

Vergaderjaar 1998–1999

26 200 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1999

Nr. 45

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 2 september 1999

Tijdens de begrotingsbehandeling op 19 november 1998 heb ik u toegezegd, u te informeren over de ontwikkelingen rond de punctualiteit van de treindienst van NS Reizigers. Op basis van gegevens van Railned en NS Verkeersleiding (twee van de taakorganisaties van de rijksoverheid) heb ik de ontwikkelingen in kaart gebracht. Deze vindt u in de bijlage.

In deze notitie wordt ook aandacht geschonken aan de onderzoeken die de Consumentenbond en ROVER naar de punctualiteit hebben verricht. De conclusie uit de onderzoeken is dat wel een verbetering is geboekt, maar dat nog niet het gewenste punctualiteitsniveau is bereikt, zoals dat in het SVV II is aangegeven. De noodzakelijke en zeer gewenste uitgebreide werkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur zijn daarbij een belangrijke factor.

Tussen de metingen van NS Verkeersleiding en ROVER/Consumentenbond kunnen enige verschillen geconstateerd worden. Deze worden verklaard doordat NS Verkeersleiding de punctualiteit van alle treinen meet, terwijl het onderzoek van Consumentenbond/ROVER betrekking heeft op een steekproef op bepaalde stations en tijden, waardoor een vertekening ontstaat.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Belang van de punctualiteit

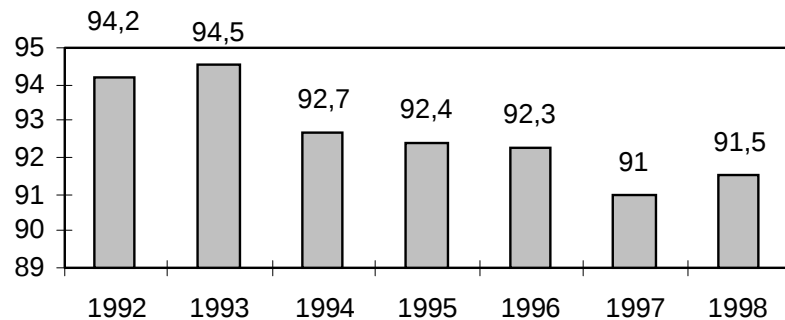
Punctualiteit van het spoorvervoer is van belang voor de klant (de reiziger en de verlader), de vervoerder en de overheid. Een punctuele treindienst draagt bij aan een beter spoorproduct en versterkt daarmee de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van de andere vervoermodaliteiten. De punctualiteit draagt daarmee bij aan de beleidsdoelen van de rijks-overheid.

Slechte punctualiteit van de treindienst kan extra kosten voor de vervoerder veroorzaken en is nadelig voor de klant. Een punctuele treindienst daarentegen is goed voor het imago van de spoorvervoerder en kan klanten aantrekken.

Ontwikkeling punctualiteit, 5-minutencriterium

In figuur 1 is de ontwikkeling van de punctualiteit over de jaren 92–98 geschetst. In de tabel is het percentage treinen dat minder dan 5 minuten vertraging heeft opgenomen. Het percentage is het resultaat van meting van alle treinen op 35 knooppuntstations, gedurende het gehele jaar en op alle tijdstippen van de dag. De feitelijke punctualiteit heeft in 1998 een lichte verbetering te zien gegeven: van 91,0% naar 91,5%. Dit betekent dat in 1998 91,5% van de treinen minder dan 5 minuten vertraging had.

Figuur 1 Percentage treinen met minder dan 5 minuten vertraging



Het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV-II) heeft als streefbeeld in 2010: 98% van de treinen heeft minder dan 5 minuten vertraging. Tussendoel is 2000 is: 96% van de treinen heeft minder dan 5 minuten vertraging. Deze feitelijke punctualiteit is dus nog vrij ver verwijderd van het tussendoel van het SVV-II.

