Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	25 maart 2024	Eigenaar	
Uw kenmerk	VT20160142-1167882800-6632	E-mailadres	
Ons kenmerk/ID		Telefoonnummer	
Onderwerp	Verantwoording KPI Betrouwbaarheid Regionale Series	Afdeling	Prestatieanalysebureau
Bijlage(n)			

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Geachte mevrouw Heijnen,

De KPI ‘Betrouwbaarheid Regionale Series’ is in 2023 uitgekomen op een jaarpercentage van 88,6%. Dat ligt onder de bodemwaarde van 90,7% zoals vastgelegd in de Beheerconcessie 2015-2025. ProRail meent dat voor dit tekortschieten een rechtvaardigingsgrond bestaat, zoals bedoeld in artikel 25 lid 1 van de Beheerconcessie 2015-2025. In deze brief licht ProRail dit toe. Daarbij vraagt ProRail u middels deze brief de rechtvaardigingsgrond van toepassing te verklaren en af te zien van sanctionering op deze KPI.

KPI Betrouwbaarheid Regionale Series

De KPI ‘Betrouwbaarheid Regionale Series’ geeft aan welk deel van de geplande treinaankomsten van regionale vervoerders daadwerkelijk is gerealiseerd en daarbij minder dan 3 minuten vertraging had. Hierbij wordt de oorspronkelijk geplande dienstregeling als uitgangspunt genomen. In die oorspronkelijke dienstregeling zijn geplande afwijkingen al verwerkt, zoals bijvoorbeeld evenementen en spoorwerkzaamheden. Ongeplande afwijkingen zoals infra- of materieelstoringen zitten niet in dit plan en kunnen leiden tot vertraging of uitval van treinen. De KPI Betrouwbaarheid Regionale Series zegt dus iets over het regionale treinproduct als geheel, inclusief vertraging en uitval als gevolg van storing of defecten, zonder onderscheid naar verantwoordelijke partijen.

Oorzaken niet halen bodemwaarde

De KPI ‘Betrouwbaarheid Regionale Series’ is in 2023 negatief beïnvloed door uitzonderlijke omstandigheden die buiten de invloed en verantwoordelijkheid van ProRail als hoofdspoorweginfrastructuurbeheerder liggen. Allereerst is in het eerste kwartaal van 2023 op 23 dagen gestaakt door het rijdend personeel van regionale spoorvervoerders. Gemiddeld over het eerste kwartaal van 2023 was de regionale treinuitval mede hierdoor 13,1%. Ter vergelijking: in het eerste kwartaal van 2019 – het laatste jaar voor Corona – was de regionale treinuitval nog 1,4%. Wanneer we de stakingsdagen per regionale concessie uit de populatie van onderhavige KPI verwijderen (zie Bijlage 01: Regionale Stakingsdagen Spoorvervoerders 2023) dan zou het jaarpercentage van ProRail op deze KPI uitkomen op 91,0%. Daarmee zou de bodemwaarde van 90,7% in 2023 zijn gerealiseerd.

Daarnaast hadden regionale spoorvervoerders heel 2023 te maken met structurele personeelstekorten. In veel gevallen werden deze tekorten niet verwerkt in de oorspronkelijk geplande dienstregeling en werden geraakte treinen pas in de uitvoering opgeheven. Daardoor bleef de regionale treinuitval ook na het eerste kwartaal ongebruikelijk hoog. De precieze KPI-impact hiervan is niet te bepalen, maar een *direct* effect van ordegrootte 1 procentpunt negatief is aannemelijk te maken (zie Bijlage 02: Impactschatting Personeelstekorten Regionale Spoorvervoerders 2023). Wanneer wij aanvullend op de stakingen ook deze impact uit onze

KPI verwijderen, dan zou ons jaarcijfer uitkomen op 92,0%. De verwachte *indirecte* impact van de personeelstekorten – via vertraging door halteeruitloop van drukker wordende omliggende treinen – kunnen wij niet cijfermatig onderbouwen.

2024
ProRail verwacht dat de personeelstekorten bij de regionale vervoerders ook in 2024 nog van invloed zullen zijn op de KPI ‘Betrouwbaarheid Regionale Series’. ProRail zal zich maximaal inspannen om de betrouwbaarheid van de regionale series niet onder de bodemwaarde te laten uitkomen.

