



NS

Raad van Bestuur

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Laan van Puntenburg 100
3511 ER Utrecht
Nederland

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Mevrouw V.L.W.A. Heijnen
Staatssecretaris
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum 10 april 2024
Ons kenmerk WK.2024.041
Onderwerp Rechtvaardigingsgrond voor niet behalen PI kwaliteit
van aansluitingen

Telefoon Bescherming persoonlijke levenssfeer
E-mail

Geachte mevrouw Heijnen,

Onlangs heeft NS de operationele jaarverantwoording 2023 over de HRN-Vervoerconcessie gedeeld met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De prestatie-indicator Kwaliteit van aansluitingen van NS op andere vervoerders (KvA) is in 2023 geëindigd op 93,8% en daarmee net onder de bodemwaarde van 94,0%, die is vastgelegd in de HRN-Vervoerconcessie. Dit staat niet los van de bredere problematiek op het spoor in het afgelopen jaar. Hierover hebben NS en ProRail onlangs een uitgebreide brief gestuurd aan uw Ministerie¹. De toename van werkzaamheden en impactvolle tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's), evenals krapte aan technisch personeel, hebben effect op KvA, net als op andere indicatoren. Doordat KvA op een specifieke set stations, aan de randen van het HRN, wordt gemeten kent deze indicator echter ook zijn eigen dynamiek. In deze brief lichten wij de hoofdoorzaken van het niet halen van deze bodemwaarde graag toe, alsmede ons verzoek om een rechtvaardigingsgrond toe te passen voor 2023.

Oorzaken niet halen bodemwaarde KPI KvA 2023

Om na te gaan door welke oorzaken, naast de hierboven genoemde oorzaken die voor meerdere indicatoren van toepassing zijn, deze indicator onder de bodemwaarde is geëindigd heeft NS een analyse uitgevoerd waarbij onderzocht is welke specifieke oorzaken in 2023 een grotere impact hadden dan in 2019, een referentiejaar waarin de bodemwaarde wel behaald werd. Uit deze analyse blijkt dat, los van eerder genoemde algemene zaken, er drie oorzaken zijn met een significant grotere negatieve impact op het jaarcijfer van KvA dan in 2019²: 1) Ten eerste zijn dit internationale treinseries die vanuit het buitenland ederland met vertraging binnenkomen, 2) de

¹ Gezamenlijke brief NS-ProRail "Prestaties op het Hoofdrailnet in 2023 en vooruitblik naar 2024", kenmerk VT20170018-1546735203-3717

² Als referentiejaar wordt 2019 gebruikt, omdat 2019 het jaar is van de Mid Term Review, waarin huidige bodemwaarde bepaald is, en omdat 2019 het laatste volledige jaar is vóór de lagere reizigers aantallen door Corona (2020, 2021, begin 2022). Bij lagere reizigers aantallen halteren treinen korter en zijn ze vaker op tijd.



diverse TSB's in 2023 in het oosten van het land en 3) de werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen. Deze specifieke oorzaken

liggen buiten de invloedssfeer van NS. De analyse geeft aan dat zonder deze oorzaken de bodemwaarde wel was gehaald. NS is van mening dat alleen al op grond van deze drie oorzaken sprake is van een rechtvaardigheidsgrond (in de zin van artikel 24, tweede lid, onderdeel a van de HRN-Vervoerconcessie) en acht het daarom niet passend om een sanctie op te leggen voor het niet behalen van deze bodemwaarde. Hieronder worden deze oorzaken nader toegelicht.

1. Vertraging inkomende internationale treinen

Binnenkomende treinseries uit het buitenland hebben een lagere punctualiteit dan binnenlandse treinseries. Voor KvA gaat het om de IC Berlijn en de ICE. De vertraging van deze treinen heeft impact op de aankomstpunctualiteit op de stations Hengelo, Almelo, Apeldoorn, Amersfoort en Arnhem. Bij omleidingen speelt dit ook op Venlo en Zwolle. De impact van deze series op het jaarcijfer KvA in 2023 was -0,4%pt. Dat is -0,2%pt méér dan in 2019. Doordat de vertraging in het buitenland wordt opgelopen ligt dit buiten de invloedssfeer van NS.

2. Tijdelijke Snelheidsbeperkingen

De aankomstpunctualiteit van treinen in Nijmegen en Zwolle is in 2023 negatief beïnvloed door diverse langdurige TSB's. Met behulp van een TSB kunnen in sommige gevallen treinen toch blijven rijden, wanneer dat op volle snelheid niet veilig zou zijn. Dit speelt meestal bij defecten aan het spoor. De TSB bij Oss heeft een effect op de aankomst in Nijmegen. De TSB bij Deventer-Wijhe heeft effect op de aankomst te Zwolle. Deze TSB is ingesteld vanwege een Niet Actief Beveiligde Overweg. Op het traject Zwolle – Roosendaal heeft de vertraging door de TSB op de heenweg impact op de vertrektijd vanuit Zwolle naar Roosendaal. Deze vertraging kan niet meer worden ingelopen. Deze TSB's zorgen samen voor een daling van 0,1%pt van het jaarcijfer van KvA.

3. Werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen.

Door deze werkzaamheden worden veel goederentreinen omgeleid via de Brabantroute, wat drukte veroorzaakt op de desbetreffende sporen. Goederentreinen rijden minder punctueel dan reizigerstreinen en hebben als ze vertraagd zijn een negatieve invloed op de reizigerstrein die daarachter rijdt. In heel 2023 waren er 128 dagen met werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen, dat resulteerde in 725 aankomsten op de stations waar KvA gemeten wordt die door de werkzaamheden meer dan 5 minuten te laat waren. Dat zorgt ervoor dat de negatieve impact van de werkzaamheden minimaal 0,1%pt was op het jaarcijfer van KvA.

Conclusie

Zonder deze drie oorzaken zou de PI Kwaliteit van aansluitingen van NS op andere vervoerders 0,4%pt hoger zijn uitgekomen en daarmee boven de afgesproken bodemwaarde. Zoals vermeld is dit nog los van andere meer algemene oorzaken waarop NS geen of maar beperkt invloed heeft. Op grond van het voorgaande is NS van mening dat er sprake is van een rechtvaardigingsgrond voor het niet behalen van de bodemwaarde in 2023, reden waarom NS u verzoekt geen sanctie op te leggen voor het niet behalen van de bodemwaarde.

Bescherming persoonlijke levenssfeer