

# Duiding Kwaliteit van Aansluitingen 2023

Datum	29-02-2024
Versie	1.1

## Samenvatting

De prestatie-indicator Kwaliteit van Aansluitingen van NS op andere vervoerders (KvA) is de aankomstpunctualiteit op 5 minuten van treinen op 27 gedefinieerde stations met als kenmerk dat er andere treinvervoerders rijden. Klik [hier](#) voor een uitgebreidere definitie. De KvA score van 93,8% is lager dan in 2022, en komt 0,2% uit onder de gestelde bodemwaarde van 94,0% voor het jaar 2023. Hetzelfde beeld zien we bij andere indicatoren, zoals Reizigerspunctualiteit en Aankomstpunctualiteit. Krapte aan technisch personeel drukt op de materieelbeschikbaarheid, wat zorgt voor uitlopende halteertijden door kortere en drukker treinen en in sommige gevallen ook voor uitval van treinen. Het is drukker op het spoor, er is een toename van werkzaamheden overdag en sprake van impactvolle TSB's. Deze problemen gaan ten koste van de marges in de dienstregeling, die nodig zijn voor een robuuste uitvoering. Specifiek voor KvA zijn er vanuit deze analyse de volgende punten uitgekomen die een grotere negatieve invloed hebben op het jaarcijfer in vergelijking tot 2019<sup>1</sup>. Naast de eerder genoemde algemenere oorzaken zijn dit:

- De internationale series komend vanuit het buitenland zorgen voor een daling van 0,2%p op het landelijk cijfer.
- De series 3600 en 6600 hebben op meetpunt Nijmegen en Zwolle mede door de TSB's op dat traject gezorgd voor een daling van 0,1%p op het landelijk cijfer.
- Verder hebben de werkzaamheden in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen een negatieve impact van minimaal 0,1%p op het landelijk cijfer voor 2023.

Deze externe invloeden hebben opgeteld een impact van 0,4%p. Zonder deze invloeden zou de bodemwaarde in 2023 wel gehaald zijn.

## Aanleiding

Om meer duiding te geven bij de lagere score op de KPI Kwaliteit van Aansluiting (KvA) en het niet behalen van de bodemwaarde, is deze analyse opgesteld.

## Analyse-aanpak

In deze analyse is voor de beeldvorming een uiteenzetting van de cijfers van dit jaar gezet en die vergeleken met 2019. Daarna worden de punten die opvallen verder toegelicht.

---

<sup>1</sup> We vergelijken ten opzichte van 2019, omdat 2019 het jaar is van de Mid Term Review, waarin huidige bodemwaarde bepaald is, en omdat 2019 het laatste volledige jaar is vóór de lagere reizigersaantallen door Corona (2020, 2021, begin 2022). Bij lagere reizigersaantallen halteren treinen korter en zijn ze vaker op tijd.

## KPI analyse

Om een verklaring te geven voor het lagere KvA cijfer zijn er een aantal punten bekeken:

- Per meetpunt is het KPI percentage en de impact op het jaarcijfer bekeken van 2023 en vergeleken tussen 2019 en 2023
- Van de treinserie in combinatie met de richting is gekeken welke series de hoogste negatieve invloed op het jaarcijfer hebben en welke gewijzigd is ten opzichte van 2019.

### KPI percentage en invloed 2023

Het is mogelijk de KvA-score per meetpunt (oftewel per station dat in scope is voor KvA) te bepalen. Venlo, Maastricht en Blerick scoren het laagst op KvA score per meetpunt. De grootste negatieve invloed op het totaalcijfer voor KvA ontstaat in Zwolle, Venlo en Hengelo. Zwolle telt relatief zwaar mee door het grote aantal treinen dat daar stopt.

### Vergelijking tussen 2019 en 2023

Voor een verdere uitdieping is een vergelijking gemaakt tussen 2019 en 2023 om de grootste verschillen per meetpunt te zien. Op basis van deze verschillen zijn meetpunten Venlo en Nijmegen het meest opvallend. Op deze meetpunten is een stuk slechter gepresteerd dan vorig jaar.

Op basis van bovenstaande bevindingen worden volgende punten verder beschreven:

- Meetpunt Venlo, waar vanwege de werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen omgeleide goederenpaden en ICE's voor dispunctualiteit zorgen.
- Meetpunt Nijmegen, de serie 6600 en 3600 in combinatie met de TSB's op dat traject.
- Internationale series, deze vallen op vanuit de invloed per treinserierichting.

### Impact internationale series

Opvallend vanuit de treinseries zijn de internationale series. Deze hebben totaal een negatieve invloed van -0,46% op de KvA KPI. Dit is in vergelijking met 2019 (0,28%) een verslechtering van 0,18%p. Dit zit

Internationaal	2019	2023
Totaal	-0,28%	-0,46%
Vanuit buitenland	-0,23%	-0,39%
Naar buitenland	-0,05%	-0,07%

voornamelijk in de treinen vanuit het buitenland deze hebben een negatieve invloed van -0,39% (2023) op het jaarcijfer, waarbij dit in 2019 nog -0,23% was. De treinen naar het buitenland presteren naar verhouding beter, deze hebben een negatieve invloed van -0,07% (2019 -0,05%) op het jaarcijfer.

De IC Berlijn (140VB) vanuit het buitenland heeft alleen al een negatieve invloed op het jaarcijfer van -0,23%. Dit is de minst presterende TreinserieRichting op basis van invloed op het jaarcijfer van 2023.

