

Bijlage 1: Voorgenomen besluit IenM voor wijzigingen ten aanzien van prestatie-indicatoren HSL

Voorgestelde wijzigingen m.i.v. 2017

Hieronder worden de nieuwe definities weergegeven en gemotiveerd. De beschrijving in de definities kan op detail veranderen door bijvoorbeeld de uitkomsten van de eerdere consultatie HRN en de lopende audit.

1. Vervoercapaciteit in de spits HSL-Zuid diensten (NS)

Voorstel nieuwe indicator

Zitplaatskans spits HSL

Definitie

Zitplaatskans spits HSL geeft een indicatie van de kans dat een reiziger die tijdens de spits reist via de HSL-Zuid de volledige reis heeft kunnen zitten. Deze indicator is daarmee een deelverzameling van de prestatie-indicator Zitplaatskans spits.

Het aantal zitplaatsen in de spits omvat zowel eerste als tweede klas zitplaatsen en klapzittingen. In scope zijn alle reizigers die inchecken én uitchecken op een hoofdrailnet station en met NS reizen. Voor de HSL-Zuid diensten wordt alleen gekeken naar de 12 meest gemaakte reizen over de HSL-Zuid. Het betreft reizen in beide richtingen tussen de volgende stations:

1. Amsterdam Centraal-Rotterdam Centraal
2. Amsterdam Centraal-Breda
3. Amsterdam Zuid-Rotterdam Centraal
4. Schiphol Airport-Rotterdam Centraal
5. Schiphol Airport-Breda
6. Rotterdam Centraal- Breda

Meetsysteem

De indicator wordt als volgt berekend:

- 1) Van alle reizigers die reizen binnen de scope wordt elke dag de inchecktijd, uitchecktijd, vertrekstation en aankomststation verzameld.
- 2) Op de twaalf genoemde reizen wordt bekeken welke routes de reiziger had kunnen nemen en hoe groot de kans is dat de reiziger die heeft genomen
- 3) Daarna worden deze reizen en kansen verdeeld over alle gereden treinen op alle trajecten tussen stations waar in en uitgestapt kan worden. Dit geeft een aantal reizigers per trein en een aantal instappers op die trein per station.
- 4) Omdat niet alle reizigers in- en uitchecken wordt het aantal reizigers opgehoogd met een percentage dat komt uit het reizigersonderzoek in de trein (Meten in de Trein (MidT)).
- 5) Met de opgehoogde reizigers per trein en traject word de zitplaatskans voor de instappende reiziger berekend door het aantal zitplaatsen dat niet bezet is te delen door het aantal instappers. Deze kans is maximaal 1 en bij nul instappers is deze ook altijd 1.
- 6) Voor alle reismogelijkheden van reizigers wordt de zitplaatskans bij het instappen van elke trein van de reismogelijkheid bepaald(inclusief bij overstappen). De zitplaatskansen van alle treinen in een reismogelijkheid worden met elkaar vermenigvuldigd tot een zitplaatskans per reismogelijkheid.
- 7) Voor de prestatie-indicator Zitplaatskans in de spits HSL-Zuid diensten worden de volgende stappen genomen
 - a) Selectie van reizigers die in de spits hebben ingecheckt. Een rit is in de spits als de check-in op een werkdag tussen 6:35:00 en 8:55:00 of tussen 16:05:00 en 18:25:00 heeft plaatsgevonden. Reguliere vrije dagen zoals Nieuwjaarsdag, tweede Paasdag, Hemelvaartsdag, tweede Pinksterdag, eerste en tweede Kerstdag en een per vijf jaar Bevrijdingsdag worden niet als werkdag maar als zondag beschouwd.

- b) Selectie van de reizigers die vanaf een hoofdrailnetstation naar een hoofdrailnetstation reizen en daarbinnen de twaalf meest gemaakte reizen over de HSL-Zuid.
- c) Optelling voor alle reismogelijkheden van geselecteerde reizigers van de zitplaatskans per reismogelijkheid vermenigvuldigd met de kans dat die reismogelijkheid is genomen. Deze optelling wordt gedeeld door het aantal reizigers waar een zitplaatskans voor is bepaald keer 100%
- d) De indicator is een percentage tussen de 0 en 100%.

Toelichting wijziging

- De naam wordt gewijzigd van vervoercapaciteit naar zitplaatskans.
- Bij de prestatie-indicatoren op het gebied van vervoercapaciteit gaat met Check-in / Check-out data gemeten worden.
- De scope wordt gewijzigd van drukst bezette trein, op werkdagen, op het door reizigers meest gebruikte traject (Schiphol-Rotterdam vice versa) naar de 12 meest gemaakte reizen over de HSL-Zuid binnen de spits.

Argumentatie

- Betere aansluiting bij het geheel van de set van prestatie-indicatoren door harmonisatie van definitie en methode van indicatoren die zien op alle reizen binnen de HRN-concessie en de indicatoren die zien op het HSL-deel van die reizen en door het toepassen van dezelfde logica voor de specifieke prestatie indicatoren gericht op HSL.
- Betere aansluiting bij de reizigersbeleving door verbreding van de scope (12 meest gemaakte reizen) en de spitsperiode.
- Betrouwbaardere metingen door check-in/ check-out data te gebruiken i.p.v. conducteurstellingen.
- Daarmee betere aansluiting bij de interne sturing van NS en ProRail.
- De nieuwe prestatie indicator geeft een reëler beeld van de werkelijke bezetting tijdens de spits: In plaats van een puntmeting wordt nu gekeken naar meerdere treinen in de gehele spits. De huidige indicator ziet van oudsher op de drukste trein in de spits, maar er is altijd één trein het drukste en de mogelijkheden om daarop te sturen zijn beperkt (toen deze prestatie-indicator oorspronkelijk werd afgesproken was er nog tariefvrijheid waarmee de vraag goed beïnvloed kon worden en dus wel sturing op één trein mogelijk was).

Overige opmerkingen

- De zitplaatskans op de HSL blijft lastig te beïnvloeden. Het betreft een populaire trein waarbij de verwachting is dat het reizigersaantal de komende jaren stijgt en het niet zomaar mogelijk is capaciteit toe te voegen. Meer HSL-materieel is besteld en wordt in 2021 operationeel.
- Tevens moet opgemerkt worden dat een zitplaatskans van 100% geen doel kan zijn. Dat zou vragen om investeringen in materieel waarvan de kosten bedrijfseconomisch en maatschappelijk niet te verantwoorden zijn. In de spits komt het weliswaar voor dat niet iedereen kan zitten, over de gehele dag is gemiddeld slechts ca. 30% van de zitplaatsen bezet.

Voorgestelde waarden

Prestatie indicator	Voorgestelde bodemwaarde	Voorgestelde streefwaarde 2019
Zitplaatskans spits HSL (*)	91,2%	94,4%

(*) betreft geen ambitie neutrale omzetting van bodem- en streefwaarde. De in de concessie gestelde ambitie is niet reëel gegeven de bijsturingsmogelijkheden die er op dit moment zijn. Gelet op de verwachte reizigersgroei en beperkte sturingsmogelijkheden op de HSL tot 2019 zijn bodem- en streefwaarde opnieuw bepaald. Deze waarden worden mogelijk nog aangepast naar aanleiding van een audit die parallel aan deze consultatie wordt uitgevoerd.

2. Reizigerspunctualiteit HSL-Zuid diensten 5 minuten (voorzover toerekenbaar aan NS resp ProRail) (NS en ProRail)

Voorstel nieuwe indicator

Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten

Prestatie-indicator vanaf 2017, daarvoor andere definitie en meetsysteem

Definitie

Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten geeft een indicatie van het percentage van de reizigers voor wie de treinreis met minder dan 5 minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger op zijn eindstation minder dan vijf minuten vertraging bij aankomst had ten opzichte van de reis die de reiziger direct na inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken. Hierbij wordt uitgegaan van de officiële reisplanner die twee dagen voorafgaand aan de reis inclusief geplande werkzaamheden beschikbaar is maar exclusief wijzigingen na die tijd.