De treindienst Rotterdam/Den Haag – Groningen/Leeuwarden, de treindienst Amsterdam – Enschede en de treinen op de baanvakken Utrecht – Arnhem en Utrecht – Den Bosch hebben zich in 1998 in negatieve zin onderscheiden. In het eerste half jaar 1998 hebben zich veel werkzaamheden ten behoeve van nieuwe infrastructuur rond Amersfoort, Weesp, Arnhem en Den Bosch voorgedaan. Een andere oorzaak van de vertragingen tussen Utrecht en Den Bosch vormde het splitsen en combineren van de stoptreinen in Geldermalsen.

De lichte verbetering van de punctualiteit in 1998 kan worden toegeschreven aan de volgende maatregelen die in de loop van 1998 zijn getroffen:

- minder strakke dienstregelingen; er is meer reserve reistijd ingebouwd (hoewel dit negatieve gevolgen kan hebben voor de reistijd),

- gereed komen van nieuwe infrastructuur (m.n. Amersfoort, Weesp, Arnhem en Den Bosch),
- maatregelen in de exploitatie, zoals het verminderen van ontkoppelen en rangeren tussen de spitsperioden (dit speelt sterk in Amersfoort),
- betere regels, respectievelijk strakkere handhaving van regels voor het wachten van treinen op vertraagde treinen ten behoeve van het overnemen van aansluitingen waardoor voortplanting van vertragingen wordt beperkt.

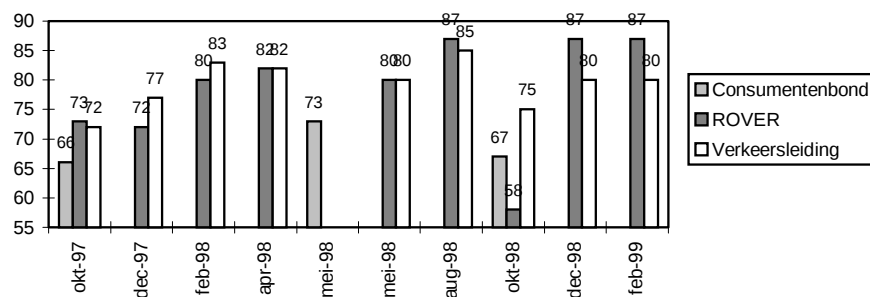
Ontwikkeling punctualiteit 3-minutencriterium

Het SVV-II kent een 5-minutencriterium. Beter is echter een 3-minutencriterium. Hierbij wordt gekeken naar het percentage treinen dat minder dan 3 minuten vertraging heeft. Immers bij een vertraging van 3 minuten of meer wordt de kans op het halen van aansluitende treinen of andere openbaar vervoermiddelen flink minder. Er wordt dan ook steeds meer bij metingen van de punctualiteit van het 3-minutencriterium uitgegaan.

Niet alleen NS Verkeersleiding registreert alle (vertraagde) treinen. Ook de Consumentenbond en ROVER zijn bezig met een metingenprogramma. De onderzoeken van de Consumentenbond en ROVER worden uitgevoerd in het kader van het project Consumentenbescherming Openbaar Spoorwegvervoer. In dit project ondersteunt het ministerie van Verkeer en Waterstaat de consumentenorganisaties ANWB, Consumentenbond en ROVER bij het doen van onderzoek gericht op aspecten van consumentenbescherming en op verbetering van de positie van de reiziger(s)-organisaties). Het onderzoek bestaat enerzijds uit een repeterend steekproefonderzoek op knooppuntstations (metingenprogramma van ROVER), anderzijds uit onderzoek in de trein waarbij regelmatige reizigers gedurende een aantal perioden van het jaar gegevens noteren over vertragingen en zitplaatsen (metingenprogramma van de Consumentenbond).

In figuur 2 zijn de tellingen van NS Verkeersleiding, de Consumentenbond en ROVER naast elkaar gezet.

