma ERTMS heeft sinds 11 juni 2013 de status “groot project”. Twee keer per jaar stelt IenW een voortgangsrapportage op over ERTMS. De staatssecretaris heeft op 4 mei 2022 de voortgangsrapportage ERTMS over de tweede helft 2021 aangeboden aan de Tweede Kamer. De voortgang van en behaalde resultaten door het programma en de financiële stand van zaken zijn in de voortgangsrapportage terug te vinden.

3.1 Dagelijkse operatie: prestatie-indicatoren

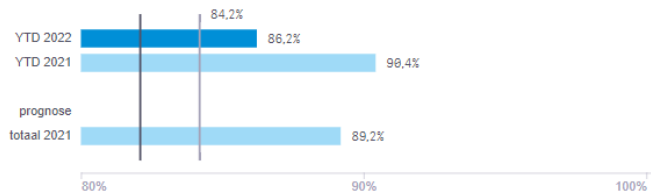
Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.) (%)



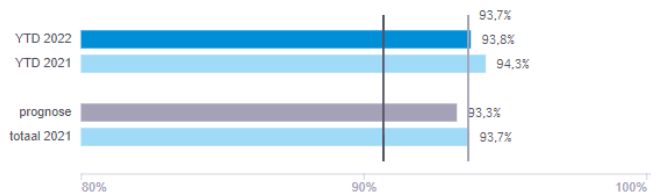
Reizigerspunctualiteit HRN (15 min.) (%)



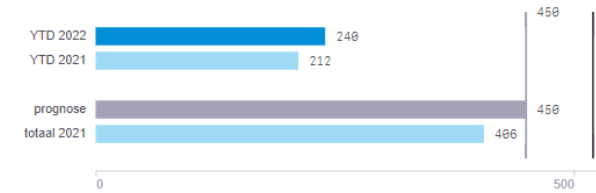
Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.) (%)



Betrouwbaarheid regionale series (%)



Impactvolle storingen op de infra



Toelichting:

- Prestaties liggen op koers. Reizigerspunctualiteit en betrouwbaarheid regionale series worden deels beïnvloed door het opheffen van treinen door NS en regionale vervoerders als gevolg van personeelstekorten (vooral indien sprake is van ad-hoc opheffingen of indien besluit plaatsvindt na het inlezen van reisplannergegevens). Impact als gevolg van personeelstekorten bij ProRail zijn op dit moment beperkt. In tegenstelling tot reizigerspunctualiteit HRN heeft de storm Eunice in Q1 grote impact gehad op de prestatie-indicator betrouwbaarheid regionale series omdat deze is gebaseerd op gerealiseerde reizen van reizigers, maar op treinbewegingen.
- Het aantal impactvolle storingen is hoger dan vorig jaar in de vergelijkbare periode (240 vs. 212). De wordt deels verklaard doordat er in 2021 een uitgedunde dienstregeling was met als gevolg minder impactvolle storingen. ProRail gaat er – mede op basis van ervaringen van eerdere jaren - vanuit dat zij in 2022 op of onder de streefwaarde van 450 storingen uitkomt.
- Score HSL op koers. Door personeelstekorten bij NS heeft een aantal maanden (tussen begin februari en half juni) de 1000-serie (twee keer per uur Amsterdam-Rotterdam) niet gereden. In juni zien we ook meer importvertraging vanuit het buitenland en verschillende impactvolle strandingen en infradefecten. We analyseren of de problemen in juni structurele oorzaken hebben. Voor informatie over maatregelen zie bijlage 4B beheerconcessieprogramma HSL-Zuid.
- N.B. De realisatie op de prestatie-indicatoren t.o.v. 2021 worden sterk beïnvloed door de impact van coronamaatregelen met aanzienlijk minder reizigers en minder treinen tot gevolg. Dit bemoeilijkt de vergelijking met de actuele prestaties.

3.1 Dagelijkse operatie: beperken effect van verstoringen

❑ Winterweer

- ProRail en NS hebben in de eerste helft van 2022 gewerkt aan de implementatie van de openstaande maatregel uit de evaluatie winterweer van februari 2021, zijnde een reductie van de infrastructuur in relatie tot de afgeschaalde dienstregeling. Een nieuwe systematiek is ontwikkeld om een betere balans te kunnen vinden tussen afgeschaald gebruik van de infrastructuur (intrafasen) en de mate waarin de treindienst gefaciliteerd kan blijven. Voor de zwaarste infrafase, leidt dit tot gebruik van circa 300 minder wissels, waarop de landelijk uitgedunde dienstregeling van NS gereden kan worden. NS en ProRail hebben dit voorstel mei 2022 besproken in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov). In de tweede helft van 2022 vindt besluitvorming plaats over implementatie door het Directeuren Overleg Operatie (NS en ProRail).
- In 2022 zijn de problemen rondom de aanraakveiligheid (elektrocuciegevaar) van de verwarmingskasten opgelost in het havengebied. Om defecte verwarmingskasten te herstellen, zijn er verschillende trajecten die vanaf 2022 tot en met 2025 vorm krijgen. De eerste 44 kasten zullen op 1 oktober 2022 vervangen zijn. Dit houdt in dat op de emplacementen Maasvlakte West, Maasvlakte West-West, Maasvlakte Oost, Europoort en Botlek alle wissels weer een werkende verwarming hebben. Binnen het heuvelgebied Kijfhoek zullen voor 1 september 2022 alle wisselverwarmingen hersteld zijn. Voor de overige locaties die in de komende jaren worden vervangen onderzoeken we of op een aantal, voor de logistiek belangrijke, locaties toch dit jaar tijdelijk herstel kan plaatsvinden. Deze locaties zijn samen met de vervoerders bepaald aan de hand van de 'golden routes'. Op 1 september aanstaande is duidelijk op welke emplacementen ook in 2022 onvoldoende werkende wisselverwarming zal zijn. Aan de hand van dit inzicht stellen we vervolgens net als vorige winter een contingency-plan op in overleg met vervoerders en betrokken aannemers. Dit plan bestaat uit de inzet van extra sneeuwplougen en sneeuwruimmaterieel onder aansturing van een goederenregieteam van verkeersleidingspost Kijfhoek. Vanuit het programma 'Zee-Zevenaar' zoeken we daarnaast naar mogelijkheden om het vervangen van de wisselverwarmingskasten in 2024 en 2025 eerder uit te kunnen voeren.

❑ Bruggen

- Beperking goederenvervoer over de Suurhoffbrug: Bij een inspectie is corrosie aan de constructie van de brug geconstateerd, waardoor de wettelijke normering van de belasting van de brug werd overschreden. Tijdelijk mocht er maar één goederentrein over de brug in plaats van twee goederentreinen gelijktijdig. Er zijn maatregelen genomen waardoor het weer mogelijk is om met twee goederentreinen gelijktijdig over de brug te rijden. Bij windkracht 7 of hoger mogen er niet gelijktijdig twee goederentreinen beladen met erts of kolen over de brug rijden.
- Sinds mei is de Calandbrug gesloten voor wegverkeer: kapotte lagers voorkomen dat de brug veilig kan worden bediend. De brug staat open zodat scheepvaartverkeer naar de Brittanniëhaven doorgang kan vinden. RWS heeft omleidingsroutes ingesteld. Een deel van de renovatie aan de brug wordt nog dit jaar uitgevoerd. De brug blijft tenminste tot einde van het jaar gestremd. Het treinverkeer verloopt via het nieuwe Theemswegtracé.
- De inspecties aan bruggen zijn gecontracteerd en verlopen volgens plan. Recent geconstateerde gebreken aan de Suurhoffbrug en Calandbrug vormen aanleiding na te gaan of de eisen aangescherpt moeten worden.

3.1 Dagelijkse operatie: spoor en stations

□ Spooronderhoud

- In 2023 gaan de eerste Prestatiegerichte Onderhoudscontracten (PGO) 4.0-contracten live. In de nieuwe contracten heeft een doorontwikkeling plaatsgevonden op technisch, financieel, operationeel gebied én waarin de grootste risico's in het onderhoudsregime in kaart zijn gebracht. De grootste wijzigingen ten opzichte van de huidige PGO-contracten zijn:
 - Het risico voor de PGO-opdrachtnemer wordt gemaximeerd ten aanzien van lastig door hen te beheersen risico's, zoals spoorstaafgebreken. Aannemers kunnen hierdoor realistischere aanbiedingen doen voor de nieuwe PGO-contracten.
 - Storingsafhandeling wordt dankzij modellering voor 90% eenduidig en uniform beoordeeld. De verwachting is dat hierdoor minder geschillen ontstaan over de interpretatie van contractuele afspraken.
 - ProRail gaat jaarlijks bijdragen in de onderhoudskosten van opdrachtnemer wanneer de toegezegde vernieuwingen vanuit de tenderfase uitblijven. ProRail creëert de mogelijkheid om in jaar 4 en 5 van het contract extra vernieuwingen in te plannen t.o.v. het vooraf gespecificeerde productieplan.
 - ProRail contracteert de nieuwste instandhoudingsnormen voor spoor en wissels, wat resulteert in uniforme instandhoudingsnormen. Deze normen zijn afgestemd tussen ProRail en PGO-opdrachtnemers.
 - De afspraken over het moment van uitbetalen van bonussen en malussen worden aangepast zodat de cashflow evenwichtiger wordt.
- Aanbesteding voor tranche 1 PGO-contracten hebben we moeten uitstellen en is 11 juli 2022 weer gestart. ProRail verwacht de achterstand bij tranche 6 (eind 2023) te hebben ingelopen. We verkennen hoe we bestaande PGO-contracten kunnen verlengen en we onderzoeken wat de (financiële) consequenties hiervan zijn.
- ProRail heeft vastgesteld dat er geen noodzaak is om ERTMS mee te nemen in de lopende PGO-contractering. Op baanvakken waarop ERTMS wordt uitgerold, lopen de PGO-aanbestedingen later. Het programma ERTMS zal voorzien in opleidingen voor aannemers binnen het PGO-domein.

□ Samenwerking uitvoering op stations

Vrijdag 8 april is de Publiek-Publieke Samenwerkingscontract (PPS-contract) getekend tussen ProRail en NS Stations. Dit contract moet er onder andere toe leiden dat de werkzaamheden voor en op de stations efficiënter worden uitgevoerd en dat er een betere afstemming is tussen NS en ProRail. We hebben explicieter vastgelegd wie wat doet in de uitvoering op de stations en de rolverdeling waardoor we beter weten waar we elkaar voor kunnen inzetten. Deze 'hernieuwde samenwerking' zal de kwaliteit van de stations en uiteindelijk de stationsbeleving van de reiziger ten goede komt. De komende tijd zal de verdere uitrol m.b.t. tot PPS binnen ProRail en NS Stations plaats vinden.

3.2 Betrouwbare mobiliteit: verbeterprogramma Zee-Zevenaar

❑ **Verbeterprogramma Zee – Zevenaar**

Het verbeterprogramma Zee-Zevenaar¹ is per 1 januari 2022 een programma onder de beheerconcessie. De focus van het verbeterprogramma is het samen met de sector verbeteren van de kwaliteit van het spoorgoederenvervoer in het gebied Zee – Zevenaar, met accent op het havengebied. De uit het programma betreffen 1) voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid, 2) wegwerken achterstanden in infra 3) de gewenste toestand borgen met passend beheer, de organisatie met de aannemer en 4) bouwen aan een basis van structureel adequaat beheer, de interne ProRail inrichting. In deze sheet wordt op hoofdlijnen over de voortgang gerapporteerd over de 14 deelprojecten van het programma.

❑ **Voldoen aan omgevingsvergunningen/oplossen Last onder Dwangsommen (1)**

De huidige aanpak op de LOD(Last Onder Dwangsom)'s lijkt vrucht af te werpen. In tegenstelling tot voorgaande jaren, waarin het 1e halfjaar veel verbeuringen werden ontvangen, is slechts één verbeuring ontvangen voor een openstaand hek. Continue aandacht blijft echter noodzakelijk ten einde 1 januari 2023 volledig compliant te zijn. We ontvingen LOD's, omdat de verlichting niet in een goede staat is. Een administratieve en fysieke controle ten behoeve van assets waar publiek- en privaatrechtelijke toestemmingen gelden, bevestigt het beeld dat het beter gaat. We werken aan plannen voor vernieuwing met ledlampen.

❑ **Blusvoorzieningen (1)**

- Om te voldoen aan omgevingsvergunningen op de havenemplacementen worden per 1-1-2023 de blusvoorzieningen op de vijf havenemplacementen gerealiseerd. Realisatie van de brandblusvoorzieningen op Botlek, Europoort, Pernis en Maasvlakte West en West-West loopt conform planning. Realisatie voor 1 januari 2023 is kritisch, maar haalbaar. Waalhaven Zuid is bijzonder kritisch in tijd. We bereiden in afstemming met het bevoegd gezag verlenging van de blustrein voor als mitigerende maatregel.
- De eenzijdig opgelegde bestuurlijke eis over de inzet bedrijfsbrandweer/incidentenbestrijding in de nabijheid van hoogspanningsleidingen, alsmede de voorgestelde mitigerende maatregelen zijn niet binnen de door het bevoegd gezag gestelde randvoorwaarden te realiseren. Bestuurlijke escalatie op de bestuurlijk opgelegde eis en op de mitigerende maatregelen is opgestart.

❑ **Wegwerken achterstanden in infra (2)**

- Voor 2022 is een werkpakket gedefinieerd om achterstanden snel in te halen. De uitvoering loopt voor op schema, eind Q2 is 93% van het werkpakket gerealiseerd, onder andere door het vervangen van 28 wissels. De reeds genomen maatregelen tegen zandoverlast op de Maasvlakte hebben de afgelopen 19 maanden het aantal storingen als gevolg van zand tot 1 weten te beperken. De pilot en monitoring van de assentellers draait. De assentellers draaien parallel aan het huidige systeem. Het kritisch voorraadbeheer is op orde gebracht. Er is voldoende voorraad voor de kritische onderdelen aanwezig.
- Het vervangen van 44 kasten loopt op schema. Na vervanging zijn alle wissels op Maasvlakte, Botlek, Europoort en Pernis voorzien van werkende wisselverwarming. Verwachting is dat dit voor de start van de winter gereed is.
- De aanbesteding voor de werkpakketten om de tankinstallaties op orde te krijgen is mislukt, er zijn geen inschrijvingen binnenkomen. Er is een plan van aanpak opgesteld om verdere vertraging zo veel mogelijk te voorkomen. Met de nieuwe aanpak wordt ernaar gestreefd om het project dit jaar rond te hebben.
- Het aantal hinderrijke storingen neemt ondanks genomen maatregelen niet af. De Calandbrug en Suurhoffbrug dragen bij aan de verstoorde assets. Het herstel van beide kunstwerken is met spoed opgepakt. Zie pagina 10 Bruggen.

❑ **Borgen passend beheer (3/4)**

- Een nieuw PGO-contract is niet conform mijlpijl gecontracteerd per 1 maart 2023. Om tot een nieuw contractenlandschap te komen moeten we eerst inzicht krijgen in de huidige status van de assets. We hebben in Q2 een marktconsultatie gehouden met (erkende) onderhoudsaannemers en de vervoerders over het traject Zee-Zevenaar. We hebben met hen de optie besproken om de buitenopname naar de status van de assets door de onderhoudsaannemers gezamenlijk te laten uitvoeren. Parallel aan de gesprekken hebben we een aanbesteding naar de buitenopname opgestart.
- We hebben in concept de strategische inkoopstrategie voor een nieuw contractenlandschap gereed. De inkoopstrategie is nodig om in Q2 2023 een PGO-overbruggingscontract af te kunnen sluiten en later te komen tot een nieuw PGO-contract voor de corridor Zee-Zevenaar. De gesprekken met VolkerRail over de verlenging van het onderhoudscontract lopen. In juni 2022 zijn de gebreken in kaart gebracht en verbeterpunten geformuleerd.

¹ Voor meer gedetailleerde informatie over voortgang van het programma zie bijlage 5C beheerconcessieprogramma Zee-Zevenaar.

3.3 ICT: digitalisering en robotisering

❑ Digitalisering Logistiek

- ProRail heeft de aanbesteding van ProRail IT Partners (PITP) succesvol afgerond. Marktwaaarde van deze aanbesteding is € 400 mln en betreft de complete softwareontwikkeling voor maatwerksoftware in de komende tien jaar. De transitie en transformatie van bestaande softwareontwikkeling gaat in Q3 van start.
- Het Programma Slim Renoveren PRL (Procesleiding) heeft het compleet herbouwde PRL-product op verkeersleidingspost Utrecht geïmplementeerd. Na deze mijlpaal kan ook de laatste grote post (Amsterdam) voorzien worden van dit product. We verwachten dit programma eind van het jaar af te sluiten.
- De nieuwe applicatie WLIS (registratiesysteem gevaarlijke stoffen) is opgeleverd en in gebruik genomen door ProRail en verladings/vervoerders. De applicatie kent twee verschijningsvormen: een mobiele versie voor machinisten en een desktopversie voor de procescontrollers van vervoerders.
- Geluidregistersysteem compleet herbouwd/in gebruik genomen en klaar voor implementatie van de nieuwe omgevingswet.

❑ Digitalisering assets

- De buitendienststellingenkaart is in productie. Hiermee kan de Meldkamer Spoor realtime zien waar de huidige en geplande buitendienststellingen zijn.
- We zijn gestart met het project om SAP EAM te vervangen. Hierin zijn onze assets vastgelegd.
- ProRail heeft ter ondersteuning van de bedrijfsvoering een eerste stap gezet met Enterprise Performance Management (Tagetik) op het gebied van digitaliseren van het proces van financiële prognoses.

❑ Innovaties

- ProRail test of robots als SPOT en ANYmalD het werk op en rond het spoor veiliger en efficiënter kunnen maken. Eind van het jaar worden de resultaten van de eerste tests verwacht. Daarna wordt besloten over de verdere ontwikkeling van de inzet van robots.
- We hebben een overeenkomst gesloten met TU Delft, Deltares en TNO om

een rekenmodel te ontwikkelen voor het ontstaan van spoortrillingen, het Spoor Trillingen Emissie Model (STEM). Het programma heeft een looptijd van vier jaar en is onderdeel van de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS). Het rekenmodel voorspelt in welke situaties spoortrillingen ontstaan en of de bronmaatregelen effectief zijn in het reduceren van deze trillingen. Het uiteindelijke doel is betaalbare maatregelen bij de bron te vinden, om overlast van spoortrillingen te verminderen. Daarnaast kunnen we met het model ook de oorzaak van klachten en problemen rond spoortrillingen achterhalen.

❑ Overige ontwikkelingen

- Time table Redesign (TTR) is het gezamenlijk verbetertraject van vervoerders, verladings en infrastructuurbeheerders op Europees niveau om een nieuw capaciteitsmanagement- en capaciteitsverdeelproces te implementeren dat beter past bij de behoeftes in de verschillende marktsegmenten. Het invoeren van TTR vereist impactvolle procesaanpassingen. Het gaat onder andere om bindende capaciteitskeuzes ProRail voordat jaardienstproces start en grootschalige aanpassingen aan het beheer- en verkeerproces. En er zijn aanpassingen nodig aan ICT-systemen en/of moeten er nieuwe ICT-systemen worden geïmplementeerd. De tijd (en resources) hiervoor zijn krap.
- Om de sturing op security te verbeteren heeft ProRail binnen ICT een aparte afdeling ingericht voor security.
- De aanbesteding voor het uitvoeren van metingen in het GSM-R netwerk is afgerond en gegund.
- De landelijke uitrol van een beter beveiligd netwerk is afgerond.
- De nieuwe werkplek setup voor de werkplek van treinverkeersleiders is gereed. Deze worden nu in het testcentrum getest. Doel is het verbeteren van de werkplekbeleving van treinverkeersleiders.

3.4 Veiligheid (1/3)

❑ Veiligheidscultuur

In Q1 heeft BDO het rapport opgeleverd “Nieuwe perspectieven voor ProRail; reflectie op bestuurlijke rol bij veiligheid”. Daarnaast zijn in Q1 de resultaten van de audit op de Safety Culture Ladder, voorheen Veiligheidsladder bekend geworden waarin ProRail ongewijzigd beoordeeld is op niveau 3. Naar aanleiding hiervan is een Aanpak Veiligheid ontwikkeld. Deze heeft enerzijds tot doel om in 2 jaar door te groeien op de Safety Culture Ladder, en anderzijds te komen tot een structureel hoger niveau van veiligheid binnen ProRail. Hiertoe is een langjarig traject in gang gezet door onder andere het veiligheidsmanagementsysteem door te ontwikkelen en anderzijds drie lijnen van verantwoordelijkheid op het gebied van veiligheid naar een hogere volwassenheid te brengen.

❑ Risicobeheersing bij wijzigingen en leren van incidenten

- Er zijn acties uitgezet om ‘Management of Change’ onderdeel te maken van ons denken en doen. We geven o.a. voorlichting en advies over het toepassen van de procedure ‘risicobeheersing bij wijziging’. In het tweede halfjaar van 2022 wordt deze procedure geaudit.
- De registratie van veiligheidsincidenten is aangepast met als doel het verbeteren van de effectiviteit van beheersmaatregelen. Verder nemen we deel in de kerngroep Beter leren van incidenten van RailAlert (doel: branche-breed leren van incidenten).

❑ Verbetertraject Veiligheid & Gezondheid (V&G)

De volgende onderdelen zijn gestart/onderhanden:

- Het traject om eind 2022 een compliant en geborgd V&G-proces te hebben binnen ProRail, ingenieursbureaus en sporaanname.
- We zijn gestart met een V&G-opleiding naar aanleiding van de vereenvoudiging van het V&G-proces en de beschreven verantwoordelijkheden en taken per functie voor de nieuwe en ervaren Rail System Engineers (RSE). Dit is de basis voor het opleiden van andere betrokken ProRailers zoals bouwmanagers en projectmanagers in 2022.
- We hebben een nieuwe veiligheidsfunctie geïntroduceerd waarvoor inmiddels twee medewerkers zijn geworven. Deze ProRail functionarissen gaan toezien dat alle stappen in de veiligheid- en gezondheidsprocessen

kwalitatief goed worden doorlopen door de RSE of bouwmanager en toetsen de bijbehorende documenten en sturing naar de opdrachtnemers. Hiermee neemt ProRail beter dan voorheen zijn verantwoordelijkheid voor het aanbieden van een veilige werkplek aan opdrachtnemers.

❑ Werkplekbeveiliging

- In samenwerking met de spoorbranche en Branchevereniging Werkplekbeveiliging bepalen we welke acties nodig zijn op de beheersing van het basisveiligheidsrisico (BVR) “arbeidsongeval” en de gesignaleerde fouten in de werkplekbeveiliging.
- Het informele reviewproces voor het nieuwe Voorschrift Veilig Werken is afgerond. Formele consultatie start in Q3.

❑ Laagspanning: verbeteringen samen met de sporaanname

- In afstemming met brancheorganisatie RailAlert is een instructie opgesteld gebaseerd op de nieuwe VVW (voorschriften veilig werken) laagspanning om het belang van veilig werken aan laagspanningsinstallaties te benadrukken. Deze instructie wordt in samenspraak met de opdrachtnemers in de tweede helft van dit jaar geïmplementeerd.
- We maken circa 16.000 bestaande installaties aanraakveilig. Dit aanbrengen is gestart in 2021 en loopt t/m 2023. Het verloopt minder snel dan gewenst. We bekijken of versnelling mogelijk is.

❑ Kwartsstof

- In de arbocatalogus is een nieuw handelingskader opgenomen over de omgang met kwartsstof. Hierin is duidelijker hoe onderbouwd afgedaald kan worden in de arbeidshygiënische strategie als bronaanpak niet mogelijk is vanwege het niet voorradig zijn van kwartsloze ballast.
- We hebben marktpartijen gevraagd te komen met innovatieve oplossingen t.a.v. gezondheidsrisico’s door stofvorming bij ballastwerkzaamheden.
- Er loopt een juridische traject met betrekking tot de door de arbeidsinspectie gestelde eis inzake kwarts. ProRail is parallel met de Arbeidsinspectie in gesprek over de voortgang van de benodigde en haalbare verbeteringen op het gebied van gezond werken met ballast.

3.4 Veiligheid (2/3)

❑ Botsingen en StopTonend Sein (STS)-passages

- In het 1^e halfjaar 2022 vonden er 2 botsingen tegen stootjucken plaats en 2 botsingen op niet centraal bediend gebied (NCBG). Allemaal met slechts beperkte materiële schade.
- Het aantal STS-passages² in HY1 2022 is op hetzelfde niveau als 2021 (51 vs 52) ondanks dat veel meer treinen hebben gereden in 2022 (treinkilometers HY1-2022: 80 mln versus HY1-2021: 76 mln). Het aantal STS-passages gevaarpunt bereikt was hoger dan in 2021 (18 vs 12) maar geeft geen aanleiding tot aanvullende maatregelen.
- Zie bijlage 4D voor informatie over de voortgang van het STS-verbeterprogramma.

❑ Baanstabieleit

- Er heeft zich tot en met Q2 2022 geen ontsporing van een trein in Centraal Bediend Gebied (CBG) voorgedaan. Wel zijn er 5 rangeerdelen ontspoord in NCBG. Een van de ontsporingen was het gevolg van achterstallig onderhoud van de infra. De overige ontsporingen waren het gevolg van onvolledige bediening van een wissel door een rangeerder. Bij geen van de ontsporingen was sprake van letsel.
- De PGO opdrachtnemers zijn per brief geïnformeerd over het contracteren van nieuwe veiligheidsnormen voor zijdelingse inslijting opsluiting in de spoorstaafvoet. Als de contracten gewijzigd zijn kan het Veiligheidsbericht 29 worden ingetrokken. Verwachting is dat dit in Q3 kan gebeuren.
- Om de baanstabieleit tussen Culemborg en Geldermalsen te verbeteren vindt groot onderhoud plaats. De snelheidsbeperking die we hebben ingesteld sinds 2018 wordt opgeheven na de werkzaamheden in augustus.
- Eén van de risico's voor baanstabieleit is zware regenval, die door klimaatverandering steeds vaker optreedt. Om de bijbehorende risico's beter te beheersen is in 2022 een regenwaarschuwingssysteem geïmplementeerd. Hiermee kan gericht actie worden ondernomen als er sprake is van plaatselijk grote regenoverlast.

❑ Aantoonbare veilige berijdbaarheid

In 2021 is een aantal incidenten geweest in relatie tot veilige berijdbaarheid. Dit is aanleiding voor een plan voor het verbeteren van het aantoonbaar borgen van

de veilige berijdbaarheid. Het gaat bijvoorbeeld om de sporen waar meettreinen niet rijden of niet hebben gereden en om intensiever toezicht en sneller acteren bij overschrijdingen door bijvoorbeeld het vervangen van spoorstaven en bevestigingsmiddelen. Voor de middellange termijn versterken we de borging door het invoeren van extra kaders en richtlijnen in bestaande en nieuwe PGO-contracten. Hiervoor zijn contractuele wijzigingen noodzakelijk.

❑ Dwarsliggers

Eind 2021 constateerden we dat een groot aantal houten dwarsliggers tussen Geldermalsen en Tiel niet voldoen aan onze normen waardoor één spoor tijdelijk buiten dienst is gegaan. Begin juni zijn deze dwarsliggers vervangen door nieuwe, betonnen exemplaren en zijn ook twee overwegen vervangen.

❑ Suïcides

- Volgens onze cijfers waren er in 2022 in het eerste halfjaar 112 suïcides met een dodelijke afloop, 4 met ernstig letsel en 9 met overig letsel. Het aantal pogingen tot suïcides met letsel ligt hoger dan in het eerste halfjaar 2021 (105).
- Het programma Suïcidepreventie 2017-2021 is in 2021 afgerond met positieve resultaten. Uit onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek is gebleken dat de maatregelen uit het programma jaarlijks waarschijnlijk wel 85 suïcides voorkomen.
- IenW heeft een aanvullende subsidie verleend ten behoeve van de realisatie van het programma Suïcidepreventie 2022-2026.
- De hotspotanalyse voor aanpak risicolocaties in 2022-2026 is afgerond en met vervoerders afgestemd. Dit najaar zullen we het voorstel in de stuurgroep (IenW, ProRail en vervoerders) agenderen.
- Er waren dit jaar vijf suïcide-incidenten op station Amsterdam Lelylaan. Dit is mede aanleiding om de scope van de verbouwing van het station aan te passen. Ook nemen we op korte termijn maatregelen.
- Een eerste tussenevaluatie van de blauw licht pilot laat een positief effect zien (nog niet statistisch). We onderzoeken of we de pilot kunnen uit te breiden.
- In Q2 hebben circa 350 medewerkers van NS Veiligheid & Service de training gevolgd voor het herkennen en aanspreken van mogelijk suïcidale personen.

² Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) stelt de definitieve aantallen vast in het jaarverslag Spoorwegveiligheid. De aantallen voor 2022 en 2021 zijn voorlopige aantallen en kunnen mogelijk nog wijzigen.

3.4 Veiligheid (3/3): overwegveiligheid

□ Overwegveiligheid algemeen

- In het eerste halfjaar van 2022 hebben zich 13 aanrijdingen voorgedaan op overwegen. Hierbij zijn nul dodelijke slachtoffers gevallen. Bij deze incidenten zijn drie weggebruikers zwaargewond geraakt, een treinreiziger is lichtgewond geraakt en een trein is als gevolg van een aanrijding op een overweg ontspoord. Vier incidenten vonden plaats op een NABO (Niet Actief Beveiligde Overweg) waarvan één op het reizigersnet. Het aantal dodelijke slachtoffers in de eerste helft van 2022 op overwegen steekt gunstig af in vergelijking met voorgaande jaren. Het is te vroeg om van een trendbreuk te spreken. Gelet op de autonome groei van het wegverkeer, maar ook gezien de voorgenomen groei van het treinverkeer (zowel reizigers- als goederentreinen) blijft het van belang om te streven naar een structurele verbetering van de veiligheid op overwegen en het vergroten van de beschikbaarheid van het spoor.
- ProRail heeft een plan van aanpak opgesteld voor het verder verbeteren van de beoordeling van risico's op overwegen. Hierover is nauw overleg met ILT. Het streven is om eind dit jaar een verbeterd risicomodel beschikbaar te hebben. Aan het plan van aanpak wordt momenteel uitvoering gegeven.
- Aangezien er voor overwegen nog geen zicht is op aanvullende middelen zijn we in gesprek met IenW, waarbij wordt gezocht naar mogelijkheden om invulling te kunnen blijven geven aan de ambitie zoals is vastgelegd in de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025.
- Voor PVVO/MOA (Programma Verbetering Veiligheid Overwegen / Maatwerk Overweg Aanpak; PVVO ronden we af en zetten we voort in het programma MOA) hebben we afgelopen halfjaar de overweg bij Ruurlo Slootsdijk veiliger gemaakt en zijn we de pilot met de slimme verkeersregelinstallatie bij Hardinxveld Giessenzoom gestart. We hebben voor 8 NABO's met risico zwaar verkeer het risico gemitigeerd in het afgelopen halfjaar, waarmee het totaal op 11 komt. Het streven is om op de overige 22 prioritaire NABO's het risico in 2022 te mitigeren. Dit lukt mogelijk niet in alle gevallen, omdat we afhankelijk zijn van medewerking van rechthebbenden. We hebben in afstemming met IenW budget vanuit de beschikking dichtligtijden gheralloceerd (€ 2,9 mln) naar MOA, zodat we voorlopig koppelkansen kunnen blijven benutten op het gebied van overwegveiligheid.

- Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) is in gesprek met enkele decentrale overheden over de mogelijkheid van het starten van nieuwe studies vooruitlopend op hun formele aanmelding.
- We hebben in de eerste helft van 2022 drie studies afgerond met een verkenningen-eindrapport. Er is geen budget voor realisatie van projecten die momenteel in de verkenningsfase zitten. We zijn in gesprek met IenW over de consequenties hiervan.
- De uitrol van de aftellers loopt. Begin tweede helft van dit jaar worden de eerste aftellers in bedrijf gesteld. De realisatie van het laatste perceel is doorgeschoven naar begin 2023 wegens beperkte capaciteit bij de aannemer.
- Na voorlopige gunning in Q1 aan de systeemleverancier flitscamera's voor handhaving bij overwegen zijn we gestart met de 'proof of concept' (validatie en verificatie) in de gemeente Bunnik. Uitrol in vier gemeenten (ca. 9 overwegen) is in voorbereiding, zodat we direct kunnen starten in het najaar na systeemacceptatie. Realisatie vindt grotendeels plaats in 2022 en 2023.
- De verdere uitrol van AAC (ARI aanwezigheids criterium) stond in de eerste helft van 2022 'on hold' vanwege een software bug (kinderziektes) en daarnaast omdat er nog geen geïmplementeerde oplossing is voor de huidige herfstmaatregelen (in verband met doorglijdrisico).

□ NABO-programma

We hebben vanuit het NABO-programma het eerste halfjaar 7 NABO's aangepakt, waarmee het totaal aangepakte NABO's op 101 komt (van de 180 van dit programma). Voor een deel van de resterende NABO's wordt de definitieve oplossing pas in 2024 gerealiseerd, hierover is afstemming met IenW. Hierbij gaat het met name om maatregelen die meer tijd kosten zoals het realiseren van een tunnel. Daarnaast blijven we afhankelijk van de medewerking van derden zoals gemeenten en burgers en hebben we geen juridische dwangmiddelen. Verder heeft de huidige marktspanning negatieve impact op de planning (mislukken aanbestedingen). We stellen alles in het werk om de NABO's voor eind 2023 te sluiten en onderzoeken of er tijdelijke maatregelen mogelijk zijn om het veiligheidsrisico te mitigeren vooruitlopend op de definitieve maatregel.

4. Duurzaamheid & milieucompliance (1/3)

□ Informatie-indicatoren Duurzaamheid

- Bij de herijking van de prestatie indicatoren zijn 5 nieuwe informatie indicatoren voor duurzaamheid afgesproken met IenW. In het eerste halfjaar van 2022 is hiervoor een ontwikkelplan gemaakt. Het gaat om de informatie-indicatoren: 1) CO₂-uitstoot inclusief scope 3, 2) aandeel duurzame projecten, 3) reductie milieukosten (MKI), 4) energieneutraliteit en 5) aandeel hergebruikt materiaal.
- Voor de indicatoren CO₂ voetafdruk inclusief ketenemissies, scope 3) en aandeel hergebruikt materiaal vergt de ontwikkeling een grote inspanning en doorlooptijd. We gaan de indicator CO₂ voetafdruk uitbreiden met scope 3: de uitstoot in de materiaalketen en in de treinketen. Dit is een complex proces, maar noodzakelijk om te bepalen of we op koers liggen om de doelstelling van 55% reductie van onze totale emissie in 2030 ten opzichte van 2015 te halen.

□ CO₂

- De voorlopige CO₂-voetafdruk 2021 (eigen energieverbruik, scope 1&2) komt uit op 7,3 kiloton. Dit is, ondanks het extreme winterweer begin 2021, ruim onder ons CEB(CO₂- en Energiebesparingsplan)-doel van 9 kiloton. De belangrijkste bijdragers aan de lagere voetafdruk: vervanging van gasgestookte door elektrisch verwarmde wissels, wisselsanering, de toepassing van 100% groen gas en de overstap naar een elektrisch wagenpark. In tweede helft van 2022 stellen we de definitieve CO₂-voetafdruk 2021 vast en maken we de prognose voor 2022.
- ProRail behoudt op basis van de jaarlijkse gehouden externe audit eind 2021 het hoogste niveau op de CO₂-prestatieladder. We zijn trots op de uitkomst. Dit bevestigt dat we op koers liggen in het behalen van onze duurzaamheidsdoelen.
- In 2022 hebben we vaker duurzaamheid als criterium bij aanbestedingen gehanteerd, veelal via de CO₂-prestatieladder. Tot nu toe is het percentage duurzame aanbestedingen in 2022 81%. Doelstelling is om te groeien naar 85%. In 2019 was dit nog 65%.

□ Stikstof

- De Wet natuurbescherming (Wnb) maakt het bijna onmogelijk om vergunningen te krijgen voor toenames van stikstofdepositie op beschermde (Natura 2000) gebieden. Voor ProRail en spoorwegondernemingen betekent dit dat als, door dagelijks gebruik, de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden toeneemt, de bestaande dieselactiviteiten die niet vergund zijn in het kader van de Wnb, gehandhaafd en/of stilgelegd moeten worden. En daarnaast is het niet mogelijk om vigerende milieuvergunningen te actualiseren voor emplacementen met bestaande dieselactiviteiten, emplacementen met dieselactiviteiten uit te breiden en projecten met dieseltreinen uit te voeren.
- Deze problematiek speelt al bij diverse emplacementen en projecten. We weten dat dit op meer emplacementen zal gaan spelen.
- Vanuit de overheid is op korte termijn geen oplossing mogelijk. We gaan zelf bepalen welke acties nodig zijn. We verwachten in oktober de impact op onze projecten en emplacementen in beeld te hebben. We stellen mogelijke oplossingsrichtingen vast en bepalen wat we kunnen doen aan lobby, strategie en communicatie.
- Voor de langere termijn werken we tijdens de bouwfase mee aan het door het Rijk opgerichte programma 'Schoon en Emissieloos Bouwen in 2030'. In 2021 hebben we bijvoorbeeld een project bij station Hoensbroek volledig elektrisch uitgevoerd.
- Op dit moment geldt in Nederland een wettelijke bouwvrijstelling, vrijstelling van vergunningsplicht voor stikstofuitstoot tijdens de bouwfase. Hiertegen wordt geprocedeerd. Vernietiging van de bouwvrijstelling kan grote gevolgen hebben voor Nederland en ProRail, zoals het niet verleend krijgen van vergunningen en in het uiterste geval het stilleggen van bouwactiviteiten. De Raad van State doet naar verwachting in het najaar uitspraak.

4. Duurzaamheid & milieucompliance (2/3)

☐ Mobiliteit

- Met de provincies Fryslân, Overijssel en Gelderland testen we het principe van een pantograaf-batterijtrein op trajecten die gedeeltelijk zijn geëlektrificeerd. Samen met Arriva hebben we testritten uitgevoerd met een batterijtrein op trajecten Almelo-Mariëberg-Hardenberg (Overijssel) en Arnhem-Doetinchem (Gelderland), waar deels wel en deels geen bovenleiding beschikbaar is.
- We zijn in gesprek gegaan met gemeente Den Haag over de rol die ProRail kan spelen bij de duurzame ontsluiting van geplande nieuwe woonwijken in Den Haag Zuidwest.

☐ Energie

- In de eerste helft van 2022 hebben we onderzocht of we ProRail breed voldoende besparingsambities hebben om dit jaar 2% te besparen en op koers te blijven richting ons doel van 30% reductie van ons energieverbruik in 2030 t.o.v. 2015. Daaruit is gebleken dat we dit alleen gaan halen dankzij de verwachte hoge besparingen op stations. Dit betekent dat de komende jaren grotere inzet op besparingen in de infra en (kantoor)gebouwen nodig zal zijn.
- Pilots en testen: Start van pilot besturing wisselverwarming waarmee we onder meer een onnodig hoog energieverbruik willen vermijden. Test van een modulair systeem waarmee het mogelijk wordt de tl-verlichting in de bestaande informatieborden op stations te vervangen door ledverlichting. Twee pilotlocaties in de haven voor plaatsing laadpalen op bouwplaatsen voor elektrisch materieel aannemers.
- We hebben klimaat-eisen opgenomen in een nieuwe contract voor perronherstel. Hiermee stimuleren we de inzet van (licht en zwaarder) emissievrij materieel. Op basis van deze eisen moet de aannemer gedurende de looptijd van het contract met steeds een niveau zwaarder materieel emissieloos gaan werken.

☐ Natuur

- We zijn de aanbesteding duurzaam bermbeheer gestart voor drie gebieden: Drenthe, Rijn en Gouwe en Zeeland. We brengen op dit moment de financiële impact van de contractering voor heel Nederland in kaart.
- We hebben applicaties ontwikkeld voor de centrale registratie van de kap en herplanting van bomen, voor zowel de PGO-gebieden als voor projecten.
- We onderzochten met de markt en collega infrabeheerders via kennis- en inspiratiesessies hoe we het gebruik van chemische middelen voor bestrijding van onkruid kunnen stoppen. We stellen hiervoor een plan van aanpak op.

