



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
NS Reizigers
Directeur commercie
Hans Peters
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon
Arnoud Frerichs
Datum
18 maart 2014
Ons kenmerk
Locov 2014-70895
Onderwerp
Advies dienstregeling 2015

Doorkiesnummer
070-4569556
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
CC/PA/TD-673

Geachte heer Peters,

Op 19 februari 2014¹ is ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies gevraagd over de basisuurpatronen en de 7x24 uuruitwerking van de dienstregeling voor 2015. Wij voldoen graag aan het verzoek en houden hierbij de volgorde van de adviesaanvraag aan.

2.1 Verbetering van uurdiensten tot halfuurdiensten op werkdagen tot 20.00 uur

Wij zijn positief over de frequentieverbetering op werkdagen buiten de spitsuren tot 20.00 uur op de Sprinterdiensten Arnhem - Ede-Wageningen, Dordrecht - Breda, Dordrecht - Roosendaal en Sittard - Heerlen. Hiermee geeft u gevolg aan de minimumeis voor de bediening van stations op het hoofdrailnet in het Programma van Eisen van het ministerie van IenM voor de nieuwe vervoerconcessie vanaf 2015. De frequentieverhoging geeft op de betrokken trajecten meer reismogelijkheden, in het bijzonder voor de tussenliggende Sprinterstations, waarmee de aantrekkelijkheid van het OV-netwerk verbetert.

De frequentieverhoging van de Sprinterdienst Arnhem - Ede-Wageningen is goed voor Oosterbeek en Wolfheze maar komt niet tegemoet aan de wensen van de reizigers uit Amersfoort, Barneveld en Lunteren. In de richting Arnhem blijft sprake van een ongelukkige overstap, met lange wachttijd en trappenlopen. Wij adviseren u te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om deze verbinding te verbeteren, zodat meer reizigers hiervan gebruik zullen maken. Wij vragen u hierbij niet alleen de mogelijkheid van een verbeterde overstap te bezien, maar ook de optie te betrekken van een combinatie van beide stoptreindiensten die nu

¹ CC/PA/TD-673 adviesaanvraag dienstregeling 2015

Secretariaat

Bezoekadres
Plesmanweg1-6
2596 JG DEN HAAG

Postadres
Postbus 20905
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999
Telefax (070) 456 9393

Bereikbaar vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 1.

In het Locov hebben zitting: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, NS, ProRail, ANWB, Consumentenbond, Ieder(in), Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, Ouderenorganisaties CSO en ROVER.

in Ede-Wageningen eindigen, zoals bepleit door de Provincie Gelderland en de gemeenten Barneveld en Ede. Het is ons bekend dat de concessie voor de Valleilijn van Connexxion is. Dit hoeft geen beletsel te zijn als de betrokken partijen met elkaar tot een goed afsprakenkader kunnen komen, onder andere m.b.t. enkelvoudig in- en uitchecken.

2.2 Latere treinen op vrijdag en zaterdag

Wij waarderen de verbeteringen in de late en nachtelijke verbindingen in het weekeinde, door toevoeging van nieuwe treinen en betere onderlinge afstemming van de late verbindingen. Het is van maatschappelijk belang dat bezoek aan o.a. culturele evenementen voor een groter publiek mogelijk wordt gemaakt met een veilige vorm van vervoer. Wij geven u in overweging het verbeterde aanbod – met kaartje en dienstregeling – in de vorm van flyers of andere media actief onder de aandacht te brengen bij de beoogde doelgroepen.

In een thema-overleg hebben wij inmiddels vernomen dat op de route Utrecht – Nijmegen het inleggen van één van de drie nieuwe treinen wordt verhinderd door het onderhoudsrooster. Dat is jammer, omdat de tijden van de twee andere nieuwe nachtverbindingen nu ver uit elkaar komen te liggen. De treinen rijden slechts twee nachten per week, zodat er ruimte zou kunnen zijn voor een aanpassing van het onderhoudsrooster om toch alle drie de treinen te kunnen rijden, of anders tot een betere spreiding van de twee wél mogelijke treinen te komen.

