



NS

Raad van Bestuur

Drs. W. Koolmees

Laan van Puntenburg 100
3511 ER Utrecht
Nederland

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de heer C.A. Jansen
Staatssecretaris
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 14 april 2025

Ons kenmerk WK.2025.048

Onderwerp Rechtvaardigingsgronden voor PI's Reizigerspunctualiteit HSL en KvA

Telefoon Bescherming persoonlijke levens

E-mail Bescherming persoonlijke levenssfeer

Geachte heer Jansen,

Onlangs heeft NS de Jaarverantwoording 2024 over de HRN-vervoerconcessie gedeeld met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In deze jaarverantwoording lichten we toe dat de prestaties van NS tot stand gekomen zijn in uitzonderlijk complexe context. Het spoor kampt met grote uitdagingen, zoals de enorme vervangingsopgave leidend tot circa 30% meer werkzaamheden dan het jaar ervoor, en grote infrastructurele problemen die over het hele net tot een groot aantal tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's) leidden, waarvan die op de HSL-Zuid de meest impactvolle is. NS is trots op de prestaties die, dankzij de grote inspanningen van onze collega's, in deze context zijn gerealiseerd.

De Prestatie-Indicator (PI) *Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten* behaalde in 2024 een score van 69,0%. Daarmee is de score ruim onder de bodemwaarde van 82,1%, die is vastgelegd in de HRN-vervoerconcessie. De PI *Kwaliteit van Aansluitingen van NS op andere vervoerders* (KvA) is in 2024 uitgekomen op 93,8%. Dat ligt onder de afgesproken bodemwaarde van 94,0% en onder de streefwaarde van 95,6%. Voor beide indicatoren geldt dat NS van mening is dat dit te wijten is aan oorzaken die buiten haar invloedssfeer liggen. Zo is de dispunctualiteit op de HSL in belangrijke mate een gevolg van fouten in de constructie van de HSL-Zuid en de dispunctualiteit voor KvA het gevolg van TSB's, werkzaamheden bij Emmerich en vertraagde internationale treinen. NS gaat er daarom vanuit dat uw ministerie afziet van sanctionering voor het niet behalen van de bodemwaarden, en ook de malus achterwege laat bij de afrekening van de streefwaarde voor KvA. In deze brief licht NS dit toe.

Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL

In 2024 waren er onvoorziene snelheidsbeperkingen op de tien viaducten ten zuiden van Hoofddorp. Deze snelheidsbeperkingen zijn het gevolg van constructieve ontwerpfouten en fouten die zijn gemaakt bij de bouw van de viaducten. Daarnaast is er gedurende 2024 op verschillende momenten betonschade aan de viaducten aangetroffen.



De snelheidsbeperkingen op de HSL-Zuid hadden een negatieve impact op de punctualiteit. Het exact bepalen van deze impact is zeer complex. Vanwege deze complexiteit hebben NS en ProRail extra analysecapaciteit ingezet. In de analyses is het effect van de snelheidsbeperkingen op de gemaakte reizen in 2024 onderzocht. Hierbij is rekening gehouden met de verschillende maximumsnelheden die golden en de mate van verwerking in de dienstregeling. Omdat snelheidsbeperkingen zowel directe effecten (de extra minuten rijtijd omdat treinen langzamer moeten rijden) als indirecte effecten (de extra vertraging bovenop de extra minuten rijtijd omdat het netwerk wordt verstoord) hebben, is ook gekeken of er andere oorzaken van vertraging aanwezig waren. Op basis van de analyses schrijven NS en ProRail minimaal 16,3%-punt dispunctualiteit toe aan de snelheidsbeperkingen op de HSL-Zuid. NS meent daarom dat de bodemwaarde van 82,1% zou zijn behaald als er geen snelheidsbeperkingen waren geweest.

Hierbij is het goed te benadrukken dat zonder de enorme inspanningen van onze collega's, en die van ProRail, om de gevolgen van de extra rijtijd te beperken, de impact van deze snelheidsbeperkingen nog aanzienlijk groter zou zijn geweest. Zo is er op 5 augustus 2024 een planaanpassing doorgevoerd. Hierbij is voor het binnenlands verkeer 1 tot 3 minuten extra rijtijd toegevoegd. Met deze extra rijtijd werd voor sommige treinen de directe effecten van de snelheidsbeperkingen volledig gemitigeerd en voor andere gedeeltelijk. Hierdoor kregen reizigers een betrouwbaarder reisadvies. Het verwerken van de snelheidsbeperkingen gaat echter ten koste van de bufferruimte in de dienstregeling. Met de dienstregeling 2025 die op 15 december 2024 van start ging, is de snelheidsbeperking van 120 km/u volledig verwerkt in de dienstregeling.

Kwaliteit van Aansluitingen van NS op andere vervoerders

Om na te gaan door welke oorzaken deze indicator onder de bodemwaarde is geëindigd, heeft NS een analyse uitgevoerd. Daarbij is onderzocht welke specifieke oorzaken in 2024 een grotere impact hadden dan in 2019, een referentiejaar waarin de bodemwaarde wel behaald werd. Uit deze analyse blijkt dat, los van eerdergenoemde algemene zaken, er drie oorzaken zijn met een significant grotere negatieve impact op het jaarcijfer van KvA dan in 2019: 1) ten eerste zijn dit internationale treinseries die vanuit het buitenland Nederland met vertraging binnenkomen, 2) TSB's op specifieke trajecten en 3) de werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen.

Deze specifieke oorzaken liggen buiten de invloedssfeer van NS. De analyse geeft aan dat zonder deze oorzaken de score minimaal 1,4%p hoger was geweest. NS is van mening dat alleen al op grond van deze drie uitgelichte oorzaken sprake is van een rechtvaardigingsgrond (in de zin van artikel 24 van de HRN-Vervoerconcessie, tweede lid onderdeel a voor de bodemwaarde, en het vijfde lid voor de streefwaarde) en acht het daarom niet passend om een sanctie of malus op te leggen voor het niet behalen van de bodem- en streefwaarden.

¹ Extreme dagen, verstoringen van infra, materieel, personeel of derden, impact uit het buitenland, werkzaamheden of plannormoverschrijdingen

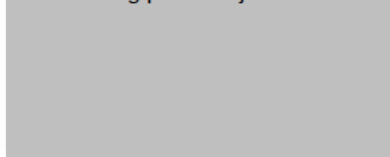


Conclusie

NS is van mening dat de hierboven genoemde oorzaken een rechtvaardigingsgrond voor het niet halen van de bodemwaarde op de PI reizigerspunctualiteit HSL en de bodem- en streefwaarde van KvA rechtvaardigingen. Om deze reden verzoekt NS u geen sanctie of malus op te leggen voor het niet behalen van de bodem- en streefwaarden van deze PI's.

Met vriendelijke groet,

Bescherming persoonlijke levenssfeer



Wouter Koolmees
President-directeur