☐ Materialen

- Eerste gezamenlijke (RWS en ProRail) voortgangsrapportage Klimaatneutrale en circulaire (rijks)infrastructuurprojecten (KCI) opgesteld. In de eerste tranche (bestedingsplan KCI 2021) is circa 18 kton CO₂ bespaard, vooral door verzwaring van het MKI-gunningscriterium in projecten.
- Twaalf bedrijven gaan als partner deelnemen aan de ontwikkeling van duurzame geluidsschermen. Hierin werken we samen met RWS.
- We hebben met subsidie uit de klimaatvelop het eerste prototype van een modulair en circulair railgebonden gebouw (RGG) opgesteld. Met KCI-subsidie realiseren we in 2023 de eerste toepassing (onderstation Waarder). Berekeningen moeten nog uitwijzen hoe groot de MKI- en CO₂-reductie is.
- Verdere financiering voor de KCI is nog niet rond voor 2022 en verder. Met lenW verkennen we mogelijke oplossingen. Het uitblijven van duidelijkheid is een risico voor de uitvoering van KCI, en daarmee het halen van onze doelstellingen voor CO₂ en materialen.

4. Duurzaamheid & milieucompliance (3/3)

❑ Milieuovertredingen geconstateerd door bevoegd gezag

	2021-HY1	2022-HY1
Milieuovertredingen	19	19
<i>waarvan havengebied Rotterdam</i>	9	9
Kwaadschouw-overtredingen	9	6

❑ Milieuacties verbeterprogramma Zee-Zevenaar

- We onderzoeken hoe we deze vergunningseisen uit omgevingsvergunningen SMART kunnen formuleren en of we clauses in de overeenkomsten met projectaannemers kunnen zetten waardoor wij zelfstandig overtreeders (derden) kunnen beboeten.
- Continu opvolging van acties, activiteiten en afspraken voor het oplossen en het voorkomen van overtredingen in overleg met alle betrokken lijnafdelingen.
- Eenduidige rapportage naar alle betrokkenen met betrekking tot lopende dossiers ter voorkoming van nieuwe verbeuringen op huidige overtredingen.

❑ Kwaadschouw

Medio juni 2022 hebben we de interne organisatie geïnstrueerd hoe om te gaan met brieven over kwaadschouw (slootonderhoud) die we ontvangen van de waterschappen. We hebben een proces ingericht van registratie van de brieven in onze klantrelatietool tot het beleggen bij de juiste collega. Daarnaast gaat ProRail bij de onderhoudsaannemers de plannen opvragen met betrekking tot het uitvoeren van onderhoud aan sloten voorafgaand aan de inspectie door de waterschappen dat na de zomer zal plaatsvinden.

❑ Programma Natuur & Milieu

Diverse verbeteringen voorbereid en doorgevoerd in HY1 2022:

- Thematische sturing (net als in het verleden) met betrokkenheid van de relevante afdelingen binnen ProRail en passend op de huidige organisatie. Ondersteuning door het heractiveren van het milieumanagementsysteem gebaseerd op hoe we risico's vastleggen vanuit risicomangement.
- De nieuw ontwikkelde werkwijze voor kwaadschouw (slootonderhoud) is

ingevoerd waardoor we aanschrijvingen van waterschappen beter kunnen opvolgen binnen onze organisatie.

- Eerste prototype ontwikkeld van een Last onder dwangsom/Last onder bestuursdwang-rapportage die realtime de status weergeeft en ook dient als leidraad voor de ontwikkeling van andere automatische rapportages op het gebied van compliance.
- Eind juli beëindigen we het programma en dragen we de adviezen en resultaten van het programma over aan de nieuwe besturingsstructuur. Sturing op voortgang milieucompliance zal dan plaatsvinden via bedrijfsonderdelen overstijgende overleggen landelijk en regionaal (4 gebieden). In elk gebied voert een team van medewerkers vanuit verschillende disciplines de acties uit.

❑ Trillingen

- Op 30 maart heeft de rechtbank Middelburg vonnis gewezen in een zaak aangespannen door iemand die een huis vlak naast het spoor heeft. De rechtbank oordeelde dat ProRail onrechtmatig handelt door een spoor in gebruik te hebben dat onrechtmatige hinder zou veroorzaken. De rechtbank heeft tevens vastgesteld dat de trillingen geen schade aan de betrokken woning hebben veroorzaakt en de vordering met betrekking tot zaakschade afgewezen. ProRail stelt hoger beroep in, omdat niet duidelijk is hoe de rechtbank tot het oordeel gekomen is dat de trillingshinder onrechtmatig is naast de normale hinder die men heeft te dulden als men naast het spoor woont. Als de uitspraak van de rechter standhoudt is dat een risico voor ProRail vanwege de precedentwerking: er zijn volgens een RIVM-rapport meer dan 300 situaties door het land waar zelfs nog hogere trillingen voorkomen.
- Voor de aanpak van spoortrillingen heeft IenW een budget van € 20 miljoen ter beschikking gesteld om onderzoek te doen naar mogelijke bronmaatregelen, onder de noemer "Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS)". Zie voor meer informatie pagina 13 Innovaties.

5. Stakeholders

❑ Klanttevredenheid

Vervoerders en verladers

- In 2022 besteden we het klanttevredenheidsonderzoek (KTO) opnieuw aan vanwege aanbestedingsregelgeving. We benutten dit moment ook om verbeteringen in de opzet en/of vorm van dit onderzoek aan te brengen. Hiertoe hebben we de huidige opzet zowel intern als extern geëvalueerd. Belangrijkste verbeteringen zijn o.a. vergroten van de toegevoegde waarde voor respondenten, vertaling naar acties intern ProRail, timing van het onderzoek.
- De aanbesteding van het nieuwe KTO is in juli 2022 gestart en zal in Q4 2022 operationeel zijn. In het nieuwe KTO scheiden we het kwantitatieve en het kwalitatieve onderzoek van elkaar. Naast een jaarlijkse enquête (kwantitatief) vragen we het marktonderzoeksbureau om elk jaar een verdiepend onderzoek te doen naar één of twee onderwerpen die breed spelen onder vervoerders (kwalitatief). Hiermee krijgen we, naast de tevredenheidscijfers, meer (gericht) inzicht in de kwaliteit van specifieke processen/ diensten inclusief aanbevelingen voor verbetering. De overgang per eind 2022 naar het nieuwe onderzoek hebben we afgestemd met het ministerie van IenW.
- Vooralsnog verwachten we ook in 2022 voldoende te scoren op de klantoordelen.

Treinreizigers

- De reputatiescore van de treinreizigers over ProRail in juni 2022 (69) is gestegen ten opzichte van december 2021 (64). In december 2021 was de score vanuit het speciaal voor ProRail ontwikkelde reputatieonderzoeksmodel 76.
- Vanaf december 2021 laten we onze reputatie meten aan de hand van het standaard RepTrak-model in plaats van het custom voor ProRail ontwikkelde reputatieonderzoeksmodel. Het RepTrak-model is een gedegen en wetenschappelijk gevalideerd onderzoeksmodel en heeft als voordelen 1) een bredere blik op reputatie van het algemeen publiek, naast enkel trein/niet-treinreizigers, 2) vergelijkbaarheid met andere organisaties/de sector, 3) consistentie, één bron van waarheid, 4) inzicht in extra facetten

van reputatie zoals ESG (environmental, social, en governance), merksterkte en persoonlijkheid.

- Aan het standaard RepTrak-model zijn specifieke ProRail-aspecten toegevoegd, wat het verschil in beide meetmethodes limiteert. Wat betreft de resultaten scoort ProRail beter wanneer enkel wordt vergeleken met andere transportorganisaties (custom-methode) dan wanneer ProRail wordt vergeleken met een ruime verscheidenheid aan bedrijven in Nederland (RepTrak-methode). De RepTrak-methode geeft echter een meer waarheidsgetrouw beeld.

❑ Gebruiksvergoeding 2023

- ProRail heeft een nieuwe methodiek voor de gebruiksvergoeding ontwikkeld die per 2023 zal ingaan. De nieuwe methodiek leidt voor een aantal specifieke goederenvervoerders tot een kostenverhoging. De staatssecretaris van IenW is voornemens deze kostenverhoging (deels) te mitigeren via een subsidieregeling. Deze regeling heeft IenW met hulp van ProRail uitgewerkt en is ter informele consultatie naar de Europese Commissie gestuurd.
- ProRail indexeert jaarlijks de tarieven voor de gebruiksvergoeding naar het prijspeil van het betreffende jaar. In het tweede kwartaal van 2022 heeft ProRail de vergoedingen voor het jaar 2023 naar prijspeil 2023 geïndexeerd. Als gevolg van de sterke inflatie zijn de prijzen voor materialen en diensten gestegen. Dit resulteert in een stijging van de tarieven met ruim 12 procent. Diverse spoorwegondernemingen, concessieverleners en andere gerechtigden hebben hun zorgen geuit over het effect van deze verhoging, die voor hen leidt tot een lastenverzwaring. Partijen geven aan dat dit tot uiting zal komen in een verslechtering van de positie van het goederenvervoer en een versobering van het aanbod in het openbaar vervoer, wat volgens hen niet in lijn is met de maatschappelijke en politieke ambities ten aanzien van modal shift en klimaat. Zij roepen ProRail en IenW op om met een oplossing te komen. ProRail ziet geen mogelijkheid om af te wijken van de genoemde verhoging van 12% aangezien niet verhogen van de vergoedingen zou leiden tot een financieel tekort.

Bijlage 1: overzicht prestatie-indicatoren

Q1-21	Q2-21	Q3-21	Q4-21	Q1-22	Q2-22	Prestatie-Indicator	Realisatie YTD 2022	Prognose	Bodemwaarde*	Streefwaarde	2021
-	-	-	7	-	-	- Klantoordeel reizigersvervoerders	-	-	6	7	7
-	-	-	6	-	-	- Klantoordeel goederenvervoerders	-	-	6	7	6
94,2%	95,9%	95,1%	92,9%	94,4%	92,5%	Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.) (met NS)	93,3%	92,8%	88,9%	91,5%	94,4%
97,7%	98,6%	98,3%	97,9%	98,2%	97,6%	Reizigerspunctualiteit HRN (15 min.) (met NS)	97,8%	97,7%	96,7%	97,4%	98,1%
90,1%	90,6%	90,6%	86,8%	89,2%	84,2%	Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.) (met NS)	86,2%	-	82,1%	84,2%	89,2%
93,3%	95,3%	95,0%	91,4%	94,0%	93,6%	Betrouwbaarheid regionale series	93,8%	93,3%	90,7%	93,7%	93,7%
105	107	89	105	106	134	Impactvolle storingen op de infra	240	450	520	450	406

* De waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator. Voor de prestatie-indicator 'Impactvolle storingen op de infra' geldt een maximum.

