

Vergaderjaar 2005–2006

**18 986**

**Verhouding Rijksoverheid – NS**

**Nr. 105**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2006

Met deze brief informeer ik u over de stand van zaken van de uitvoering van de motie Hofstra (18 986, nr. 80), zoals door mij aan uw kamer toegezegd op 21 februari 2006.

### **Achtergrond**

Als vervolg op de op 20 december 2001 door de heer Hofstra ingediende motie over de methodiek en feitelijke registratie van verstoringen in het treinverkeer heb ik aan ProRail opdracht gegeven voor de realisatie en implementatie van een nieuw en verbeterd systeem voor de registratie van verstoringen. De doelstelling hiervan is om per 1 juli 2007 tenminste 90% van alle opgetreden vertragingen en hun oorzaak alsmede onveilige situaties (die ook tot vertragingen kunnen leiden) vast te leggen met een betrouwbaarheid van tenminste 95%. Zoals ik u op 21 februari 2006 heb geïnformeerd is een eerste versie van het nieuwe systeem inmiddels geïmplementeerd. Bij deze informeer ik u over de bevindingen daarmee op basis van de rapportage van ProRail over het eerste kwartaal van 2006.

### **Dekkingsgraad van de registratie van onregelmatigheden**

Statistische analyses op basis van de rapportage van ProRail over het eerste kwartaal van 2006 tonen aan dat door het nieuwe registratiesysteem een beduidend groter aandeel van de opgetreden onregelmatigheden geregistreerd wordt dan in het verleden het geval was. Deze verbetering, die betrekking heeft op onregelmatigheden waar ProRail verantwoordelijk voor is, maar ook op onregelmatigheden waar vervoerders verantwoordelijk voor zijn of die nog een andere oorzaak hebben, is gerealiseerd:

- doordat binnen ProRail de verantwoordelijkheden voor deze registratie organisatorisch beter zijn belegd,
- door de landelijke implementatie van een computersysteem, waardoor de registratie van onregelmatigheden gemakkelijker en uniformer plaatsvindt, en

- door de gezamenlijke doelstelling binnen de spoorsector om de registratie zowel kwalitatief als kwantitatief te verbeteren. Zo worden er bijvoorbeeld concrete afspraken gemaakt over definities, de wijze waarop verantwoordelijkheden voor onregelmatigheden toegewezen, geaccepteerd en eventueel gearbitreerd worden.

Het aandeel daadwerkelijk geregistreerde onregelmatigheden, de zogenaamde dekkingsgraad, zal nog verder verhoogd worden door verbeteringen aan het computersysteem, verbeterde instructies aan het personeel dat de onregelmatigheden registreert, strakkere procedures tussen ProRail en de vervoerders en meer aandacht voor zogenaamde secundaire vertragingen (een vertraagde trein veroorzaakt vertraging van andere treinen).

### **Gevolgen voor de prestaties van ProRail**

In het kader van de beheerconcessie heb ik met ProRail afspraken gemaakt over de te rapporteren prestaties door middel van nadere prestatie-indicatoren. Twee daarvan betreffen onregelmatigheden die geregistreerd worden in het systeem dat hier aan de orde is:

1. *Treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's) x gemiddelde functiehersteltijd*
  1. *Treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's)*  
Een TAO is een onregelmatigheid aan de infrastructuur waarbij treinhinder ontstaat. De TAO geeft aan dat de railinfrastructuur niet beschikbaar is als gevolg van een onregelmatigheid en dat er hinder voor de treindienst ontstaat. TAO's kunnen verschillende oorzaken hebben. In deze prestatie-indicator worden alle TAO's meegerekend die ontstaan als gevolg van onregelmatigheden aan de infrastructuur. Deze onregelmatigheden kunnen bijvoorbeeld ontstaan door techniek, weer, processen of derden.
  2. *Gemiddelde functiehersteltijd*  
De gemiddelde functiehersteltijd is gedefinieerd als de gemiddelde tijdsduur die nodig is om de gevolgen van een onregelmatigheid aan de infrastructuur te verhelpen. Het meten van de functiehersteltijd start op het moment waarop ProRail een melding binnenkrijgt van een onregelmatigheid aan de infrastructuur met treinhinder en loopt door tot het moment waarop de railinfrastructuur weer beschikbaar is voor de spoorwegondernemingen. De (oorzaak van de) storing hoeft op dat moment nog niet te zijn weggenomen. Het gaat er om dat de infrastructuur, eventueel met enige beperkingen, weer gebruikt kan worden.
2. *Onregelmatigheden in de rijweginstelling*  
ProRail geeft de capaciteit die aan de spoorwegondernemingen is toegedeeld vrij in de vorm van treinpaden. Dit gebeurt zo veel mogelijk via het, eventueel bijgestuurde, infraverdelingsplan. Het tijdig en correct instellen van rijwegen is van groot belang voor een punctuele afhandeling van de dienstregeling. Het aantal onregelmatigheden dat bij het instellen van de rijwegen optreedt is daarmee een maat voor de kwaliteit van de uitvoering van de treindienst zoals de spoorwegondernemingen die ervaren.

De hierboven genoemde verbetering van de registratie heeft onder andere als gevolg dat als ProRail feitelijk even goed presteert op de prestatie-indicatoren «TAO's» en «onregelmatigheden in de rijweginstelling» als in voorgaande jaren, ProRail schijnbaar in de nieuwe systematiek slechter «scoort». Bij de nieuwe systematiek worden immers ook onregelmatigheden geregistreerd die bij de oude systematiek niet geregistreerd werden. ProRail heeft geanalyseerd welk deel in de verandering van de

gemeten prestaties veroorzaakt wordt door de verbeterde registratie-systematiek en welk deel betrekking heeft op een verandering in de daadwerkelijk geleverde prestaties. Dit heeft zij gedaan door gebruik te maken van statistische methodieken, die een verband leggen tussen enerzijds de in de treindienst gerealiseerde punctualiteit en anderzijds de daadwerkelijk gerealiseerde prestaties op deze prestatie-indicatoren.

Terwijl bij de twee hierboven genoemde prestatie-indicatoren een schijnbare verslechtering van de prestaties optreedt, is bij de prestatie-indicator «gemiddelde functiehersteltijd» daarentegen juist sprake van een schijnbare verbetering. De toename van het aantal geregistreerde onregelmatigheden betreft namelijk voor een relatief groot deel die met een korte functiehersteltijd: juist deze werden bij de oude systematiek minder geregistreerd. Hierdoor treedt bij gelijkblijvende prestaties een daling van de gemiddelde functiehersteltijd op.

Een analyse van de gegevens over slechts een kwartaal zegt nog weinig over het werkelijke, gekwantificeerde effect van de nieuwe wijze van registreren op het presteren van ProRail. De verwachting is dat pas na 2 of 3 kwartalen een betrouwbare uitspraak over dit effect gedaan kan worden.

De eerste signalen wijzen er, conform verwachting, wel op dat het totaal aantal storingen dat nu gemeten wordt via de nieuwe systematiek, hoger zal uitvallen dan in het beheerplan 2006 – op basis van de oude systematiek – verwacht werd. Dit effect kan nog toenemen zolang ProRail het nieuwe systeem nog verder verbetert.

### **Conclusies**

Op basis van bovenstaande lijken de volgende conclusies gerechtvaardigd:

1. De registratie van onregelmatigheden, die onder andere betrekking hebben op de prestaties van ProRail, is beduidend verbeterd.
2. Over het effect op de prestatie-indicatoren van ProRail kan pas in de loop van dit jaar een betrouwbare uitspraak worden gedaan. Wel is duidelijk dat het aantal geregistreerde storingen (gemeten via de nieuwe systematiek) dit jaar hoger zal uitvallen dan aangegeven in het beheerplan 2006, omdat de daarin opgenomen doelstellingen nog op basis van de oude wijze van monitoren zijn bepaald. Op basis van de rapportages over het tweede en derde kwartaal van 2006 zal ik dit nader beoordelen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs