



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
NS International
Mevrouw Marjon Kaper
Postbus 2025
3500 HA UTRECHT

C.C.
Ministerie van IenM
Directeur OVS
Mevrouw Hellen van Dongen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Contactpersoon
Arnoud Frerichs
Datum
27 november 2015
Ons kenmerk
Locov 2015-239911
Onderwerp
Advies Intercity Brussel in dienstregeling 2017

Doorkiesnummer
070-4569556
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
CC/PA/TD-747

Geachte mevrouw Kaper,

In uw brief van 13 november 2015¹ vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over de dienstregeling van de Intercity Amsterdam – Brussel in 2017. Wij gaan graag in op uw adviesverzoek.

Uw adviesvraag

U vraagt de consumentenorganisaties in het Locov advies over een aspect van de NS-jaardienstregeling 2017. Het betreft de uitwerking van de afspraak die u in 2013 met het ministerie van IenM heeft gemaakt over de 'Benelux-plus', als onderdeel van het alternatief vervoeraanbod over de HSL-Zuid na het mislukken van de Fyra. U heeft nu het eindmodel voor 2017 van deze afspraak concreet uitgewerkt op het niveau van basisuurpatronen. Hierbij is de route van de Intercity Amsterdam – Brussel tussen Rotterdam en Antwerpen verlegd naar de HSL-Zuid, zijn Breda en Noorderkempen in plaats van Dordrecht en Roosendaal opgenomen als stopplaats, en is de rijtijd ten opzichte van de huidige 3 uur 23 minuten verkort tot 3 uur 14 minuten, zoals overeengekomen tussen u en IenM.

Hieronder vindt u:

1. ons advies over uw uitwerking van de IC Amsterdam – Brussel in de dienstregeling 2017;
2. ons advies over een voor ons aanvaardbare uitwerking van de verbinding Nederland-België;
3. een beoordeling van ons voorwaardelijk advies van oktober 2013 aan IenM inzake het alternatief vervoeraanbod.

¹ CC/PA/TD-747 adviesaanvraag Intercity Brussel in dienstregeling 2017

Bezoekadres secretariaat
Plesmanweg1-6
2596 JG DEN HAAG

Postadres
Postbus 20905
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

Bereikbaar vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 9.

In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS, ProRail, ANWB, Consumentenbond, Ieder(in), Fietzersbond, Landelijke Studentenvakbond, Unie KBO en ROVER.

Wij brengen dit advies uit aan NS en het ministerie van IenM, omdat het betrekking heeft op de afspraken over de verbinding Nederland - België tussen IenM en NS van 2013.

Formeel kunnen alleen de consumentenorganisaties in het Locov advies uitbrengen. U weet dat wij op dit dossier samenwerken met onze Belgische collega's van TreinTramBus. Zij waren ook aanwezig bij de informatieve themasessie over dit onderwerp op 11 november. Wij hebben dit advies gezamenlijk opgesteld, en het verwoordt zodoende ook de opvatting van TreinTramBus.

1. Advies over uw uitwerking in de dienstregeling 2017

De uitwerking van NS laat zien dat de inpassing van het eindmodel van de Intercity Amsterdam – Brussel aanzienlijke negatieve gevolgen met zich meebrengt voor binnenlandse reizigers en de bereikbaarheid van de Randstad. Reizigers in Den Haag Laan van NOI en Nieuw Vennep krijgen minder verbindingen, de voorgenomen verbetering van de bediening van Rotterdam Blaak wordt onmogelijk en de frequentieverbetering van de verbinding Hoofddorp – Amsterdam Centraal lukt maar half. Ook wordt de dienstregeling op een aantal plaatsen minder duidelijk en minder attractief: tussen Den Haag en Rotterdam gaan Intercity's en Sprinters met onregelmatige intervallen rijden, en diverse stations (Laan van NOI, Nieuw Vennep en Hoofddorp) krijgen een bedieningspatroon met verraderlijke 'gaten' erin. Tussen Amsterdam C en Schiphol gaat de IC Brussel tevens als Sprinter dienen.

