

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie, inclusief reactie IenW

Actualisatie prestatie-indicatoren ProRail 2021

(Internetconsultatie van 6 oktober tot en met 10 november 2020)

Prestatiesturing is één van de sturingsinstrumenten van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) richting ProRail. IenW kan verplichtingen of doelen verbinden aan prestatiegebieden, en bespreekt doelen en ambities met ProRail. ProRail denkt vanuit zijn professionaliteit mee en toetst op uitvoerbaarheid. Op basis hiervan maken ze gezamenlijk afspraken. Voordat nieuwe of gewijzigde kernprestatie-indicatoren worden vastgesteld, consulteert IenW de stakeholders van ProRail.

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt

- Reizigers;
- Verladers en logistiek dienstverleners;
- Spoorvervoerders;
- Spoorgoederenvervoerder.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het voornemen om voor een aantal prestatie-indicatoren van ProRail de bodem- en streefwaarden voor het jaar 2021 naar boven bij te stellen. Bij één prestatie-indicator wordt een technische wijziging in de meetmethode doorgevoerd. De actualisatie is gebaseerd op ontwikkelingen en trends in de afgelopen vijf jaar. De bijgestelde streefwaarden voor 2021 zijn ambitieuzer dan de huidige streefwaarden.

Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen

Via de beheerconcessie 2015–2025 zijn met ProRail afspraken gemaakt over de prestatie-indicatoren en bijbehorende bodem- en streefwaarden voor de eerste helft van de concessieperiode 2015–2019. Bij voortzetting van de beheerconcessie zouden voor de indicatoren nieuwe bodem- en streefwaarden voor de tweede helft van de concessieperiode moeten worden vastgesteld. Echter, omdat ProRail conform wetsvoorstel in 2021 verder gaat als ZBO is met ProRail afgesproken om voor het overgangsjaar 2020 dezelfde set indicatoren inclusief bodemwaarden te hanteren. Wel heeft IenW het voornemen om voor het jaar 2021 de bodem- en streefwaarden voor een aantal indicatoren naar boven bij te stellen. Bij één prestatie-indicator wordt tevens een technische wijziging in de meetmethode doorgevoerd.

De bodem- en streefwaarden voor de indicatoren voor het jaar 2021 zijn gebaseerd op ontwikkelingen en trends in de afgelopen vijf jaar. Over de hele linie zijn de streefwaarden voor 2021 ambitieuzer dan de streefwaarden voor 2019. Enkel voor de klantoordelen blijven zowel de bodem- als de streefwaarden voor 2021 ongewijzigd ten opzichte van 2019. De verwachting is dat ProRail door de actualisatie van de prestatie-indicatoren gestimuleerd zal worden om de prestaties

die geleverd worden verder te verbeteren. De actualisatie van de prestatie-indicatoren heeft naar verwachting geen negatieve effecten voor de stakeholders.

De internetconsultatie

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de voor 2021 voorgenomen bijstellingen van bodem- en streefwaarden voor de prestatie-indicatoren van ProRail geconsulteerd door middel van een internetconsultatie. Dit heeft geleid tot inhoudelijke reacties van:

- Havenbedrijf Rotterdam (HbR)
- Railgood
- DOVA/IPO

Algemeen beeld van de reacties

De consultatie heeft een beperkt aantal maar relatief uitgebreide reacties opgeleverd. In twee van de drie reacties is aangegeven dat de voorgestelde prestatie-indicatoren nogal veilig en weinig ambitieus zijn geformuleerd en onvoldoende aansluiten bij de gewenste sturing van ProRail. Daarnaast is gevraagd om nieuwe en strengere streefwaarden passend bij de stijging van prestaties door de jaren heen. Twee indieners hebben concrete voorstellen gedaan voor nieuwe prestatie-indicatoren.