2.3 Meer intercity's tussen Deventer en Amersfoort

Wij verwelkomen de doortrekking van meer Intercity's Amsterdam Centraal – Amersfoort naar Deventer op werkdagen buiten de spitsuren. Hiermee komt u in belangrijke mate tegemoet aan ons advies bij de jaardienstregeling 2013. De gewijzigde opzet van deze jaardienstregeling hield naast verbeteringen ook een verslechtering van diverse aansluitingen te Deventer, Apeldoorn en Amersfoort in. De naar Deventer doorgetrokken Intercity's Amsterdam Centraal – Amersfoort bieden niet alleen extra reismogelijkheden, maar heffen op de desbetreffende uren ook de verslechtingen van de aansluitingen op. Tevens wordt op deze uren weer een rechtstreekse verbinding geboden van Deventer, Apeldoorn en Amersfoort met Amsterdam Centraal.

Aan de bovengenoemde verbetering wordt bijgedragen doordat u het aantal treinen op het binnenlandse deel van de 'Berlijnroute' per saldo met één verhoogt. Ook daarmee zijn wij uiteraard content.

2.4 Frequentieverhoging Nijmegen – Wijchen en opening station Goffert

De frequentieverhoging naar vier Sprinters per uur tussen Nijmegen en Wijchen in de brede spits en de opening van Nijmegen Goffert betekenen een goede stap vooruit in het stadsregionale OV-netwerk. Ons advies is positief.

2.5 Utrecht – Breukelen

Wij zijn van mening, dat er geen sprake van kan zijn, dat de in het kader van Randstadspoor tot stand gebrachte kwartierdienst (gedeeltelijk) wordt teruggedraaid. Zeker in dit deel van het land gaat de ontwikkeling van stadsgewestelijke treindiensten in de richting van hoogfrequent en niet laagfrequent. Daarnaast zijn wij er nog steeds voorstander van dat twee van de nu in Breukelen eindigende Sprinters gaan doorrijden naar Amsterdam.

Het is duidelijk dat het aantakken van buslijnen op de trein in Breukelen geen succes is. Wij schrijven dit in belangrijke mate toe aan het ontbreken van tariefintegratie, waardoor een overstap financieel wordt ontmoedigd. Tariefintegratie is een essentiële pijler van een succesvol 'visgraatmodel'.

2.6 Aanpassing treindienst Alkmaar - Haarlem en Haarlem - Amsterdam

In onze ogen gaan uw plannen voor een verminderd en gewijzigd treinaanbod geheel tegen de trend in om de attractiviteit van het openbaar vervoer te verbeteren. De drijfveer lijkt ons dan ook vooral een bedrijfseconomische. Wij begrijpen dat ieder bedrijf altijd kritisch naar de kosten moet kijken, maar in uw plannen zien wij te veel verslechtingen voor reizigers in zowel spits- als daluren.

- a. De intercityverbinding Alkmaar – Beverwijk - Haarlem staat, ondanks de amputatie van het deel naar Den Haag in 2012, in de toptien van meldingen bij Rover van volle treinen in de spits. Uw plan is om hier een Sprinterdienst van te maken die onderweg op alle negen stations stopt in plaats van de huidige vier. Daarmee wordt de rijtijd op dit traject verlengd van 32 naar 39 minuten. De trein wordt bovendien drukker, doordat meer stations worden bediend. In de daluren is dit geen probleem, maar in de spits zijn deze treinen nu al vol. Daarbij is uw plan om het huidige dubbeldeks materieel met 319 zitplaatsen tweede klasse te vervangen door Sprintertreinstellen van de eerste generatie met in de maximale samenstelling 208 zitplaatsen tweede klasse en 96 klapzitjes. Kortom: de reistijd en het comfort worden slechter, en in de spits worden de volle treinen nog voller.
- b. Reizigers uit Heemskerk, Beverwijk en de stopstations tot Haarlem verliezen buiten de spitsuren hun directe verbinding met Amsterdam. Met de overstap in Haarlem wordt hun reis enkele minuten langer. Zij stappen over op/van de intercity serie 2200 tussen Haarlem en Amsterdam. De intercity's op dit traject zijn ook buiten de spits al vaak druk bezet. Ze zullen nu voller worden, doordat u de eraan voorafgaande Sprinters tussen Haarlem en Amsterdam buiten de spits schrapt. Deze Sprinters worden op dit moment ook gebruikt door veel reizigers tussen Haarlem en Amsterdam; deze reizigers komen er dus bij in de IC-serie 2200.
- c. Haarlem Spaarnwoude en Halfweg-Zwanenburg gaan buiten de spits terug van een kwartierdienst naar een halfuurdienst. Het laatstgenoemde station is iets meer dan een jaar geleden geopend. Dat is dus vrij recent. NS gunt het station wel erg weinig tijd om zich te bewijzen. Beide Sprinterstations bedienen ook bedrijfslocaties en winkelvoorzieningen die juist buiten de spitsuren veel publiek trekken (Ikea, outletcentrum Sugar City in ontwikkeling). Met een lagere treinfrequentie drijft u dit publiek meer naar de auto. Dit geldt overigens eveneens voor het hier werkzame personeel dat vooral buiten de spits reist. Ook verdubbelen de reistijden naar stations aan de Kennemerlijn. Zo gaat de reistijd Beverwijk – Haarlem Spaarnwoude buiten de spits van 23 naar 47 minuten, vanwege 27 minuten overstaptijd in Haarlem.
- d. Het schrappen van de Sprinterdienst Amsterdam – Haarlem – Uitgeest valt ongelukkig samen met de uitdunning op de latere avond en de zondagochtend van de intercityfrequentie op de route Amsterdam – Haarlem – Leiden en verder (van vier keer per uur tot twee keer per uur). Hierdoor ontstaat een zeer onregelmatige spreiding over het uur van de nog wel rijdende treinen tussen Amsterdam en Haarlem. Van Amsterdam naar Haarlem ontstaan na circa 22.30 uur intervallen van afwisselend acht en

