

## **Bijlage 2: Bestaande definities van de prestatie-indicatoren 2016 van de Vervoerconcessie 2015-2025 en Beheerconcessie 2015-2025**

In dit document zijn de voor 2016 geldende definities weergegeven van de prestatie-indicatoren uit de vervoerconcessie 2015-2025 en de beheerconcessie 2015-2025 waarvan IenM, NS en ProRail voornemens zijn ze te veranderen per 2017. Een beschrijving hiervan is ook opgenomen in het vervoerplan 2016 en het beheerplan 2016.

### **Reizigerspunctualiteit HSL-Zuid diensten toerekenbaar aan NS**

Prestatie-indicator vanaf 2015

#### **Definitie**

Reizigerspunctualiteit HSL-Zuid diensten geeft een indicatie van het percentage van de reizigers van de Intercity direct en Thalys (binnenlands deel) voor wie de treinreis volgens plan is verlopen. Dat wil zeggen dat de trein daadwerkelijk gereden heeft en minder dan de normtijd vertraging heeft bij aankomst, voor zover toerekenbaar aan NS. In scope zijn de Intercity direct en Thalys op alle stations waar een aankomst wordt gemeten (Amsterdam Centraal, Schiphol, Rotterdam Centraal, Breda en eventueel andere stations bij een geplande omleiding van de treinen)

#### **Meetsysteem**

Het aantal reizigers wordt voor Intercity direct bepaald door schattingen van conducteurs, voor Thalys wordt dit bepaald op basis van het reserveringssysteem. De normtijd is 5 minuten voor Intercity direct en 6 minuten voor Thalys. ProRail beslist of een vertraging of uitval toerekenbaar is aan NS.

De indicator Reizigerspunctualiteit HSL-Zuid diensten is opgebouwd uit de geplande en gerealiseerde aankomsttijden van treinen. Deze componenten worden gewogen met het (verwacht) aantal reizigers dat in de trein aanwezig is bij aankomst. De berekening is:

$$\frac{\text{Het aantal reizigersaankomsten met minder dan normtijd vertraging, voor zover toerekenbaar aan NS (2)}}{\text{Het totaal aantal oorspronkelijk geplande reizigersaankomsten (1)}}$$

#### *(1) Totaal aantal oorspronkelijk geplande reizigersaankomsten*

Reizigerspunctualiteit HSL-Zuid diensten wordt gemeten op alle binnenlandse meetpunten waarvoor een aankomst gepland is in het oorspronkelijk plan voor Intercity direct of Thalys.

Het aantal oorspronkelijk geplande reizigersaankomsten is het aantal aankomende treinen dat is gepland gewogen met het (verwachte) aantal reizigers bij elke trein.

- a. Het aantal oorspronkelijk geplande treinen zijn de aankomende treinen van Intercity direct en Thalys. Oorspronkelijk gepland wil zeggen: gepland in het dagplan (het plan dat 36 uur van tevoren is vastgesteld).
- b. Het aantal reizigers dat zal aankomen wordt voor Intercity direct en Thalys op verschillende manieren bepaald.
  - i. Voor Intercity direct is het aantal reizigers niet exact bekend. Hierdoor wordt gebruik gemaakt van reizigersprognoses van NS. Wanneer voor

een trein geen prognose beschikbaar is, wordt de betreffende aankomst niet meegenomen in de berekening.

- ii. Voor Thalys wordt gebruik gemaakt van het aantal reserveringen. Hierin staat per trein per dag het aantal reserveringen per deeltraject. Omdat voor Thalys altijd gereserveerd moet worden, is het aantal reizigers gelijk aan het aantal reserveringen. Wanneer voor een trein het aantal reizigers niet beschikbaar is, wordt de betreffende aankomst niet meegenomen in de berekening.

*(2) Aantal reizigersaankomsten binnen normtijd, voor zover toerekenbaar aan NS*

Het aantal reizigersaankomsten binnen normtijd zijn alle geplande treinaankomsten die zijn uitgevoerd binnen de normtijd, gewogen met het aantal reizigers in de betreffende trein. Aankomsten die te laat zijn uitgevoerd, maar buiten de invloedssfeer van NS (niet toerekenbaar aan NS), worden als op tijd gerekend ten behoeve van deze indicator van NS.