Reactie van het ministerie op de consultatie

Met ProRail zijn voor een aantal prestatie-indicatoren nieuwe bodem- en/of streefwaarden afgesproken. Deze bijstelling ziet enerzijds op de gezamenlijke prestatie-indicatoren met NS voor de periode tot en met 2024 (einde vervoerconcessie) en anderzijds op de overige prestatie-indicatoren van ProRail specifiek voor het jaar 2021. Dit zodat ProRail ook in 2021 gestimuleerd wordt om de prestaties verder te verbeteren, in afwachting van de herijking van de set van prestatie-indicatoren voor de periode 2022-2025¹. De bijstellingen in de prestatie-indicatoren zijn gebaseerd op ontwikkelingen en trends in de afgelopen vijf jaar en houden rekening met de eenjarige termijn waarvoor deze afspraken gelden. De momenteel lopende herijking van de prestatie-indicatoren is bedoeld om na te gaan of en hoe de prestatie-indicatoren verbeterd kunnen worden en daarbij voor de periode 2022 – 2025 passende bodem- en streefwaarden vast te stellen. De gemaakte opmerkingen in de consultatie over het ambitieniveau worden meegenomen in het kader van de herijking. De consultatie heeft verschillende concrete suggesties opgeleverd voor nieuwe prestatie-indicatoren onder andere met betrekking tot het spoorgoederenvervoer. Ook deze suggesties worden meegenomen in het lopende traject van de herijking. De indieners van de voorstellen zullen in het kader van de herijking worden benaderd om hun voorstellen toe te lichten.

In het bijgevoegde overzicht op de volgende bladzijden wordt per inhoudelijke reactie aangegeven op welke wijze hiermee om wordt gegaan.

¹ De gezamenlijke indicatoren met NS zijn geen onderdeel van de herijking.

| # | Organisatie | Opmerking | Reactie IenW |
|----|-------------|--|--|
| 1 | HbR | Wijzigingen indicator transitotijd akkoord | N.v.t. |
| 2 | HbR | Wat betreft de prestatie-indicator 'Impactvolle verstoringen op de infra' pleit HbR ervoor om deze indicator op te splitsen in een indicator voor de goederen-infrastructuur en eentje voor overige infrastructuur. Aandacht hierbij voor het aantal geraakte treinen en de verdere klanthinder is daarbij wenselijk. | De opmerking heeft geen betrekking op de voorgenomen aanscherping van de bodem- en streefwaarden voor 2021 en wordt betrokken bij de herijking van de prestatie-indicatoren voor de periode 2022 – 2025. |
| 3 | HbR | HbR pleit voor compensatie van de extra kosten die de vervoerders moeten maken ten gevolge van genoemde verstoringen op de infrastructuur in de haven. | Het onderwerp compensatie wordt met de spoorgoederenvervoerders besproken via de spoorgoederentafel en maakt geen onderdeel uit van de voorgenomen bijstelling van de bodem- en streefwaarden of de herijking van de prestatie-indicatoren voor de periode 2022 – 2025. |
| 4 | DOVA / IPO | Aangegeven wordt dat de prestatie-indicatoren nogal veilig zijn geformuleerd en vaak liggen onder het peil dat in het verleden al eens is gerealiseerd. Waarom wordt een gemiddelde van wat behaald is toegepast? Waarom niet juist een nieuwe en strengere norm om het gemiddelde juist wat op te krikken, passend bij de lineaire stijging door de jaren heen? Daarbij ontbreekt de uitleg nogal eens waarom voor een bepaalde waarden wordt gekozen. Hieronder enkele illustraties: | Deze bijstelling ziet voor wat betreft de niet-met-NS-gezamenlijke prestatie-indicatoren specifiek op het jaar 2021. Dit zodat ProRail ook in 2021 gestimuleerd wordt om de prestaties verder te verbeteren, in afwachting van de herijking voor de periode 2022-2025. De bijstellingen in de prestatie-indicatoren zijn gebaseerd op ontwikkelingen en trends in de afgelopen vijf jaar en houden rekening met de eenjarige termijn waarvoor deze afspraken gelden. De momenteel lopende herijking van de prestatie-indicatoren is bedoeld om na te gaan of en hoe de prestatie-indicatoren verbeterd kunnen worden en daarbij voor de periode 2022 – 2025 passende bodem- en streefwaarden vast te stellen. De gemaakte opmerkingen in de consultatie over het ambitieniveau worden meegenomen in het kader van de herijking |
| 4a | | Waarom wordt de streefwaarde voor punctualiteit regionale series 3 min gelijkgesteld aan de gemiddelde realisatie in de afgelopen vijf jaren? | Dat is een inschatting van een reële ambitie voor het jaar 2021 |
| 4b | | Bij gerealiseerde treinpaden reizigers klinkt de argumentatie eerder veilig dan ambitieus | Zie algemene reactie onder punt 4. |
| 4c | | Huidige bodemwaarde voor reizigerspunctualiteit op de HSL is laag te noemen. Bij de streefwaardes wordt er nauwelijks een schepje bovenop gedaan. Dat sluit wat ons betreft niet goed aan op de beleving van reizigers. | De komende jaren vinden verschillende wijzigingen plaats met betrekking tot de HSL-Zuid (aanpassingen aan de infrastructuur, wijzigingen in de materieelinzet, wijzigingen in de lijnvoering) Het netto-effect van |