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Bescherming

Bijlage 01: Regionale Stakingsdagen Spoorvervoerders 2023

ProRail beschikt niet over een overzicht van regionale stakingsdagen 2023. Daarom zijn de regionale stakingsdagen zo goed als mogelijk uit de beschikbare data herleid. We hebben hierbij de volgende aanpak gevolgd:

- Voor het eerste kwartaal van 2023 is per treinserie per dag het percentage niet gerealiseerde aankomsten bepaald (de uitval).
- Indien een treinserie op een dag tenminste 25% uitval had, dan hebben we handmatig de oorzaak daarvan herleid op basis van de systemen Monitoring (oorzaakregistratie van treinafwijkingen) en Spoorweb (berichtenverkeer van de be- en bijsturing van de treindienst).
- Indien we concluderen dat de hoge uitval van een treinserie op een dag samenhangt met stakingen bij vervoerder, dan hebben we voor die dag de betreffende vervoerconcessie in zijn geheel verwijderd uit de KPI-populatie. We nemen daarmee aan dat een staking altijd een volledige vervoerconcessie beïnvloedt, maar dat niet altijd alle regionale vervoerconcessies bij een stakingsdag betrokken zijn.
- Tot slot hebben we onze regionale KPI opnieuw berekend met uitsluiting van de op bovenstaande wijze bepaalde stakingsdagen per vervoerconcessie. Het verschil met de werkelijke KPI noemen we de impact van de regionale stakingen op onze KPI.

Hieronder volgt een lijst met de datums en vervoerconcessies met uitval door stakingen. Zonder deze stakingsdagen per vervoerconcessie zou onze KPI Betrouwbaarheid Regionale Series in 2023 91,0% zijn geweest in plaats van de werkelijke 88,6%. Daarmee is de impact van de regionale stakingsdagen op onze KPI 2,4 procentpunt (2,49 procentpunt voor afronding).

Stakingsdagen en bijbehorende vervoerconcessies:

- 13-1-2023
  - Achterhoek – Rivierenland
  - Twente
- 16-1-2023
  - Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem
- 19-1-2023
  - Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - ZwEnZwoKa
- 20-1-2023
  - Achterhoek – Rivierenland
  - Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem
  - Friesland
  - Groningen
  - Groningen – Leeuwarden
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - Vechtdal
  - ZwEnZwoKa
- 2-2-2023
  - Friesland
  - Groningen
  - Groningen – Leeuwarden
  - Vechtdal
- 6-2-2023
  - Achterhoek – Rivierenland
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - Valleilijn
  - ZwEnZwoKa
- 7-2-2023
  - Achterhoek – Rivierenland
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - Valleilijn
  - ZwEnZwoKa
- 8-2-2023
  - Achterhoek - Rivierenland
  - Friesland
  - Groningen
  - Groningen - Leeuwarden
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - ZwEnZwoKa

- 9-2-2023
  - Achterhoek - Rivierenland
  - Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - Valleilijn
  - ZwEnZwoKa
- 10-2-2023
  - Achterhoek - Rivierenland
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - Valleilijn
  - ZwEnZwoKa
- 22-2-2023
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - Valleilijn
  - ZwEnZwoKa
- 23-2-2023
  - ZwEnZwoKa
- 24-2-2023
  - Achterhoek - Rivierenland
  - Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - Valleilijn
  - Vechtdal
  - ZwEnZwoKa
- 28-2-2023
  - Achterhoek - Rivierenland
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - Vechtdal
  - ZwEnZwoKa
- 2-3-2023
  - Achterhoek - Rivierenland
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - Valleilijn
  - Vechtdal
  - ZwEnZwoKa
- 3-3-2023
  - Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem
  - Vechtdal
- 6-3-2023
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - Valleilijn
  - ZwEnZwoKa
- 7-3-2023
  - Friesland
  - Groningen
  - Groningen - Leeuwarden
- 8-3-2023
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - Valleilijn
  - ZwEnZwoKa
- 9-3-2023
  - Friesland
  - Groningen
  - Groningen - Leeuwarden
  - ZwEnZwoKa
- 10-3-2023
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - ZwEnZwoKa
- 14-3-2023
  - Achterhoek - Rivierenland
  - Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - Valleilijn
  - Vechtdal
  - ZwEnZwoKa
- 15-3-2023
  - Achterhoek - Rivierenland
  - Limburg Noord
  - Limburg Zuid
  - SAN
  - Twente
  - ZwEnZwoKa

Bijlage 02: Impactschatting Personeelstekorten Regionale Spoorvervoerders 2023

ProRail beschikt niet over details met betrekking tot personeelstekorten bij regionale spoorvervoerders. De impact hiervan op onze KPI is daarom niet exact door ProRail te berekenen. We kunnen wel een onderbouwde schatting van de directe impact maken. Met de directe impact bedoelen we het vervoerdersaandeel in de uitval van treinen. De verwachte indirecte impact van de personeelstekorten – via vertraging door halteeruitloop van drukker wordende omliggende treinen – kunnen wij niet cijfermatig onderbouwen.