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

Q1-21	Q2-21	Q3-21	Q4-21	Q1-22	Q2-22	Algemeen	Realisatie YTD 2022	2021	2020
37	39	41	42	39	41	Aantal treinkilometers (in miljoenen)	80	160	152
-	-	-	2,18	-	-	Aantal aangevraagde treinpaden (in miljoenen)	-	2,18	2,27
-	-	-	68	-	-	Klantoordeel overheden	-	68	68
-	-	-	6,5	-	-	Klantoordeel verladere	-	6,5	5,9
-	-	-	76	-	-	Klantoordeel reizigers	-	76	74
Q1-21	Q2-21	Q3-21	Q4-21	Q1-22	Q2-22	Veiligheid en milieu *	Realisatie YTD 2022	2021	2020
8	8	8	8	5	8	Aantal aanrijdingen overweggebruikers	13	32	25
0	1	0	0	0	0	Aantal botsingen trein - trein	0	1	1
0	0	1	0	0	0	Aantal ontsporingen (Europese definitie)	0	1	2
-	-	-	-	-	5	Totale veiligheid (SGEL per miljard treinkm)	5	-	-
-	-	-	-	-	5	Transfer en arbo (SGEL per miljard treinkm)	5	-	-
-	-	-	-	-	1.405	Moedwillige incidenten (SGEL per miljard treinkm)	1.405	-	-
26	26	23	25	26	25	Aantal STS passages (ILT)	51	100	101
6	6	0	6	11	7	Aantal STS passages met gevaarpunt bereikt	18	18	18
0	0	0	0	0	0	Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	0	0	0
1	0	16	38	6	15	Aantal milieu-overtredingen (geconst. door BG)	21	55	28
-	-	-	-	-	-	Aantal overschrijdingen geluidsproductieplafond	-	-	430
-	-	-	-	-	-	Percentage overschrijdingen geluidsproductieplafond	-	-	0,8%

* a) Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) stelt de definitieve aantallen vast in hun jaarverslag Spoorwegveiligheid. De aantallen voor 2021 en 2022 zijn voorlopige aantallen en kunnen mogelijk nog wijzigen.

b) SGEL: slachtoffers en gewogen ernstige letsels (ytd-cijfer)

c) definitie 'arbeidsveiligheidsincidenten': Het aantal significante aanrijdingen tussen een trein en een persoon die beroepsmatig binnen het spoor aanwezig is. De gevolgen van een ongeval bepalen de ernst ervan. Een ongeval is significant als het minimaal 1 van deze 3 gevolgen heeft: 1) er vallen 1 of meer dodelijke of zwaargewonde slachtoffers, 2) de totale schade bedraagt € 150.000 of meer, 3) Er is een stremming van een hoofdspoorbaanvak van 6 uur of langer.

d) Aantal en percentage overschrijdingen geluidsproductieplafond voor 2021 en 2022 zijn in Q4 2022 resp. Q4 2023 bekend.

Q1-21	Q2-21	Q3-21	Q4-21	Q1-22	Q2-22	Duurzaamheid	Realisatie YTD 2022	2021	2020
-	-	-	7,3	-	-	CO2-voetafdruk	-	7,3 (voorlopig cijfer)	5,5
-	-	-	-	-	-	CO2-uitstoot (uitgebreidere scope) **	-	-	-
-	-	-	-	-	-	Percentage duurzame inkoop **	-	-	-
-	-	-	-	-	-	Reductie milieukosten (MKI) **	-	-	-
-	-	-	-	-	-	Energieneutraliteit **	-	-	-
-	-	-	-	-	-	Percentage hergebruikt materiaal **	-	-	-

** Nog in ontwikkeling.

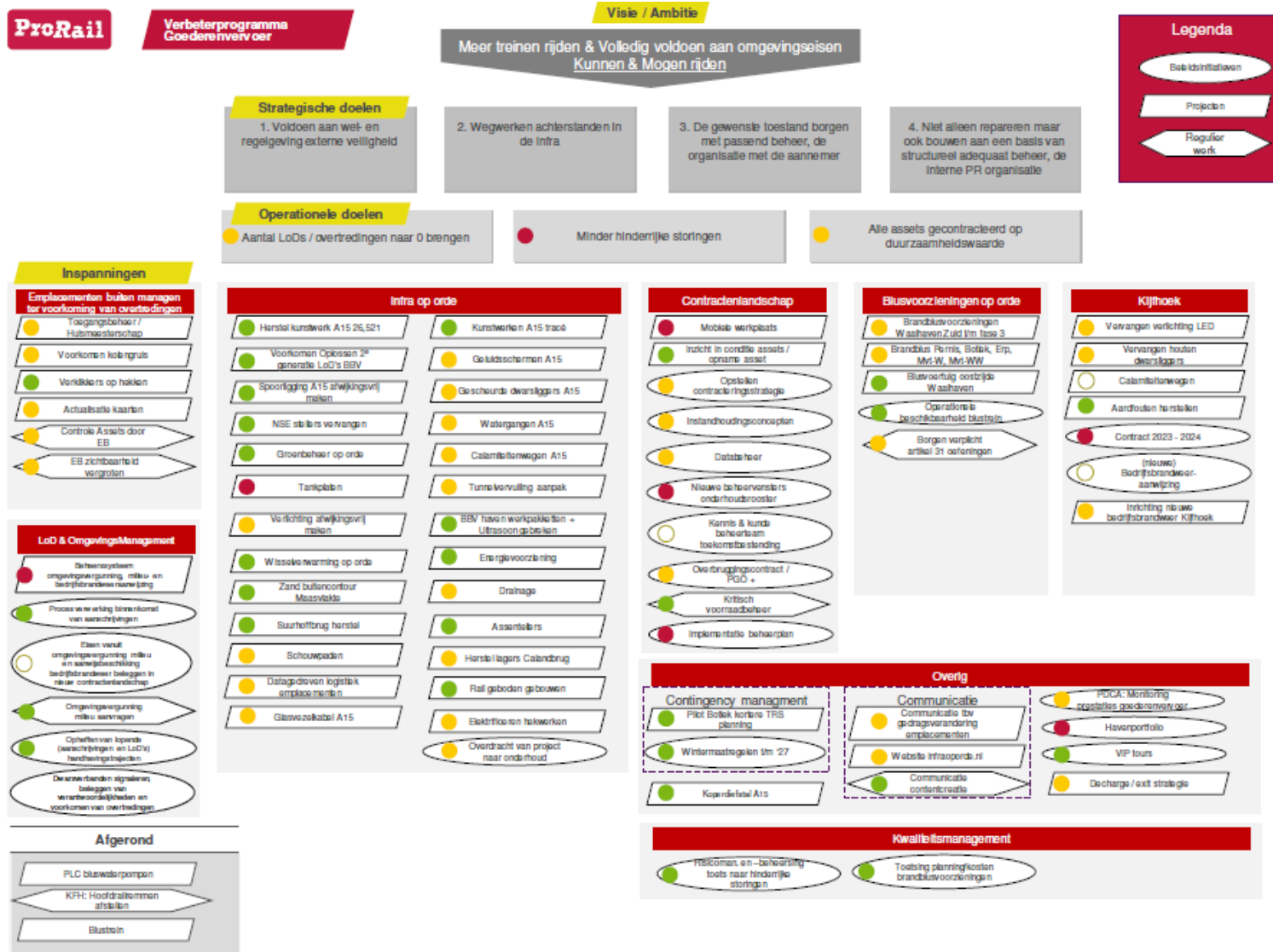
Bijlage 2: overzicht informatie-indicatoren (2/2)

Q1-21	Q2-21	Q3-21	Q4-21	Q1-22	Q2-22	Betrouwbaarheid	Realisatie YTD 2022	2021	2020
4,1%	3,9%	3,5%	4,8%	4,1%	4,9%	Transitotijd goederen	4,5%	4,1%	3,2%
68,3%	68,0%	68,1%	63,6%	69,4%	65,3%	Goederentreinen op tijd aan de grens	67,4%	67,0%	73,0%
94,5%	95,5%	95,7%	95,0%	95,3%	94,6%	Ongewijzigde routes goederenvervoer	95,0%	95,2%	95,3%
98,5%	99,5%	99,4%	99,4%	98,6%	99,3%	Geleverde treinpaden goederenvervoer	98,9%	99,2%	99,6%
96,7%	97,3%	96,7%	94,6%	95,8%	95,7%	Geraal. treinaansluitingen tussen vervoerders	95,8%	96,3%	96,2%
-	-	-	83,0%	-	-	Capaciteitsverdeling goederen (jaardienst)	-	83,0%	100,0%
0	0	0	65.076	0	0	Goederentreinen aansluitend op internat. net	0	65.076	78.560
0	0	0	769	0	0	Aantal 'Pre-arranged paths' van EU-corridors	0	769	756
-	-	-	99,0%	-	-	Responstijd aanvraag goed.paden binnen norm	-	99,0%	99,0%
0	2	0	0	0	8	Aantal overbelastverklaringen	8	2	2
851	1.011	959	884	947	1.155	Aantal TAO's derden	2.102	3.705	5.421
85	40	28	78	100	65	Aantal TAO's weer	165	231	391
638	660	576	614	669	848	Aantal beïnvloedbare TAO's	1.517	2.488	3.266
5,9%	2,0%	1,9%	2,4%	3,9%	3,6%	Uitgevallen treinen	3,7%	3,0%	2,4%
131	122	110	117	127	125	Gemiddelde hersteltijd TAO's (in min.)	126	120	116
95,8%	96,2%	96,1%	95,1%	95,9%	94,1%	Reizigerspunctualiteit HSL (15 min.) (met NS)	94,8%	95,7%	94,2%
94,9%	98,1%	98,5%	98,4%	96,9%	98,0%	Geleverde treinpaden reizigers	97,5%	97,5%	98,5%

Bijlage 3: informatie-indicatoren programma Zee-Zevenaar (1/2)