Wij vinden deze negatieve gevolgen niet acceptabel. Temeer omdat hier slechts een beperkte rijtijdverbetering van de IC Amsterdam-Brussel tegenover staat, waarmee de trein nog altijd twintig minuten langzamer blijft dan in 2012, en zelfs dertig minuten langzamer ten opzichte van 2009, toen de omweg en het kopmaken in Antwerpen waren vervallen door de opening van de tunnel naar het Centraal station. In de uitwerking voor 2017 wordt tussen Amsterdam en Brussel een rijtijdverbetering van slechts 9 minuten bereikt. Tussen de zuidvleugel van de Randstad en Antwerpen is de rijtijdverbetering ondanks de verhuizing naar de HSL ongeveer nihil.

Tenslotte bleek in de door u georganiseerde themasessie dat het nog niet zeker is dat de IC Amsterdam-Brussel in Breda een goede aansluiting van/op de IC richting Nijmegen kan krijgen. Een fatsoenlijke aansluiting op deze Intercity vinden wij essentieel, gezien het grote belang van deze overstapstroom.

Wij adviseren over deze uitwerking dan ook negatief.

2. Advies over een aanvaardbare uitwerking van de verbinding Nederland – België

De rode draad in het rapport van de parlementaire enquêtecommissie over de Fyra is dat door de jaren heen telkens andere belangen dan reizigersbelangen hebben geprevaleerd. Van die situatie zijn we nog altijd niet losgekomen. Niet Nederland en niet in België.

De 'Benelux-plus' is een optelsom van politiek/economische compromissen binnen en tussen beide landen. Daardoor is de HSL-Zuid in de verbinding tussen Nederland en België alleen een succes in het marktsegment dat door Thalys en Eurostar wordt bediend: reizigers die bereid zijn een hoog tarief te betalen en/of

de inflexibiliteit van een vooraf vastgelegd reisschema voor lief te nemen. Het alternatief in de vorm van de 'Benelux-plus' is tussen Amsterdam/Schiphol en Brussel te traag om veel reizigers tot de trein te verleiden. Dat lukt nu eigenlijk alleen op de korte afstand tussen Rotterdam en Antwerpen. Daarbij blijft de potentie van de HSL-Zuid voor snelle verbindingen en een beter gebruik van de infrastructuurcapaciteit onderbenut.

Reizigers naar/van Amsterdam/Schiphol kunnen de slechte rijtijd in 2017 verbeteren door in Rotterdam over te stappen op/van de Intercity direct. Kort na de herinvoering van de Beneluxtrein in 2013 heeft ook enige tijd zo'n snelle overstapmogelijkheid bestaan. In de praktijk bleek toen een groot deel van de reizigers deze overstap te maken. Deze situatie zal opnieuw ontstaan in 2017. Hieronder een overzicht van reistijden, ook in historisch perspectief:

Jaar	Trein		Reistijd
2009	IC Amsterdam-Brussel		2 u 45
2012	IC Amsterdam-Brussel		2 u 56
2015	IC Amsterdam-Brussel		3 u 23
2017	IC Amsterdam-Brussel		3 u 14
2017	IC direct	IC Amsterdam-Brussel	2 u 53

Wij verwachten dat het aantal overstappers tussen Amsterdam/Schiphol en België in 2017 aanzienlijk hoger zal zijn dan het aantal reizigers dat in Rotterdam in de 'Benelux-plus' blijft zitten. Vanuit België zijn Amsterdam/Schiphol en Rotterdam veruit de populairste reisdoelen. Wij vinden het een scheve situatie als binnen het belangrijke marktsegment van de Intercity de grootste reizigersstroom moet overstappen om van de beste reistijd te profiteren. Dit is ook geen goed perspectief voor vervoersgroei. Het aantal reizigers zal immers per saldo het meest toenemen als de drukste vervoersrelatie snel én overstapvrij is.