- a. Aankomsten worden gemeten bij meetpunten in het spoor. Op deze meetpunten wordt het tijdstip van aankomst geregistreerd. Vervolgens wordt bepaald of de trein binnen de normtijd van de geplande aankomsttijd is binnengekomen. De normtijd voor Intercity direct is 5 minuten, voor Thalys 6 minuten.
- b. Bij de berekening wordt geen rekening gehouden met vervangende treinen. Als de oorspronkelijk geplande trein niet is uitgevoerd onder het oorspronkelijke treinnummer, dan wordt de trein geteld als niet uitgevoerd binnen normtijd.
- c. Voor de weging met het aantal reizigers dat is aangekomen wordt voor Intercity direct gerekend met reizigersprognoses van NS. Voor Thalys wordt gebruik gemaakt van verkoopinformatie.
- d. Als een trein niet of niet op tijd aankomt, wordt bepaald of de uitval of vertraging toerekenbaar is aan NS. Zo ja, dan telt deze mee als te laat, zo nee, dan wordt de treinaankomst als 'op tijd' geteld. Of een vertraagde of opgeheven aankomst toerekenbaar is aan NS, wordt aangeleverd door ProRail.

## **Vervoercapaciteit reizigers in de spits HSL-Zuid diensten (binnenland)**

### **Definitie**

Vervoercapaciteit reizigers in de spits HSL-Zuid diensten (binnenland) geeft de kans weer dat reizigers in de Intercity direct in de 2<sup>e</sup> klas een zitplaats hebben in de spits in de drukst bezette trein, op werkdagen, op het door reizigers meest gebruikte traject (Schiphol-Rotterdam vice versa). Deze zitplaatskans wordt uitgedrukt in procenten. Deze indicator is alleen op de Intercity direct van toepassing. Voor de Thalys kan een zitplaats gereserveerd worden en daarmee is de reiziger zeker van een zitplaats, deze is daarom buiten scope. Alleen treinen die volgens het oorspronkelijk plan (het zogenaamde dagplan dat 36 uur van te voren is vastgesteld) vertrekken op Rotterdam of Schiphol in de spits worden meegenomen. De spitsstijden zijn 6:30-9:00 en 16:00-18:30 op maandag t/m vrijdag.

### **Meetsysteem**

Het gemiddeld aantal zitplaatsen in de Intercity direct is bekend door de vaste samenstelling van het materieel. Het aantal reizigers per traject wordt bepaald aan de hand van schattingen door conducteurs.

Zij geven voor elke trein waarop zij dienst hebben per traject aan hoeveel reizigers in de trein zitten, door een inschatting te maken van de bezettingsgraad in de trein. Deze inschatting voeren zij in op hun Railpocket.

Uitschieters in de schattingen worden verwijderd door alleen schattingen mee te nemen waarvoor geldt:

schatting treinnummer is kleiner of gelijk aan het gemiddeld aantal reizigers van dat treinnummer plus  $4 \times$  standaarddeviatie van het betreffende treinnummer in de lopende rapportageperiode. De rapportageperiode is een kwartaal.

Voor elke trein met een schatting wordt de zitplaatskans bepaald door het aantal beschikbare zitplaatsen tweede klas te delen door het aantal geschatte reizigers tweede klas. De uitkomst kan maximaal 100% zijn. Voor het aantal zitplaatsen wordt uitgegaan van de gemiddelde samenstelling van de Intercity direct in 2016 van 372 zitplaatsen. Jaarlijks doet NS een controle op de gemiddelde treinsamenstelling van de Intercity direct en gaat na hoeveel zitplaatsen deze gemiddeld heeft.

Een trein die op dezelfde tijd hetzelfde traject rijdt heeft elke dag hetzelfde treinnummer. De drukste trein wordt bepaald o.b.v. het gemiddeld aantal reizigers per treinnummer in de rapportageperiode. In elke rapportageperiode (kwartaal, halfjaar, jaar) kan een ander treinnummer de drukste trein van die rapportageperiode zijn. De waarde van de indicator wordt uitgerekend door de zitplaatskansen per individuele trein te middelen. De indicator vervoercapaciteit reizigers in de spits HSL-Zuid diensten is gelijk aan de gemiddelde zitplaatskans voor het drukste treinnummer in de periode.

## **Punctualiteit HSL-producten <3 min**

### **Definitie**

het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen komen niet in de berekening. Punctualiteit van HSL-producten wordt gemeten op vier stations voor IC Direct en Thalys van vervoerder NS Internationaal.

### **Meetsysteem**

De berekening wordt gebaseerd op de gegevens uit Spoor Kompas.