- Vanuit het verbeterprogramma Zee-Zevenaar hebben we een dashboard met informatie-indicatoren ontwikkeld. Het dashboard is eind Q1 opgeleverd. Twee belangrijke indicatoren zijn het aantal hinderrijke steringen en de buitentermijnaanvragen.
 - Het aantal hinderrijke steringen dat wekelijks gerapporteerd wordt, is hoger dan wat er feitelijk aan hinderrijke steringen is geweest. Dit zit deels in het algoritme dat de steringen alloceert. Het algoritme is eind Q2 aangepast, maar dient nog (met terugwerkende kracht) verwerkt te worden in de cijfers. Daarna kan beter over het daadwerkelijke aantal steringen worden gerapporteerd. Ondanks dat het feitelijke aantal steringen lager is dan gerapporteerd, blijft het aantal hinderrijke steringen te hoog.
 - Het aantal hinderrijke steringen geeft op dit moment onvoldoende inzicht in de hinder voor de (welke) treinen, terwijl er wel financiële verrekeringen plaatsvinden op basis van de steringen. Ook is de relatie tussen de gerealiseerde projecten en de prestatieverbeteringen, met name op de golden assets, nog onvoldoende zichtbaar. We hebben een plan van aanpak opgesteld om dit op korte termijn te verbeteren. Een analyse gaat inzicht geven in de oorzaken van de hinder – zoals achterstallig of onvoldoende uitgevoerd onderhoud, hiaten in specificaties of niet te vermijden steringen om hiermee de PDCA (Plan Do Check Act) cirkel sluitend te krijgen. Vervolgens koppelen we hier verbetervoorstellen aan.
 - Het buitentermijnaanvragen ‘drie dagen of korter voor uitvoering’ neemt af, zeker ten opzichte van vorige jaren is de trend positief. Echter is nog steeds sprake van veel sturing en bijsturing in de laatste week voor uitvoering.
 - Om meer regie te kunnen nemen op de werkzaamheden en de buitendienststellingen op de korte termijn (alles binnen 16 weken voor uitvoering) is een integraal regieoverleg ingericht. We hebben projectcapaciteit beschikbaar gesteld om hier vorm aan te geven.
- De informatie-indicatoren betreffen:
- Tonkilometers (mld)
 - Gereden goederentreinen over de grenzen (aantal)
 - Transitotijd goederenvervoer (%)
 - Goederentreinen op tijd aan de grens (%)
 - Ongewijzigde routes goederenvervoer (%)
 - Klanthinder goederenvervoer (aantal vertragsminuten)
 - Vertrekpunctualiteit < 30' internationale goederentreinen conform oorspronkelijk plan (%)
 - Vertrekpunctualiteit < 30' alle goederentreinen conform oorspronkelijk plan in prestatieregeling (%)
 - Vertrekpunctualiteit < 3' (%)
 - Hinderrijke steringen > 121 vertragsminuten (aantal)
 - Hinderrijke steringen > 121 vertragsminuten Zee-Zevenaar (aantal)
 - Hinderrijke steringen > 600 vertragsminuten landelijk (aantal)
 - Hinderrijke steringen > 600 vertragsminuten Zee-Zevenaar (aantal)
 - Aantal LOD's en LOB's
 - Aantal ongeplande onttrekkingen > 3 dagen voor vertrek
 - Aantal ongeplande onttrekkingen 1 – 3 dagen voor vertrek
 - Aantal ongeplande onttrekkingen < 1 dag voor vertrek
 - STS-passages goederenvervoer (aantal)
 - Wagenlijsten goederenvervoer afwezig (%)

Bijlage 3: informatie-indicatoren programma Zee-Zevenaar (2/2)



Bijlage 4: beheerconcessieprogramma's 2022 (1/4)

A. Elke Tien Minuten Een Trein Rotterdam–Schiphol–Arnhem (ETMET RoSA)

(tekst conform Beheerplan 2022-2023)

Doel

Focus van het programma is het verhogen van de frequentie van de Intercity's naar 6x per uur op de corridor Rotterdam–Schiphol–Arnhem, met behoud van de betrouwbaarheid van de treindienst. De doelstelling van het programma is: Een betrouwbare introductie van ETMET Rotterdam–Schiphol–Arnhem in 2022 tegen een structureel prestatieniveau op het traject van 90,9% reizigerspunctualiteit 5 minuten, bereikt binnen de eerste vier maanden van 2022.

Activiteiten 2022

Implementatie van de laatste paar verbetermaatregelen en met name monitoring van de uitvoering van de treindienst op de corridor Rotterdam–Schiphol–Arnhem. Via de monitoring en eventuele verdiepende analyse wordt er gekeken of het maatregelenpakket afdoende is om de programmadoelstelling te behalen. Eventuele feedback vanuit de testwoensdagen in het najaar 2021 wordt hierin meegenomen. Hierna volgt in de loop van 2022 de decharge van het programma.

Voortgang/resultaat eerste halfjaar 2022

De treindienst is per dienstregeling 2022 succesvol geïntroduceerd. De reizigerspunctualiteit op dit traject van 92,3% op de KPI reizigerspunctualiteit 5 minuten stak ver uit boven de doelstelling van 90,9%. De ETMET RoSA treindienst is in februari afgeschaald als door personeelstekort bij NS.

Op basis van de behaalde resultaten heeft het programma decharge ontvangen. Binnen ProRail lopen enkele activiteiten nog door. De inzet van de extra incidentenbestrijders en het extra slijpen van de spoorstaven zijn doorgaande activiteiten die na evaluatie mogelijk permanent doorgevoerd worden. Daarnaast bereiden we ons voor op de dienstregeling 2025 wanneer de airportsprinter geïntroduceerd wordt. Tot slot lopen er nog enkele infraprojecten die door personeelskrapte binnen ProRail vertraging hebben opgelopen.

Vanuit incidentenbestrijding blijkt de maatregel "Opduwen trein" niet effectief en deze wordt niet gerealiseerd.

Bijlage 4: beheerconcessieprogramma's 2022 (2/4)

B. Verbeterprogramma HSL-Zuid

(tekst conform Beheerplan 2022-2023)

Doel

Het continu blijven verbeteren, het beheersen van productstappen en het stabiliseren van de prestaties is inmiddels het doel van het verbeterprogramma.

Activiteiten 2022

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. Ter verbetering van de prestaties op de middellange termijn voert ProRail de komende jaren ook diverse verbeteringen door aan de infrastructuur. De komende twee jaar staan in het teken van (de voorbereiding van):

- Het functioneel verwijderen van de fasescheiding bij Zevenbergschenhoek
- Het verlengen van de level 1 movement authority in ERTMS
- Het aanpassen van SMB 2378 bij Zevenbergschenhoek

Vanuit het € 60 mln pakket zullen eind 2021/begin 2022 nog aanvullende verbetermaatregelen worden toegevoegd aan bovenstaande lijst.

Voortgang/resultaat eerste halfjaar 2022

Het verbeterprogramma heeft in het eerste halfjaar van 2022 binnen de bestaande structuren de prestaties continu gevolgd. Hoewel we in het tweede kwartaal van 2022 een daling zien in de prestaties, heeft het verbeterprogramma in eerste instantie geen structurele problemen kunnen ontdekken en daarmee geen structurele verbetermaatregelen kunnen inzetten. Om te toetsen of onder deze incidenten toch geen structurele problemen schuil gaan, laat het verbeterprogramma verschillende analyses uitvoeren. Incidenten zijn in verschillende gevallen geëvalueerd en hebben geleid tot verbetermaatregelen.

Ter verbetering van de prestaties op de middellange termijn heeft ProRail, in afstemming met NS en het ministerie van IenW, in het eerste halfjaar twee nieuwe aanvullende verbetermaatregelen opgestart:

1. Het aanleggen van windschermen op de HSL bij Bleiswijk.
2. Een onderzoek naar een bundel van ERTMS-verbeteringen.

Daarnaast is de opdrachtverstrekking voor onderstaande projecten afgerond. Deze projecten gaan hiermee over naar de realisatiefase. Deze projecten beogen we in Q1 van 2024 te realiseren.

- Het verlengen van de level 1 movement authority in ERTMS.
- Het aanpassen van sein SMB (stopplaatsmarkeerbord) 2378 bij Zevenbergschenhoek.

Tot slot is ProRail verder gegaan met de voorbereiding van het project "functioneel verwijderen van de fasescheiding bij Zevenbergschenhoek". Ook dit project beogen we in Q1 2024 te realiseren.

Bijlage 4: beheerconcessieprogramma's 2022 (3/4)

C. Verbeterprogramma Zee – Zevenaar

(tekst conform Beheerplan 2022-2023)

Doel

De focus van het verbeterprogramma is het samen met de sector verbeteren van de kwaliteit van het spoorgoederenvervoer in het gebied Zee – Zevenaar, met accent op het havengebied. Dit doen we gericht op de infrastructuur, de logistiek en de organisatie om voor onze externe stakeholders een meer strategische en betrouwbare samenwerkings-partij te worden. De opdracht omvat twee pijlers:

– Pijler 1 is om te mogen blijven rijden zorgdragen dat: ProRail aantoonbaar voldoet aan wet- en regelgeving (opdat de veiligheid op onze goederenemplacementen geborgd blijft) en de beschikbaarheid gegarandeerd is, en dus 'rode vlag' situaties en last onder dwangsommen voorkomen worden.

– Pijler 2 is om te kunnen blijven rijden: Vergroten van de betrouwbaarheid en kwaliteitsverbetering van de infra door het oplossen van knelpunten die hinder vormen voor de goederenvervoerders en zorgdragen voor storingsherstel en logistieke maatregelen, die helpen bij verstoringen.

Mijlpalen 2022-2023

- Per direct voldoen aan omgevingsvergunningen op de havenemplacementen en per 1-1-2023 willen we de blusvoorzieningen daar realiseren. Verbeteracties m.b.t. LOD (Last onder Dwangsom)'s duurzaam borgen.
- Bedrijfsvoering en logistiek plan actueel en congruent met de Omgevingsvergunningen, brandweeraanwijzingen (lokaal) en Basisnet (nationaal).
- Onderhouds- en leveringscontracten op orde per 1-3-2023.
- Oplossing van specifieke infraknelpunten.
- 50% reductie van veiligheidsincidenten ten opzichte van 2019
- Systematiek implementeren om logistiek op en rond emplacementen en van en naar terminals effectief en veilig te besturen en te beheersen in afstemming met partners.
- Logistieke contingency plannen zijn beschikbaar/ geïmplementeerd.
- Stakeholders voelen zich betrokken en hebben vertrouwen in ProRail.