Het is zaak om nu niet langer te blijven doormodderen en het reizigersbelang bij de treinverbindingen tussen Nederland en België echt centraal te stellen. Hiervoor zou toch meer ruimte moeten ontstaan na de lessen die kunnen worden getrokken aan de hand van het rapport *De reiziger in de kou* van de Fyra-enquêtecommissie.

Een belangrijke verbetering kan worden bereikt door de IC Amsterdam – Brussel te combineren met één van de vier Intercity-directtreinen per uur. Hiermee profiteert deze verbinding van de gehele HSL-Zuid en wordt de grootste reizigersstroom ten noorden van Rotterdam de gewenste snelle en overstapvrije verbinding geboden. Wij schatten de rijtijd op 2 uur 50 minuten.

Trein		Reistijd
IC Amsterdam-Brussel, met binnenlandse schade		3 u 14
IC Amsterdam-Brussel, met beperkte binnenlandse schade		3 u 23
IC direct	IC Amsterdam-Brussel	2 u 53

Een bijkomend voordeel is dat het materieel efficiënter en effectiever wordt ingezet, enerzijds door de kortere omlooptijd Amsterdam – Brussel, anderzijds door een veel gelijkmatiger bezetting van de IC Amsterdam – Brussel op het Nederlandse traject. De reiziger profiteert daar ook van, in de vorm van meer beschikbare materieelcapaciteit.

Deze oplossing heeft wel tot gevolg dat de reizigers tussen België en Den Haag moeten overstappen. Hun extra reistijd ten opzichte van de rechtstreekse verbinding zal hoogstens enkele minuten bedragen, gegeven de hoge treinfrequentie met 6 Intercity's per uur tussen Rotterdam en Den Haag. De comfortvermindering zal zo veel mogelijk moeten worden gecompenseerd door een overstap op hetzelfde perron in Rotterdam.

Deze nadelen treffen een veel kleiner aantal reizigers dan van/naar Amsterdam en Schiphol. Den Haag is echter wel de regeringshoofdstad en een belangrijke internationale bestemming. Reeds bij het besluit om de HSL-Zuid niet via Den Haag te bouwen zijn toezeggingen over de aansluiting op het HST-netwerk gedaan, die tot nu toe echter weinig waard bleken. Wij vinden het gewenst dat Den Haag voldoende kwaliteit wordt geboden in zijn aansluiting op het internationale netwerk. Hierbij zou ook de mogelijkheid van een betere verbinding met Duitsland in beeld moeten zijn.

Een verdere verkorting van de reistijd Amsterdam – Brussel, tot omstreeks 2 u 35, zou mogelijk zijn door de omweg via Brussel-Nationale Luchthaven en langdurige stilstand aldaar ongedaan te maken. Hier spelen echter belangen en afwegingen in België een grote rol. TreinTramBus zal zich in België sterk maken voor een rijtijdverbetering op het Belgische deel van de route.

Bij de verlegging van de route van de Intercity Amsterdam – Brussel via Breda vinden wij het een vereiste dat Roosendaal een verbinding op IC-niveau met Antwerpen behoudt. Wij weten dat dit ook uw voorkeur heeft, en dat het de NMBS is die hiervoor de benodigde extra inspanning moet doen. Vanzelfsprekend pleit TreinTramBus deze oplossing in België.

Ons vervangende advies over het alternatieve vervoeraanbod tussen Nederland en België luidt: combineer de Intercity Amsterdam – Brussel met één van de Intercity-directtreinen, zorg in Rotterdam voor een gemakkelijke overstap op/van de Intercity naar Den Haag, en maak met de NMBS een harde afspraak om te komen tot een verbinding Antwerpen – Roosendaal op IC-niveau.