Figuur 2 Percentage treinen met minder dan 3 minuten vertraging



Zoals uit figuur 2 blijkt zijn de uitkomsten van de tellingen verschillend. Deze verschillen worden veroorzaakt door de omstandigheid dat de metingenprogramma's op verschillende leest zijn geschoeid. NS Verkeersleiding telt alle treinen op alle dagen van een maand op alle tijdstippen van de dag op 35 knooppuntstations. Elke maand omvat de meting van NS Verkeersleiding circa 600 000 gegevens. Sommige treinen, bij voorbeeld van Groningen naar Den Haag, worden op meer plaatsen

gemeten. De gegevens van de Consumentenbond betreffen een meting door een consumentenpanel van reizigers twee keer per jaar.

Elke meting van de Consumentenbond betreft circa 25 000 treinen met een landelijke spreiding met het accent op de spits. De ROVER-gegevens zijn het resultaat van meting op 3 werkdagen in een maand alleen in de spits op 7 knooppunten. Elke meting van ROVER betreft circa 3 500 treinen.

Hoewel de opzet en de omvang van het aantal treinmetingen van de afzonderlijke metingenprogramma's verschillen vertonen blijkt uit de metingen van al de drie organisaties dat de punctualiteit in 1998 iets is verbeterd ten opzichte van 1997, met uitzondering van de najaarsmetingen in 1998, die in oktober een duidelijke terugval in de punctualiteit laten zien.

Oorzaken van de vertragingen

NS Verkeersleiding noteert meteen of uiterlijk aan het eind van de dienst van de betrokken dag de oorzaken van de vertragingen. Uit deze oorzakenanalyse blijkt dat:

- circa 20% van de vertragingen verband houden met de infrastructuur,
- circa 60% van de vertragingen op het conto van de reizigers- en goederenvervoerders komen; dit betreft vertragingen door materieel-oorzaken of in de sfeer van de exploitatie,
- circa 20% van de vertragingen worden veroorzaakt door het weer, botsingen met andere weggebruikers en de wijze waarop de afwikkeling van de treindienst wordt geregeld.

Beleidsvoornemens van de overheid en voornemens van de vervoerders

NS geeft verbetering van de punctualiteit een hoge prioriteit. Dat komt tot uitdrukking in tal van maatregelen, die bedrijfsbreed worden getroffen, zoals:

- vervangen van storingsgevoelige onderdelen in het materieel,
- meer preventief onderhoud van materieel en infrastructuur,
- extra storingsmonteurs en machinisten,
- strakkere afspraken met aannemers die werkzaamheden aan de infrastructuur uitvoeren,
- nauwkeuriger volgen van de uitvoering van treindienstprocessen op de knooppunten,
- de gehele dag op spitssterkte rijden (minder rijtuigen af- en aankoppelen)
- verbeteren van de vertrekpunctualiteit van goederentreinen op Kijfhoek bij Rotterdam.

Voor de langere termijn denkt NS onder meer aan het minder ingewikkeld maken van logistieke processen, waardoor de afhankelijkheden (en daarmee het sneeuwbaaleffect bij vertragingen) minder moeten worden. NS heeft als streefdoel dat in 2000 92% van de treinen minder dan 3 minuten vertraging heeft.

Ook van de kant van het rijk wordt belang gehecht aan verbetering van de punctualiteit van de treindienst. In de nota De derde eeuw spoor is dit belang expliciet verwoord en onderstreept.

Er is aangekondigd dat met de vervoerders over de punctualiteit prestatieafspraken zullen worden gemaakt. Dit betreft afspraken over punctualiteit als prestatie-indicator. De daadwerkelijke uitwerking van de hoogte van deze afspraken krijgt de komende jaren vorm.

Daarnaast bestaat het voornemen tot introductie van een gebruiksvergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Deze vergoeding richt zich in eerste instantie op de (mate van) beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur. Het is de bedoeling in latere jaren als met het systeem van de gebruiksvergoeding voldoende ervaring is opgedaan ook het element punctualiteit in de gebruiksvergoeding te verdisconteren.