Het betreft een uitsnede van de algemene indicator Reizigerspunctualiteit 5 minuten. In scope zijn alleen de reizigers die inchecken én uitchecken voor reizen met NS treinen in beide richtingen tussen de volgende stations:

- i. Amsterdam Centraal-Rotterdam Centraal
- ii. Amsterdam Centraal-Breda
- iii. Amsterdam Zuid-Rotterdam Centraal
- iv. Schiphol Airport-Rotterdam Centraal
- v. Schiphol Airport-Breda
- vi. Rotterdam Centraal- Breda

Meetsysteem

De indicator wordt als volgt berekend:

1. Op de twaalf genoemde reizen wordt in de reisplanner op twee dagen van te voren gekeken wat de reismogelijkheden zijn op elke dag.
2. Van alle reisbeloften wordt op basis van de gerealiseerde treinen bekeken wat de vertrektijd en aankomsttijd was.
3. Van alle reizigers die reizen binnen de scope wordt elke dag de inchecktijd, uitchecktijd, vertrekstation en aankomststation verzameld.
4. Op basis van de inchecktijd, het vertrekstation en het aankomststation wordt in de bovenstaande reisplannergegevens gekeken wat de verwachte reis van de reiziger was en of zijn reis naar belofte is verlopen.
5. Bij reizen die niet naar belofte zijn verlopen vindt de bepaling van de aankomsttijd en de omvang van de vertraging plaats op basis van de uitchecktijd. Dit vindt plaats als een trein in de verwachte reis niet vertrekt van vertrekstation, te veel te laat vertrekt van vertrekstation of niet aankomt op aankomststation. Het vindt ook plaats als een overstap niet gehaald kon worden. Om vertekening van de gemeten vertraging zoveel mogelijk te voorkomen, wordt een per station specifieke en gemeten uitstapmarge van afgetrokken van de uitchecktijd om rekening te houden met de looptijd tussen trein en uitcheckpaal/poortje.
6. Het totaal aantal reizigers dat minder dan vijf minuten vertraging heeft ten opzichte van de aankomsttijd in de reisplanner worden gedeeld door het totaal aantal reizigers dat in- en uitcheckt. De indicator is een percentage tussen 0 en 100%.

Toelichting wijziging

- Er zijn nieuwe meetmethoden en gegevens beschikbaar, waaronder check-in/ check-out gegevens. Deze wijzigingen zijn aangekondigd in de vervoer- en beheerconcessie. Het afgelopen jaar is voldoende data opgebouwd om hiervoor nieuwe waarden vast te stellen.

- De huidige indicatoren Reizigerspunctualiteit HSL-Zuid 5 minuten voor zover toerekenbaar aan NS (NS) en Punctualiteit HSL-producten 3 minuten (ProRail) worden vervangen door een gezamenlijke prestatie-indicator Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt aan wie uitval of vertraging van treinen toerekenbaar is waardoor reizigers meer dan 5 minuten te laat op hun eindbestemming arriveren. De nieuwe prestatie-indicator voor HSL is een uitsnede van de gezamenlijke indicator Reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten op basis van check-in/check-out gegevens. De uitsnede betreft de binnenlandse reizigers die tussen de in de definitie genoemde stations reizen. Deze reizigers reizen met de IC direct (ook Den Haag-Eindhoven) en vanaf 2017 ook met de IC Brussel.

Argumentatie

- Betere aansluiting bij het geheel van de set van prestatie-indicatoren door harmonisatie van definitie en methode van indicatoren die zien op alle reizen binnen de HRN-concessie en de indicatoren die zien op het HSL-deel van die reizen en door het toepassen van dezelfde logica voor de specifieke prestatie indicatoren gericht op HSL.
- Betere aansluiting bij reizigersbeleving doordat toerekenbaarheid van de vertraging aan NS of ProRail vervalt. Deze indicator stuurt op het voorkomen van vertragingen van reizigers, waarin alle situaties meetellen die vertraging veroorzaken. Voor de reiziger maakt het immers niet uit wie de veroorzaker is.
- Check-in/check-out gegevens geven een nauwkeuriger beeld. Alle reizigers (die in én uitchecken) tellen mee en wegen even zwaar.
- Betere aansluiting bij de interne sturing van NS en ProRail vanwege betere doorvertaling naar beïnvloedbare parameters door een nauwkeuriger beeld.

Voorgestelde waarden

Prestatie indicator	Voorgestelde bodemwaarde	Voorgestelde streefwaarde 2019
Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten (**)	82,5%	84,3%

(**) betreft ambitie neutrale omzetting, voorlopig vastgesteld door middel van lineaire regressie vanuit huidige prestatie-indicator Punctualiteit HSL-producten 3 minuten (ProRail) obv gerealiseerde prestaties Q2 2015 – Q1 2016. Deze waarden worden mogelijk nog aangepast naar aanleiding van een audit die parallel aan deze consultatie wordt uitgevoerd.