### Vanuit het buitenland

TREINSERIERICHTING	KVA	INVLOED
140VB	47%	-0,23%
240VB	58%	-0,07%
120VB	46%	-0,04%
150VB	43%	-0,02%
220VB	52%	-0,02%
250VB	49%	-0,01%
104VB	16%	-0,01%
9200VB	78%	-0,00%
TOTAAL		-0,39%

### Naar het buitenland

TREINSERIERICHTING	KVA	INVLOED
140NB	88%	-0,03%
240NB	84%	-0,02%
150NB	59%	-0,01%
250NB	73%	0,00%
120NB	91%	0,00%
220NB	87%	0,00%
104NB	86%	0,00%
9200NB	65%	0,00%
TOTAAL		-0,07%

Binnen de internationale series vallen ook de omgeleide ICE series 150 en de 250 op. Deze series hebben een verplichte technische stop in Venlo vanwege een spanningswissel. Er stappen geen reizigers in of uit op dit station maar deze stop wordt wel meegeteld voor KVA. Hieronder een specialisatie van de invloed van de omgeleide ICE series te Venlo.

TREINSERIERICHTING	KVA	INVLOED
150VB	43%	-0,02%
150NB	59%	-0,01%
250VB	49%	-0,01%
250NB	73%	-0,00%
TOTAAL		-0,05%

## Impact werkzaamheden Duitsland op punctualiteit in Venlo

In een eerdere analyse heeft het kenniscentrum de impact van de werkzaamheden berekend voor de periode van januari 2023 t/m 9 juli 2023. In deze periode vonden 70 dagen plaats met stremmingen tussen Emmerich en Oberhausen. Hierdoor moesten veel goederentreinen omgeleid worden via de Brabantroute waardoor grote drukte op de desbetreffende sporen ontstond. Voor KVA passen we deze analyse toe op de dienstregelpunten die gelden voor KVA en voor heel 2023. Dit komt neer op 128 dagen met werkzaamheden. Uitgaande van de eerdere analyse komt dat voor heel 2023 uit op 725 aankomsten die door de werkzaamheden meer dan 5 minuten te laat zijn. De impact van de werkzaamheden komt daarmee op minimaal 0,1%p. Dit is exclusief de internationale series, die zijn in het vorige hoofdstuk uitgelicht.

## Impact TSB's op punctualiteit in Nijmegen

Voor meetpunt Nijmegen is de verhoging van de negatieve invloed toe te wijzen aan de series 6600 en 3600. Deze series hebben het hele jaar door te maken gehad met verschillende TSB's op verschillende trajecten. De TSB's zijn niet verantwoordelijk voor de volledige verhoogde negatieve invloed van dit meetpunt, maar hebben wel degelijk een significante impact gehad. Vanuit Team KUVR (Kwaliteit

Uitvoering Vervoeren Reizigers) is er voor de 3600 een treinserie analyse gedaan. Hierin is meer informatie te vinden over de effecten van de verschillende TSB's.

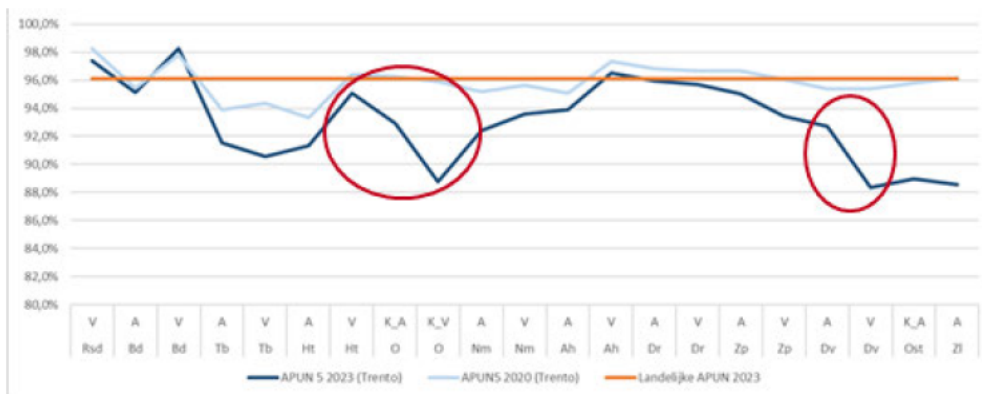
Hiernaast staan de verschillen tussen 2019 en 2023 voor de bepalende series voor de meetpunten Nijmegen en Zwolle.

Serie	Meetpunt	2019	2023
3600	Nijmegen	-0,03%	-0,06%
6600	Nijmegen	0,00%	-0,03%
3600	Zwolle	-0,01%	-0,08%
	<b>Totaal</b>	<b>-0,04%</b>	<b>-0,17%</b>

In onderstaande grafieken is het verschil te zien tussen de aankomstpunctualiteit op 5 minuten van 2020 en 2023 voor de 3600. Deze komen uit de treinserie analyse die door KUVR is gedaan, vandaar de vergelijking met 2020 in plaats van 2019.

Voor de richting Roosendaal naar Zwolle zijn voor KvA de TSB's met de grootste impact goed te zien:

- TSB bij Oss heeft effect op de aankomst te Nijmegen. Deze TSB heeft te maken met een dassenburcht onder het spoor.
- TSB bij Deventer - Wijhe heeft effect op de aankomst te Zwolle. Deze TSB heeft te maken met een Niet Actief Beveiligde Overweg.



Voor de richting Zwolle naar Roosendaal is de slechte vertrekpunctualiteit te Zwolle zichtbaar. Deze wordt veroorzaakt door de vertraging door de TSB op de heenweg (trein komt te laat aan) en omdat de TSB ook de andere richting geldt wordt deze ook niet meer ingelopen.

