

De staatssecretaris van I&W
De heer drs. S.P.R.A. van Weyenberg
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

8 oktober 2021

betreft: internetconsultatie Actualisatie prestatie- indicatoren Prorail 2022 t/m 2024

Geachte staatsecretaris, de heer Van Weyenberg,

Vanuit de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) reageren we graag op het door u geconsulteerde voorgenomen besluit inzake de te wijzigen prestatie- en informatie-indicatoren van ProRail voor 2022 t/m 2024.

1. U stelt dat de groei van het treinverkeer, de groei van instandhoudingswerkzaamheden en de in te passen omleidingen als gevolg van de aanleg van het derde spoor in Duitsland voor u reden zijn om de huidige bodem- en streefwaardes te handhaven. Wij snappen de redenering dat met meer treinverkeer en meer omleidingen (ook als gevolg van instandhoudingswerkzaamheden) het moeilijker wordt om het huidige niveau te handhaven. Er is immers meer risico op verstoringen en verstoringen hebben grotere gevolgen. Niettemin geeft het handhaven van de huidige niveaus een verkeerd signaal af. Juist als gevolg van de groei van het treinverkeer en de omleidingen zou er een tandje bovenop moeten. Het signaal dat daarbij past is in ieder geval een hoger streefcijfer, al is het maar 0,1 punt. Dat stimuleert om alles uit de kast te halen om de prestaties te verbeteren en voorkomt dat men blijft hangen in oude patronen/werkwijzen die voor het huidige treinverkeer voldoende zijn, maar niet goed genoeg blijken voor het groeiende treinverkeer in combinatie met de vele omleidingen.
2. Wij kunnen ons niet vinden in uw voornemen om de prestatie-indicator treinpunctualiteit regionale series om te bouwen tot een indicator betrouwbaarheid regionale series. De reden waarom dit moet gebeuren onderschrijven wij niet en de methode waarop is niet helder of zelfs onjuist.