| | | | |
|---|------------|--|---|
| | | | deze wijzigingen op de reizigers-punctualiteit is op voorhand niet goed te kwantificeren. De ontwikkeling van de punctualiteit zal daarom nauwkeurig gemonitord en geanalyseerd worden. Daarbij zal ook worden gekeken naar de betekenis voor de bodem- en streefwaarden. |
| 5 | DOVA / IPO | IenW stelt de norm voor punctualiteit op 3 minuten of minder en voor de impactvolle vertragingen op 5 minuten of meer. Het risico bestaat dat cumulatie van kleine vertragingen op een lang traject uit beeld verdwijnt. | Cumulatie van kleine vertragingen is afgedekt door de prestatie-indicator 'reizigerspunctualiteit HRN'. |
| 6 | DOVA / IPO | Voor regionale treindiensten is het wenselijk ook gelijkgerichte indicatoren te hebben voor ProRail en de regionale vervoerders. Een uitsplitsing ten aanzien van geleverde treinpaden wordt gemist. Ook zouden er regionale aandachts-trajecten mogen zijn. Het streven naar meer ketengerichte beoordeling (stap naar beoordeling deur-tot-deur) pleit ook voor een scherper sturen op te halen aansluitingen, ook tussen regionale vervoerders en NS. | De opmerking heeft geen betrekking op de voorgenomen aanscherping van de bodem- en streefwaarden voor 2021 en wordt betrokken bij de herijking van de prestatie-indicatoren voor de periode 2022 – 2025. |
| 7 | DOVA / IPO | De aanbeveling uit de MTR om de set van indicatoren te evalueren (aandachtspunten: voor meer prestatiegebieden prestatie-indicatoren en meer ketengerichte prestatie-indicatoren.) zien we helaas niet terug in dit concept Besluit. | De opmerking heeft geen betrekking op de voorgenomen aanscherping van de bodem- en streefwaarden voor 2021 en wordt betrokken bij de herijking van de prestatie-indicatoren voor de periode 2022 – 2025. |
| 8 | DOVA / IPO | Er is geen indicator voor klanthinder door verstoringen infra, terwijl die eerder wel in de concessie was opgenomen. | Deze indicator is in de set opgenomen onder de naam: 'Impactvolle verstoringen op de infra' |
| 9 | DOVA / IPO | De coronacrisis heeft impact op het gebruik van het OV en daarmee ook op de complexiteit voor ProRail om zijn prestatie-indicatoren te behalen. Met minder reizigers die in- en uitstappen is het bijvoorbeeld ook gemakkelijker om aan punctualiteitseisen te voldoen. Wij suggereren dan ook om de eisen voor de duur van de coronacrisis voor de duur van de coronacrisis aan te scherpen | Het voorlopige beeld is dat de prestaties beter zijn nu er minder reizigers zijn. Op dit moment is onduidelijk in welke mate sprake is van tijdelijke dan wel structurele effecten. Daarnaast zouden strengere eisen mogelijk onbedoeld een prikkel kunnen opleveren om niet te handelen in lijn met de coronamaatregelen of in de geest van het OV-protocol. Daarom is het nu niet opportuun om eisen formeel aan te scherpen. |