Om een schatting te geven gebruiken we de treinpadadministratie. Een treinpad is een capaciteitsreservering op de infra om een trein van A naar B te rijden. Een treinpad noemen we “geleverd” wanneer dit volledig is gerealiseerd óf wanneer dit niet (of niet volledig) is gerealiseerd met een oorzaak die aan vervoerders is toegewezen[1]. Het verschil tussen de geleverde treinpaden en de gerealiseerde treinpaden is dus veroorzaakt door vervoerders.

Wij registreren wanneer een oorzaak is toegewezen aan vervoerders, maar wij kennen niet altijd de specifieke oorzaak binnen het domein van vervoerders. Als we 2023 vergelijken met 2019 (het laatste jaar voor corona) en aannemen dat de oorzaakverdeling doorgaans redelijk stabiel is, dan kunnen we een eventuele toename van het vervoerdersaandeel met enige voorzichtigheid toeschrijven aan personeelstekorten. Om te voorkomen dat hierbij opnieuw de regionale stakingen uit het eerste kwartaal van 2023 meewegen, beperken we onze vergelijking tot het tweede t/m vierde kwartaal. De resultaten extrapoleren we naar het hele kalenderjaar.

Een kanttekening bij deze aanpak is dat het aantal niet-geleverde treinpaden niet per definitie gelijk is aan het aantal niet-gerealiseerde aankomsten op KPI-meetpunten (zie ook de items A en D in onderstaande tabel). De aankomsten op meetpunten zijn het aandeel uitval dat 1-op-1 doorweegt in de KPI Betrouwbaarheid Regionale Series. De ordergoottes zijn echter zeer vergelijkbaar. We nemen daarom aan dat de oorzaakverdeling van niet-gerealiseerde treinpaden voldoende representatief is voor de oorzaakverdeling van treinuitval tussen ProRail en vervoerders.

Onderstaande tabel geeft aan hoe de geplande, geleverde en gerealiseerde treinpaden van regionale reizigerstreinen zich verhouden tot elkaar en tot de uitvalpercentages die deel uitmaken van de KPI Betrouwbaarheid Regionale Series.

De uitval van Regionale Series in 2023 Q2 t/m Q4 was 1,1 procentpunt hoger dan in dezelfde periode in 2019. Op basis van de treinpadadministratie is deze toename bijna volledig te verklaren vanuit vervoerders. Omdat ons geen andere structureel veranderde omstandigheden bij vervoerders bekend zijn, nemen we aan dat de oorzaak hiervan is gelegen in de personeelstekorten. Als we deze impact extrapoleren naar het eerste kwartaal, dan kennen we ordegrootte 1 procentpunt van onze KPI-daling op jaarbasis hieraan toe. Daarnaast zal er indirecte impact optreden via vertraging door halteeruitloop van drukker wordende omliggende treinen; deze indirecte impact kunnen wij echter niet cijfermatig onderbouwen.

[1] Hiermee neemt ProRail in de treinpadadministratie de verantwoordelijkheid voor *alle* niet-vervoerder gerelateerde oorzaken. Dit is dus niet beperkt tot de infrastructuur, maar omvat ook bijvoorbeeld weersomstandigheden en derden.

Regionaal reizigersvervoer	**1-4-2019 t/m 31-12-2019**	**1-4-2023 t/m 31-12-2023**	**verschil**
A: aantal geplande aankomsten	504.094	496.794	
B: aantal niet gerealiseerde aankomsten	7.895	13.335	
C: uitval (B/A)	1,6%	2,7%	+1,1%p
D: aantal geplande treinpaden	518.648	517.375	
E: aantal geleverde treinpaden	515.326	512.917	
F: aantal gerealiseerde treinpaden	507.357	496.892	
G: aantal wel geleverde maar door oorzaak vervoerders niet gerealiseerde treinpaden (E-F)	7.969	16.025	
H: aandeel vervoerders in niet gerealiseerde treinpaden (G/(D-F))	7.969 / 11.291 = 70,6%	16.025 / 20.483 = 78,2%	
I: verondersteld aandeel vervoerders in uitval (H*C)	70,6% * 1,6% = 1,1%p	78,2% * 2,7% = 2,1%p	+1%p