tweëntwintig minuten. Van Haarlem naar Amsterdam zijn de intervallen vanaf circa 23.30 uur beurtelings vier en zesentwintig minuten. Juist op de late avond is er een aanzienlijke vervoersvraag tussen Amsterdam en Haarlem, en dit niet alleen in het weekend. Hier speelt het verminderde en onregelmatige aanbod van NS erg slecht op in.

- e. Door het bij (d) genoemde effect op de late avond en op zondagmorgen verslechteren ook trein- en busaansluitingen, waarmee de kwaliteit van het OV-netwerk achteruitgaat. Tot de getroffen reizigers behoren opnieuw de gebruikers van de Kennemerlijn. Reizigers tussen Amsterdam en de stations Bloemendaal tot en met Heemskerk krijgen in Haarlem een langere overstaptijd. Door een verschuiving van de patroontijden zal dit in de late avond 12 minuten worden en op zondagochtend, als de patroontijden niet verschuiven, 24 minuten.

De problemen bij (d) en (e) zouden op zijn minst kunnen worden verzacht door op het traject Amsterdam – Haarlem de ontstane gaten in de dienstregeling op de late avond en de zondagochtend te dichten. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door op die tijden de treinen van de Kennemerlijn door te laten rijden naar Amsterdam, als intercity of als Sprinter. Maar ook met deze eventuele reparatie blijven wij van mening dat de omvang van de verslechtingen voor de reizigers in dit plan niet acceptabel is. Zo gaan reizigers uit Beverwijk er buiten de spits in meerdere opzichten op achteruit: verlies van de intercitykwaliteit, langere reistijden en meer overstappen. Wat de wijziging (inclusief de veranderende vertrektijden in de loop van de avond) betekent voor de busaansluitingen in de knoop Beverwijk is nog niet duidelijk.

Tegenover deze verslechtingen staat als enige verbetering dat de stations Bloemendaal, Santpoort Zuid, Santpoort Noord, Driehuis en Heemskerk in de spitsuren vier keer per uur in plaats van twee keer per uur worden bediend, met intervallen van afwisselend tien en twintig minuten. Maar voor de reizigers richting Amsterdam (het merendeel) zullen de twee keer per uur toegevoegde Sprinters in de praktijk waarschijnlijk de enige aantrekkelijke optie blijken. Het alternatief is een overstapverbinding met treinen die al zeer vol op het station binnenkomen. Dit geldt op zowel het traject naar Haarlem als tussen Haarlem en Amsterdam. Dit is voor een groot deel van de forenzen uit Bloemendaal enz. dus geen effectieve frequentieverhoging. Hier komt bij dat deze frequentieverhoging wordt gerealiseerd voor relatief beperkte reizigersaantallen (Bloemendaal t/m Driehuis hebben dagelijks elk 800 tot 1300 instappers) en ten koste van extra stops en langere reistijd voor grotere reizigersaantallen in de huidige intercity's. Deze zijn nu al zo vol dat veel mensen moeten staan.