3. Reizigerspunctualiteit HSL 15 minuten (NS en ProRail)

Voorstel nieuwe indicator

Prestatie-indicator vanaf 2017

Definitie

Reizigerspunctualiteit HSL 15 minuten geeft een indicatie van het percentage van de reizigers voor wie de treinreis met minder dan 15 minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger op zijn eindstation minder dan vijftien minuten vertraging bij aankomst had ten opzichte van de reis die de reiziger direct na inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken. Hierbij wordt uitgegaan van de officiële reisplanner die twee dagen voorafgaand aan de reis inclusief geplande werkzaamheden beschikbaar is maar exclusief wijzigingen na die tijd.

Het betreft een uitsnede van de algemene informatie-indicator Reizigerspunctualiteit 15 minuten. In scope zijn alleen de reizigers die inchecken én uitchecken voor reizen met NS in beide richtingen tussen de volgende stations:

- vii. Amsterdam Centraal-Rotterdam Centraal
- viii. Amsterdam Centraal-Breda
- ix. Amsterdam Zuid-Rotterdam Centraal
- x. Schiphol Airport-Rotterdam Centraal
- xi. Schiphol Airport-Breda
- xii. Rotterdam Centraal- Breda

Meetsysteem

De indicator wordt als volgt berekend:

7. Op de twaalf genoemde reizen wordt in de reisplanner op twee dagen van te voren gekeken wat de reismogelijkheden zijn op elke dag.
8. Van alle reisbeloften wordt op basis van de gerealiseerde treinen bekeken wat de vertrektijd en aankomsttijd was.
9. Van alle reizigers die reizen binnen de scope wordt elke dag de inchecktijd, uitchecktijd, vertrekstation en aankomststation verzameld.
10. Op basis van de inchecktijd, het vertrekstation en het aankomststation wordt in de bovenstaande reisplannergegevens gekeken wat de verwachte reis van de reiziger was en of zijn reis naar belofte is verlopen.
11. Bij reizen die niet naar belofte zijn verlopen vindt de bepaling van de aankomsttijd en de omvang van de vertraging plaats op basis van de uitchecktijd. Dit vindt plaats als een trein in de verwachte reis niet vertrekt van vertrekstation, te veel te laat vertrekt van vertrekstation of niet aankomt op aankomststation. Het vindt ook plaats als een overstap niet gehaald kon worden. Om vertekening van de gemeten vertraging zoveel mogelijk te voorkomen, wordt een per station specifieke en gemeten uitstapmarge afgetrokken van de uitchecktijd om rekening te houden met de looptijd tussen trein en uitcheckpaal/poortje.
12. Het totaal aantal reizigers dat minder dan vijftien minuten vertraging heeft ten opzichte van de aankomsttijd in de reisplanner wordt gedeeld door het totaal aantal reizigers dat in- en uitcheckt. De indicator is een percentage tussen 0 en 100%.

Argumentatie

- Goede aansluiting bij het geheel van de set van prestatie-indicatoren door harmonisatie van definitie en methode van indicatoren die zien op alle reizen binnen de HRN-concessie en de indicatoren die zien op het HSL-deel van die reizen en door het toepassen van dezelfde logica voor de specifieke prestatie indicatoren gericht op HSL.
- Goede aansluiting bij reizigersbeleving. Deze prestatie-indicator stuurt sterk op het voorkomen van grote vertragingen die in het overgrote deel van de gevallen door uitval worden veroorzaakt, waarin alle situaties meetellen die deze grote vertraging veroorzaken. Voor de reiziger maakt het immers niet uit wie de veroorzaker is.
- Check-in/check-out gegevens geven een nauwkeurig beeld. Alle reizigers (die in én uitchecken) tellen mee en wegen even zwaar.
- Aansluiting bij de interne sturing van NS en ProRail vanwege doorvertaling naar beïnvloedbare parameters door een nauwkeurig beeld.

Voorgestelde waarden

Prestatie indicator	Voorgestelde bodemwaarde	Voorgestelde streefwaarde 2019
Reizigerspunctualiteit HSL 15 minuten (***)	PM	PM

(***) De invloed van de verschillende wijzigingen op de HSL (productaanbod, software-update materieel, ERTMS, materieelstrategie en introductie van verbetermaatregelen) maken dat op dit moment nog geen bodem- of streefwaarde kan worden vastgesteld. Op basis van de uitkomsten van de review HSL zal in oktober worden gezien of en wanneer het mogelijk is een bodem- en streefwaarde te bepalen voor deze nieuwe kpi.