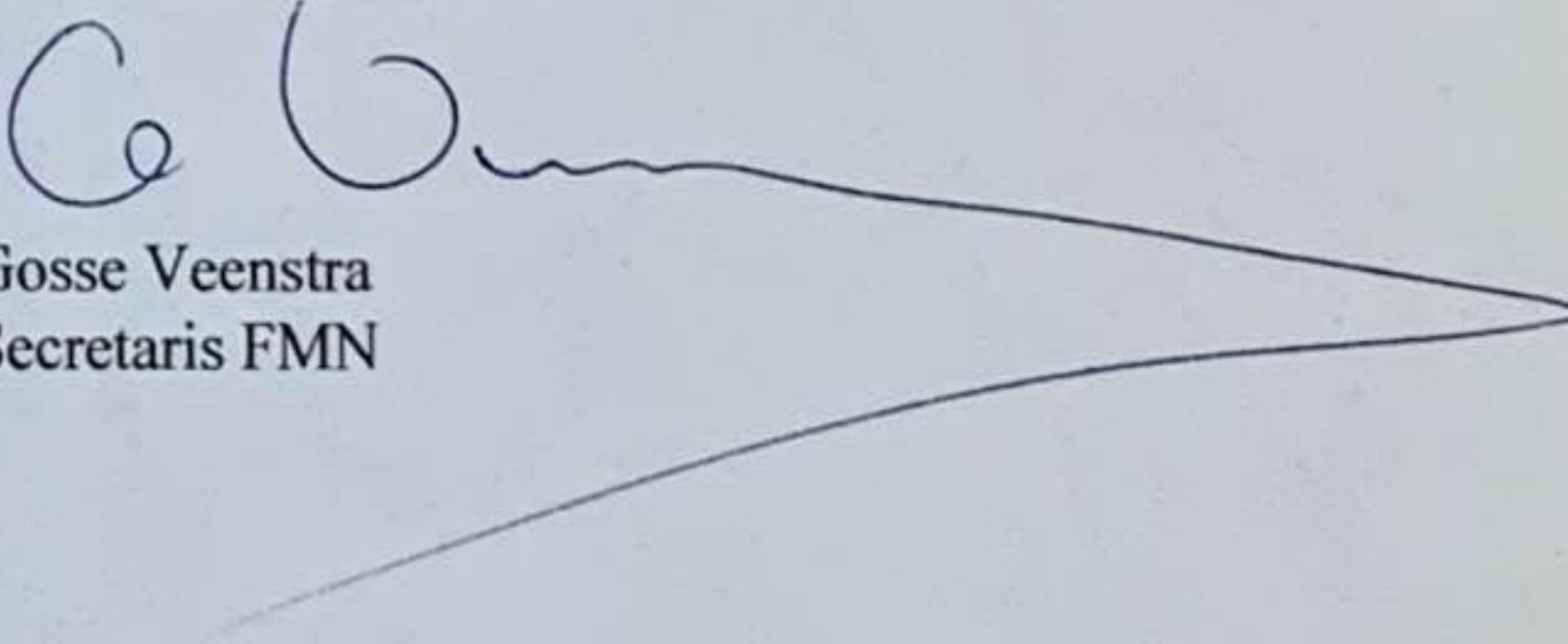
3. De prestatie-indicator aanpassen zodat het meer in lijn komt de indicator van het HRN is geen goed argument. Als FMN pleiten we juist voor maatwerk op de regionale lijnen, we proberen (zoals nu weer blijkt tevergeefs) juist aan te tonen dat we anders opereren, anders zijn dan de landelijke vervoerder op het hoofdrailnet. Dat wij onze eigen afspraken met onze opdrachtgevers hebben hoort bij het gedecentraliseerde treindienstlandschap. Zelfs als we in uw voorstel meegaan, is volstrekt onduidelijk waarom punctueel rijdende vervangende treinen als niet-punctueel worden beschouwd. Het begrip vervangende treinen vraagt sowieso om een nadere toelichting. Wij zijn gewend om rituitval en punctualiteit als aparte indicatoren te zien. Bij een versperring op het spoor is het gebruikelijk de treindienst uit te dunnen, dan ontstaat een patroon van hoge punctualiteit en hoge uitval. Een gecombineerde indicator schetst een beeld van een lage betrouwbaarheid, maar dat is feitelijke onjuist (er rijden immers minder treinen, maar de treinen die rijden rijden punctueel).
4. Het ministerie doet zich er goed aan te beseffen dat absolute indicatoren een vertekend beeld kunnen geven. Als het absoluut aantal van 520 impactvolle verstoringen niet wordt overschreden, lijkt dit reden tot tevredenheid, maar het zegt niets over de relatieve verdeling van de impactvolle storingen. Een plafondwaarde per gereden treinkilometer per baanvak zou kunnen laten zien waar relatief te veel impactstoringen voorkomen (denk aan 30 van de 520 storingen die zich voordoen op het baanvak Zutphen-Winterswijk, dat staat niet in verhouding tot het aandeel treinkilometers op dat baanvak ten opzichte van het landelijke totaal).
5. In de tekst van het voorgenomen besluit is niet helder of de streefwaarde voor impactvolle storingen stapsgewijs wordt verlaagd naar 450 in 2024 of dat de streefwaarde 450 ook al geldt in 2022.
6. Het is een goed streven om prestatie-indicatoren voor duurzaamheid te ontwikkelen. Dit moet echter niet leiden tot stilstand (vanuit de gedachte dat niet bouwen duurzamer is dan wel bouwen). Om de toekomstplannen voor het openbaar vervoer (zoals geschetst in TBOV 2040) te verwezenlijken is de aanleg van nieuw spoor nodig, ook als dat tot uitstoot/materiaalgebruik leidt. Bij de nieuwe informatie-indicator reductie milieukosten wijzen we er wel op dat alleen een *gewogen* gemiddelde over de projecten een eerlijk beeld geeft van de reductie. Daartoe zal dan wel met de juiste wegingsfactor gerekend moeten worden.
7. U wilt twee huidige informatie-indicatoren in het prestatiegebied Veiligheid laten vervallen omdat deze reeds terugkomen in nieuwe, gesommeerde indicatoren. Wij hopen dat u snapt dat losse informatie-indicatoren meer informatie opleveren dan grote, gesommeerde indicatoren. Wij raden u aan de

losse te vervallen indicatoren wel te laten blijven rapporteren, zodat grote verschuivingen binnen een gesommeerde indicator zichtbaar blijven.

8. Wij blijven graag aangesloten bij de keuze van (kandidaat)prestatie-indicatoren voor stations. Ook hier geldt dat voor stations op regionale lijnen andere keuzes gemaakt kunnen worden dan voor stations op het hoofdrailnet.

Wij ontvangen van u graag een reactie op bovenstaande punten. Uiteraard zijn we bereid deze punten verder toe te lichten indien gewenst.

Met vriendelijke groet,



Gosse Veenstra
Secretaris FMN