Voortgang/resultaat eerste halfjaar 2022

- De scope en de doelstellingen van het verbeterprogramma Zee-Zevenaar zijn ongewijzigd. Er is veel voortgang geboekt, maar we constateren ook dat de tijdige realisatie van de programmadoelstellingen en de structurele borging in de staande organisatie onder druk staan. Deze conclusie trekt ook onze interne accountantsdienst. De aanbevelingen uit het rapport van onze interne accountantsdienst volgen we op en werken we momenteel uit ten einde de verbeteringen door te voeren. Eind Q2 is mede naar aanleiding hiervan een nieuwe integrale besturing ingericht waarin, gegeven de programmadoelstellingen en de daaraan verbonden tijdlijn, integraal prioriteiten gesteld worden, gericht op versnelling en borging van de programmadoelstellingen in de staande organisatie.
- De realisatie van de brandblusvoorzieningen op Botlek, Europoort, Pernis en Maasvlakte West en West-West loopt conform planning. Met inbegrip van mogelijke uitvoeringsrisico's is realisatie voor 1 januari 2023 kritisch maar haalbaar. Waalhaven Zuid is bijzonder kritisch in tijd. Als mitigerende maatregel wordt de verlenging van de inzet van de blustrein na 1 januari 2023 in samenspraak met het bevoegd gezag voorbereid.
- De huidige aanpak op de LOD's lijkt goed te gaan. In Q1 en de eerste helft van Q2 2022 zijn geen verbeuringen ontvangen in tegenstelling tot de Q1's van voorgaande jaren – de kwartalen waarin normaliter de meeste verbeuringen werden ontvangen. In de tweede helft van Q2 is een verbeuring ontvangen voor een openstaand hek. Daarnaast worden LOD's opgelegd, omdat het niet gelukt is de verouderde verlichting in een goede staat te behouden. Plannen voor vernieuwing met ledlampen zijn in de maak.
- Voor 2022 is een werkpakket gedefinieerd voor de emplacementen om achterstanden snel in te halen. De uitvoering loopt voor op schema, eind Q2 is 93% van het werkpakket gerealiseerd onder andere door het vervangen van 28 wissels. De reeds genomen maatregelen tegen zandoverlast op de Maasvlakte hebben de afgelopen 19 maanden het aantal storingen als gevolg van zand tot één weten te beperken. De pilot en monitoring van de assentellers draait. De assentellers draaien parallel aan het huidige systeem.
- Het programma om 44 kasten te vervangen loopt op schema. Na vervanging zijn alle wissels op Maasvlakte, Botlek, Europoort en Pernis voorzien van werkende wisselverwarming. Op basis van de huidige stand van zaken is dit voor de start van het winterseizoen gerealiseerd.
- Logistieke contingency plannen voor de ombouw van de heuvel op Kijfhoek loopt in overleg met vervoerders. De proef op Botlek is succesvol afgerond. Voor wat betreft de logistieke forecast lukt het onvoldoende om in controle te komen, veel sturing en bijsturing in de laatste week voor uitvoering blijft noodzakelijk. Extra capaciteit is vrijgemaakt om dit te doen veranderen.
- Het in het verbeterprogramma opgenomen dashboard informatie-indicatoren is gereed. Er is gestart met een check op de storingsdata. Een concept plan van aanpak is gereed en wordt momenteel besproken en afgerond.
- Nieuwe onderhouds- en leveringscontracten zijn niet per 1-3-2023 gecontracteerd. In Q2 heeft een marktconsultatie plaatsgevonden met de (erkende) onderhoudsaannemers en vervoerders over het traject Zee-Zevenaar. Tijdens de marktconsultatie is de optie besproken om de buitenopname naar de status van de assets door de onderhoudsaannemers gezamenlijk te laten uitvoeren. Vervolggesprekken hierover worden gevoerd. Parallel aan de gesprekken is tevens een aanbesteding naar de buitenopname opgestart. Het opstellen van een strategische inkoopstrategie voor passend contractenlandschap is in concept gereed.

Bijlage 4: beheerconcessieprogramma's 2022 (4/4)

D. STS-verbeterprogramma

(tekst conform Addendum Beheerplan 2022-2023)

Doel

Verhogen van de spoorwegveiligheid in de dagelijkse operatie met een focus op vermindering van STS-passages. Toekomstambities en ontwikkelingen op het spoor worden getoetst aan dit doel.

Activiteiten 2022-2023

- *Continueren Geel-geel-rood passages uitbannen:* Als onderdeel van het STS-verbeterprogramma wordt gewerkt aan het gefaseerd uitbannen van Geel-Geel-Rood koppelingen. Door een tekort aan capaciteit is de monitoring sinds Q4 2021 niet meer uitgevoerd. Vanaf Q2 2022 zal de monitoring vanuit ProRail op kwartaalbasis weer opgestart worden.
- *Upgrade S-borden (USB):* Verbeteren van de zichtbaarheid, uniformeren van ontwerp, toepassing en plaatsing van S-borden en scheiden van gebruiksdoelstellingen door het toevoegen van een Opracht bord (O-bord), aanvullend op de facultatieve S-Borden. Uiteindelijk doel is de S-bord passages en het botsrisico op NCBG en overgang NCBG-CBG te verminderen. Afhankelijk van de aanvullende benodigde financiering kan gestart worden met de aanbesteding in september 2022. In dat geval kan de eerste locatie per maart 2023 van start gaan en de laatste uitvoering per medio 2024. ProRail zal aan lenW voorstel doen voor geografische scope-afbakening van het project USB teneinde scope/planning/budget beter te beheersen. Emplacementen buiten deze geografische scope zal ProRail buiten USB-projectscope upgraden naar nieuwe S- en O-borden.
- *Botsrisicomodel verdere ontwikkeling:* Het botsrisicomodel zal verder worden ontwikkeld voor generieke toepasbaarheid binnen de spoorbranche.
- *ORBIT:* NS heeft de inbouw van ORBIT in haar vloot afgerond. Afhankelijk van de door NS aan te leveren analyse zal gezamenlijk met NS de effectiviteit van ORBIT t.a.v. terugdringen aantal STS-passages beoordeeld worden.
- *ATB-Vv:* In Q3 2021 is de STS-stuurgroep overeengekomen dat de vervolginvestering van 50 ATB-Vv installaties ter overbrugging naar ERTMS uitgebreid moet worden met 22 locaties ter voorkoming van aanrijdingen met stootjucken op perronkopsoren. De concept-subsidieaanvraag voor deze 72 ATB-Vv installaties zal in mei 2022 bij het ministerie van lenW worden ingediend. De aanbesteding voor de projectmatige uitrol van de eerste 30 installaties staat gepland voor Q3 2022.
- *Ministeriele regelingen spoorverkeer en indienststelling spoorvoertuigen:* Er zijn vanuit de spoorsector wensen en initiatieven genomen voor herziening op onderdelen (o.a. seinbeelden, maximaal toegestane remwegen) van de Ministeriele regeling spoorverkeer. Enkele daarvan kunnen gevolgen hebben voor de risico's van STS-passages. In STS-stuurgroep-verband zullen we de 14 beoordeling hiervan bespreken ter voorbereiding op besluitvorming. Op basis daarvan heeft ProRail op 23 november 2021 verzoek voor aanpassingen in de Ministeriele regelingen spoorverkeer en indienststelling spoorvoertuigen bij lenW ingediend.

Voortgang/resultaat eerste halfjaar 2022

Upgrade S-borden (USB)

In Q2 2022 is, in lijn met de gemaakte afspraken tussen ProRail en lenW, een geografische scope gemaakt van alle raakvlakprojecten. Door de lange vertraging van het project zijn er verschillende projecten/sanerings op NCBG-gebieden waarop het project USB kan meeliften. In vorige rapportages is helder gemaakt dat sprake is van aanvullend benodigd budget van € 1,7 mln. Daarmee komen de totaal verwachte projectkosten (incl. uitrol) uit op ruim € 5,1 mln. Deze aanvullende kosten zullen worden aangevraagd middels een briefwisseling indien de geografische afbakening en wijziging in scope/planning akkoord is bevonden door lenW. Eventuele recente prijsstijgingen worden nog aanvullend getoetst. Met de vernieuwde scope en planning kan de aanvullende financiering worden aangevraagd in Q3 en kan gestart worden met de aanbesteding in oktober 2022 waarbij de laatste uitvoering per medio 2024 gepland staat.

Speerpunten:

In april 2021 heeft lenW ingestemd met de gereedmelding van de activiteiten van het STS-verbeterprogramma in de periode 2012 – 2019. Deze instemming vond plaats onder vermelding van het continueren en monitoren van het USB-project en het continueren van de STS-stuurgroep. Het STS-programma blijft als een van de programma's onderdeel uitmaken van de ProRail-beheerconcessie. Er lopen nog enkele programma's onder het beheer van de Stuurgroep STS. Met de landelijk beoogde capaciteitsgroei en de gefaseerde introductie van ERTMS dienen er voor de Stuurgroep STS nieuwe doelen en speerpunten te worden gedefinieerd. In Q1 2022 is de STS-stuurgroep overeengekomen dat er een additionele financiering gedaan wordt richting de ontwikkeling van het Botsrisicomodel Waalhaven Zuid die gefinancierd wordt uit het restbudget van het STS-verbeterprogramma. In de brief 'Gereedmelding activiteiten STS-verbeterprogramma', gedateerd 9 april 2021, geeft lenW aan dat een investering in de ontwikkeling van een Botsrisicomodel een doelmatige besteding is van het restbudget. Wegens een onjuiste inrichting van het startbesluit voor het project ATB-Vv tranche 6 intern ProRail, is pas in juni een start gemaakt met de subsidieaanvraag voor de realisatie van 72 ATB-Vv installaties. 50 hiervan zullen de komende jaren uitgerold worden op individuele risico-seinen en 22 installaties zullen geplaatst worden op perronkopsoren ter voorkoming van aanrijdingen van stootjucken waarachter zich een perron bevindt. Wanneer de conceptversie van de subsidieaanvraag in Q3 naar lenW wordt gestuurd, kan bij een tijdige accordering van deze beschikking de aanbesteding voor de projectmatige uitrol van de eerste 30 installaties plaatsvinden in Q3 2022. In Q2 2022 is de Stuurgroep STS akkoord gegaan met het starten van een vooronderzoek voor het actief verwijderen van Geel – Geel – Rood seinbeeldopvolging. In dit vooronderzoek zal naar voren komen welke veiligheidswinst t.o.v. welke kosten behaald kunnen worden op het gebied van STS-passages bij het actief verwijderen van GGR-seinbeeld opvolgingen. Dit onderzoek zal naar verwachting in september uitgezet worden bij een nog te bepalen partij.