| | | | |
|----|----------|--|---|
| 10 | Railgood | Om grote en dieperliggende problemen van ProRail en in de aansturing, monitoring en waar nodig tijdige bijsturing van ProRail echt structureel op te lossen, zal IenW de problemen, oorzaken en achterliggende oorzaken ook echt onder ogen moeten willen zien. IenW wordt opgeroepen daadkrachtig en doelgericht te sturen op het ten uitvoer brengen van de bevindingen van Crisislab, verlaging van de kosten van het gebruik, level playing field tussen vervoersmodaliteiten en de uitvoering van het maatregelenpakket spoor-goederenvervoer. KPI's en onderliggende prestatie-indicatoren zouden de sturing, monitoring en waar nodig tijdige bijsturing op bovenstaande moeten dienen. | Deze opmerkingen worden voor zover deze betrekking hebben op de prestatie-indicatoren betrokken bij de herijking van de prestatie-indicatoren voor de periode 2022 – 2025. Ten aanzien van de bevindingen van Crisislab wordt verwezen naar de brief die hierover is gestuurd aan de Tweede Kamer. |
| 11 | Railgood | Crisislab betoogt dat de focus van IenW op alleen beschikbaarheid niet behulpzaam is om de focus van ProRail op lange termijn onderhoud te laten hebben. Met deze conclusie van Crisislab is niets gedaan in het voorgenomen set prestatie-indicatoren. RailGood vindt dit een gemiste kans | Deze opmerkingen worden voor zover deze betrekking hebben op de prestatie-indicatoren betrokken bij de herijking van de prestatie-indicatoren voor de periode 2022 – 2025. Dit is ook aangegeven in de brief die n.a.v. het Crisislabrapport aan de Tweede Kamer is gestuurd. |
| 12 | Railgood | RailGood roept IenW op nu snel en grondig werk te maken van het toepassen van de geleerde lessen uit het Crisislab rapport en de prestatie-indicatoren hierop reeds voor 2021 aan te passen. | Bij de herijking van de prestatie-indicatoren voor de periode 2022 – 2025 worden de geleerde lessen uit het Crisislab-rapport meegenomen. Waar mogelijk zal met nieuwe prestatie-indicatoren in de loop van 2021 worden proefgedraaid. |
| 13 | Railgood | RailGood zou graag zien dat er prestatie-indicatoren komen voor de uptime en downtime van de spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer. | De opmerking heeft geen betrekking op de voorgenomen aanscherping van de bodem- en streefwaarden voor 2021 en wordt betrokken bij de herijking van de prestatie-indicatoren voor de periode 2022 – 2025. |
| 14 | Railgood | Gewenste kpi: de budgetomvang en de budgetbenutting voor klein onderhoud, groot onderhoud en vernieuwing van goederenspoorwegen (gesplitst naar deze drie categorieën), naast die voor de hoofdspoorwegen voor gemengd gebruik | De opmerking heeft geen betrekking op de voorgenomen aanscherping van de bodem- en streefwaarden voor 2021. In het kader van de herijking worden geen financiële prestatie-indicatoren overwogen. |
| 15 | Railgood | Gewenste kpi: de ontwikkeling in de tijd van de ProRail tarieven voor het minimum toegangspakket (goederentreinpaden, gebruik bovenleiding) alsmede de opstel- en rangeersporen | De opmerking heeft geen betrekking op de voorgenomen aanscherping van de bodem- en streefwaarden voor 2021. In het kader van de herijking worden geen financiële prestatie-indicatoren overwogen. |
| 16 | Railgood | Gewenste kpi: de gemiddelde snelheid van de goederentreinen op de belangrijkste achterlandverbindingen tussen vertrek/- | De opmerking heeft geen betrekking op de voorgenomen aanscherping van de bodem- en streefwaarden voor 2021 en wordt betrokken bij de herijking van de prestatie- |

| | | | |
|----|----------|---|--|
| | | landsgrens-in en aankomst/-landsgrens-uit op Nederlandse grondgebied, | indicatoren voor de periode 2022 – 2025. |
| 17 | Railgood | Gewenste kpi: voor de leverbetrouwbaarheid is de prestatie-indicator transitotijd in combinatie het percentage geannuleerde goederentreinen (hierboven onder 1.b.iv gedefinieerd) relevant. | De opmerking heeft geen betrekking op de voorgenomen aanscherping van de bodem- en streefwaarden voor 2021 en wordt betrokken bij de herijking van de prestatie-indicatoren voor de periode 2022 – 2025. |
| 18 | Railgood | Gewenste kpi: de klanttevredenheid goederenvervoer en de top 3 high level verbeterthema's voor ProRail | De opmerking heeft geen betrekking op de voorgenomen aanscherping van de bodem- en streefwaarden voor 2021 en wordt betrokken bij de herijking van de prestatie-indicatoren voor de periode 2022 – 2025. |