LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
DGB/OVS
Hellen van Dongen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum
24 oktober 2016
Ons kenmerk
Locov 2016-240295
Onderwerp
Advies herziening prestatie indicatoren HSL

Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
IenM/BSK-2015/184458

Geachte mevrouw Van Dongen,

Op 5 september 2016 heeft u per brief[1] de consumentenorganisaties in het Locov advies gevraagd over wijzigingen in de prestatie-indicatoren van NS en ProRail geldend voor de HSL. Wij gaan graag in op uw verzoek en geven hieronder puntsgewijs ons advies.

Algemeen
Wij vinden het verstandig om voor de definities en meetmethoden specifiek voor de HSL zo veel mogelijk aansluiting te zoeken bij het hoofdrailnet. Dit komt de vergelijkbaarheid ten goede. Om diezelfde reden juichen wij het ook toe dat de herziene prestatie-indicatoren zullen aansluiten bij de prestaties die de reizigers ervaren, en niet meer alleen een aan NS of ProRail toerekenbaar deel daarvan weergeven.

Bij de drie herziene indicatoren voor de HSL hebben wij de volgende opmerkingen en adviezen.

Zitplaatskans spits HSL
In ons eerdere advies over de herziening van de prestatie-indicatoren voor het hoofdrailnet[2] hebben wij reeds opgemerkt dat wij uw argumenten onderschrijven om, net als in vroeger jaren, de zitplaatskans in de spits in het pakket prestatie-indicatoren op te nemen. Deze opvatting hebben wij ook specifiek ten aanzien van de HSL-diensten. Sterker nog: de treindiensten over de HSL hebben niet het karakter van een Sprinter maar van een Intercity. Bovendien brengt NS hiervoor

[1] IenM/BSK-2015/184458 Consultatie herziening prestatie indicatoren HSL
[2] Locov 2016-197951, advies herziening prestatie-indicatoren, 12 september 2016.

Bezoekadres secretariaat
Plesmanweg1-6
2596 JG DEN HAAG

Postadres
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

Bereikbaar vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 9.

In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS, ProRail, ANWB, Consumentenbond, Ieder(in), Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, Unie KBO en ROVER.

tussen Schiphol en Rotterdam een toeslag in rekening. Bij deze treindiensten kan dan ook niet in redelijkheid worden volgehouden dat 'staan er nu eenmaal bij hoort'. De reiziger mag in deze duurdere Intercity bij een ritduur van 25 minuten wel degelijk een zitplaats verwachten.

Met u zijn wij van mening dat het meten van de hele spits een beter beeld geeft dan het meten van slechts één trein.

De vervoercapaciteit in de spits, dus inclusief staanplaatsen, blijft daarnaast voor het hoofdrailnet een prestatie-indicator in de vorm van tien 'aandachtstrajecten'. De treindiensten over de HSL zijn niet per definitie van deze aandachtstrajecten uitgesloten, zodat er voor de vervoercapaciteit op de HSL geen specifieke indicator met betrekking tot de vervoercapaciteit hoeft te zijn.

Over de hoofdlijn van de herziening van deze prestatie-indicator zijn wij dan ook positief. De beschrijving van de uitwerking van de definitie en het meetsysteem gaf ons in eerste instantie aanleiding tot twijfel of de indicator wel een juist beeld van de werkelijkheid zou geven. In een gesprek hebben wij hierover meer duidelijkheid gekregen en is deze twijfel weggenomen. Voor de berekening van de zitplaatskans tellen in eerste instantie alle reizigers mee, en pas daarna wordt de selectie van herkomst-bestemmingsrelaties toegepast om tot een zo goed mogelijke benadering te komen van de zitplaatskans voor reizen via de HSL. Wij adviseren u dit verschil in scope in verschillende stadia van de berekening duidelijker tot uitdrukking te brengen in de beschrijving van het meetsysteem.

Wij hebben een bezwaar tegen de lage ambitie met betrekking tot de streefwaarde. Het argument dat een zitplaatskans van 100% in de spits geen doel kan zijn gaat wel op voor het hoofdrailnet als geheel, maar niet voor een intercitydienst met een rijtijd van 25 minuten waar een toeslag voor moet worden betaald. De IC direct biedt bovendien een relatief hoog percentage zitplaatsen eerste klasse, hetgeen gezien de lagere benuttingsgraad een positief effect op de totale zitplaatskans zal hebben ten opzichte van het landelijk gemiddelde. De materieelpositie zou minder gespannen kunnen worden als de IC Brussel wordt gecombineerd met de IC direct, waardoor rijtuigen ter beschikking zouden kunnen komen en NS wel degelijk speelruimte zou krijgen om de capaciteit af te stemmen op de vraag. De concessie is daarnaast ook een prikkel voor NS om voldoende te investeren in nieuwe materieelcapaciteit voor de treindiensten over de HSL op langere termijn. Wij zijn dan ook van mening dat de streefwaarde voor 2019 de 100% dicht zou moeten benaderen. Zij zou in ieder geval substantieel hoger moeten liggen dan de voorgenomen streefwaarde voor het hoofdrailnet van 94,1%.

Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten
Ons eerdergenoemde advies over de herziene prestatie-indicatoren voor het hoofdrailnet bevatte enkele opmerkingen en adviezen ten aanzien van de meetmethode, die ook hier van toepassing zijn. Het betreft het buiten beeld blijven van een deel van de effecten van ongeplande stremmingen van het treinverkeer, de te beperkte selectie van reizen waarvoor een vertraging wordt berekend en/of het niet exact omschrijven van selectiecriteria.

De beschrijving maakt niet duidelijk hoe wordt omgegaan met dagen waarop gepland (twee dagen van tevoren) geen treinverkeer over de HSL plaatsvindt. Het lijkt erop dat op zulke dagen de reizigerspunctualiteit van de oude lijn in plaats van de HSL wordt gemeten. Wij adviseren deze dagen buiten de berekening te houden.

Reizigerspunctualiteit HSL 15 minuten
Juist bij de HSL is het van belang om te sturen op vermindering van de rituitval, die veel hoger is dan gemiddeld op het hoofdrailnet. In dit specifieke geval denken wij dat een beter en duidelijker sturingsmiddel wordt verkregen door eenvoudigweg het aantal treinen binnen de scope te meten dat niet vertrekt of met meer dan 15 minuten vertraging aankomt. De focus ligt hier immers op slechts enkele specifieke treindiensten, waarbij het missen van aansluitingen geen beoogd onderdeel van de indicator is. Voor ons is het ook maar de vraag of het gewicht van de vervoersstroom voor deze indicator een grote rol moet spelen. Naast reizigerspunctualiteit gaat het tevens om de (on)betrouwbaarheid van het aanbod van treindiensten over de HSL. Vanuit deze optiek vinden wij het niet gewenst dat uitgevallen IC direct-treinen weinig gewicht in de schaal leggen als de uitval tijdens stillere uren plaatsvindt.

Wij zijn het met u eens dat het verstandig is om het verbetertempo mede op basis van de review HSL vast te stellen. Daarentegen zien wij niet in waarom geen streefwaarde voor 2019 zou kunnen worden vastgesteld. Deze streefwaarde zou gelijk moeten zijn aan de streefwaarde voor het gehele hoofdrailnet. Materieelstrategieën en de omgang met hard- en software zijn voor de reiziger geen overtuigende argumenten voor een blijvend slechtere betrouwbaarheid van de dienstuitvoering dan gemiddeld in Nederland of beneden de 'state of the art' voor hogesnelheidstreindiensten in het algemeen.

Wij zijn natuurlijk van harte bereid ons advies nader toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

Arriën Kruyt