Als dit betekent dat het eindbeeld voor de IC Amsterdam-Brussel niet in 2017 maar in 2018 gerealiseerd wordt, waarbij de reiziger dan per saldo wel een betere kwaliteit krijgt, zou dit jaar uitstel wat ons betreft geen beletsel moeten zijn. 2018 is bovendien voor de NMBS een herontwerpjaar voor de nationale dienstregeling. Dit betekent dat er dan meer ruimte kan zijn voor aanpassingen aan Belgische zijde.

TreinTramBus zet zich in en zoekt steun voor:

- een goed rijpad voor de IC Amsterdam – Brussel op het Belgische traject met goede aansluitingen in Breda;

- een verkorting van de reistijd in België door het vermijden van Brussel-Nationale Luchthaven, een omweg waar meer reizigers last van hebben dan het aantal dat hier baat bij heeft;
- een bediening van Antwerpen – Roosendaal op IC-niveau vanaf het moment dat de IC Amsterdam – Brussel via Breda gaat rijden.

3. Beoordeling van ons voorwaardelijk advies van oktober 2013 aan IenM over het alternatief vervoeraanbod

Na het stranden van het Fyra-project hebben de consumentenorganisaties in het Locov in 2013 aan het ministerie van IenM een 'ja mits'-advies gegeven over het alternatieve plan van NS en NMBS.² 'Ja' omdat de spoorvervoerders hiermee eindelijk kozen voor een flexibel te gebruiken intercity, naast de reserveringsplichtige en voor velen te dure hogesnelheidstreinen die bovendien Noord-Brabant links lieten liggen. En ook omdat wij altijd voorstander zijn geweest van integratie van treindiensten over de HSL-Zuid en het hoofdrailnet.

Onze 'mitsen' hadden onder meer betrekking op de lange rijtijd van 3 uur 14 minuten van de Intercity Amsterdam – Brussel. Ons voorbehoud bij het positieve advies aan IenM was dan ook dat de vervoerders op afzienbare termijn een verbetering tot op zijn hoogst de rijtijd van 2012 zouden bereiken. En dat er een goede oplossing voor Roosendaal zou komen bij het verdwijnen van de IC-verbinding met Antwerpen.

Wij stellen vast dat het eindbeeld in uw uitwerking voor 2017 niet voldoet aan de voorwaarden waaronder wij in 2013 een positief advies hebben uitgebracht. Onze eerste en belangrijkste voorwaarde was een betere reistijd van de Intercity Amsterdam – Brussel, die in geen geval hoger zou mogen liggen dan de 2 uur 56 minuten van 2012. Deze rijtijd wordt zelfs niet bij benadering bereikt. Daarnaast is duidelijk geworden dat zelfs een kleine rijtijdverbetering al leidt tot onaanvaardbare effecten op de dienstregeling in de Randstad.

De conclusie kan niet anders zijn dan dat het opnemen van Den Haag in de route van de Intercity Amsterdam – Brussel meer kwaad dan goed doet en het grotere belang van een échte snelheidsverbetering in de weg staat. In het belang van een goed treinaanbod voor een grote meerderheid van de reizigers zal de route via Den Haag moeten worden losgelaten.

Ons positieve advies van oktober 2013 aan het ministerie van IenM over het alternatieve vervoeraanbod kan, voorzover het de verbinding Nederland - België betreft, slechts in stand blijven indien wordt voldaan aan onze voorwaarde van een verkorting van de rijtijd van de Intercity Amsterdam – Brussel tot op zijn hoogst het niveau van 2012, te weten 2 uur 56 minuten. Dit is het geval als ons advies onder (2) wordt gevolgd.

² Locov 2013-244656, advies alternatief vervoeraanbod tussen Nederland en België, 18 oktober 2013.

Tenslotte

Het ligt in ons voornemen om dit advies in de aanloop naar de Kamerbehandeling van het Fyra-rapport ook naar de Tweede Kamer te sturen. Dit zullen wij echter niet eerder doen dan nadat NS en IenM hebben kunnen reageren.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Kruyt', with a long horizontal line extending to the right from the end of the signature.

Arriën Kruyt