Per saldo gaan er zodoende op werkdagen in de spits hooguit enkele honderden reizigers op vooruit, terwijl op alle dagen van de week in zowel spits- als daluren duizenden reizigers per dag erop achteruitgaan.

Het is ons duidelijk dat de reizigersaantallen op de Kennemerlijn in de daluren niet zo groot zijn en wij begrijpen dat het wenselijk is om tot een betere bezettingsgraad van de treinen te komen.² Wij hebben ook gezien dat u enkele alternatieven heeft onderzocht om een efficiencyverbetering te bereiken met minder onaangename gevolgen voor de reizigers. Alternatieven die om verschillende redenen niet uitvoerbaar zijn gebleken. Wij zijn van mening dat er

² De opheffing van Sprinters tussen Amsterdam en Haarlem buiten de spitsuren wordt door NS niet gemotiveerd door een slechte bezettingsgraad. Wij nemen deze slechte bezettingsgraad op dit traject ook niet waar. De Sprinters worden immers ook gebruikt door reizigers tussen Amsterdam en Haarlem. NS heeft ons geen bezettingcijfers verstrekt die het bovenstaande weerleggen.

wel een betere oplossing kan worden gevonden, wanneer met een bredere blik naar de treindiensten boven de lijn Amsterdam - Haarlem wordt gekeken. Zeker wanneer u hierbij ook de speelruimte betreft die het voor 2017 geplande herontwerp van de landelijke dienstregeling biedt (met meer infrastructurele mogelijkheden op diverse plaatsen in het net). De huidige problematiek rond Hoorn vraagt daar ook om. Wij denken dat de Kennemerlijn met betere aansluitingen in Uitgeest op de Zaanlijn en in Haarlem op de IC naar Den Haag attractievere reistijden kan bieden.

De driehoek Alkmaar – Haarlem - Amsterdam behoort niet tot de krimpregio's van Nederland. De verwachte groei van de mobiliteit tot 2020 en 2030 in dit deel van de Randstad is voor een belangrijk deel, maar niet alléén, gericht op Amsterdam. De vervoersvraag rond de Kennemerlijn is, zoals u aangeeft, relatief sterk verspitst. Een verslechtering van het aanbod in de daluren versterkt dit effect verder. Wij denken dat u het antwoord hierop beter kunt zoeken in een slimmere inzet van materieelcapaciteit, die de bezettingsgraad op minder drukke trajecten verbetert zonder het aanbod te verslechteren. Wij begrijpen dat de mogelijkheden hiervoor op korte termijn beperkt zijn, maar in 2017 zouden hier wel mogelijkheden moeten kunnen liggen.

Op de korte termijn is het overigens goed denkbaar dat de vervoersvraag per trein impulsen krijgt door een opgaande conjunctuur, de recente opheffing van de populaire draagvleugelbootdienst IJmuiden Oost – Amsterdam Centraal en de renovatie van de Velsler autotunnel in 2015 en 2016, die voor verkeershinder zal zorgen.

Wij adviseren u om het voorgelegde plan niet in de dienstregeling 2015 door te zetten. Kies voor een offensieve benadering gericht op groei met een resultaat in 2017, in plaats van defensieve benadering met acceptatie van voortgaand reizigersverlies. Hierbij is een bredere samenwerking met regionale overheden en vervoerders, gezien de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen en optimale afstemming binnen het OV-netwerk van trein en bus, wel noodzakelijk.

2.7 Grensoverschrijdende treindiensten

De wijziging van de treindienst naar Berlijn vinden wij een mooie verbetering. De vertrektijden van de toegevoegde verbinding zijn erg vroeg, maar bieden wel een aantrekkelijke aankomsttijd in o.a. Hannover en Berlijn. De rechtstreekse verbinding van Hengelo naar Amsterdam verschuift in de ochtendspits naar een beter moment. Het schrappen van de laatste verbinding naar Bad Bentheim vinden wij niet bezwaarlijk, gezien het ontbreken van verdere reismogelijkheden naar steden van meer belang en ook omdat u dit op het traject tot Hengelo compenseert met een extra binnenlandse intercity.

De aansluiting van de stoptrein uit Antwerpen in Roosendaal op de intercity serie 2600 naar Rotterdam en verder is zeer ongelukkig, doordat de treinen niet meer (zoals tot eind 2013) aan hetzelfde perron staan en de overstaptijd slechts 3 minuten is. Deze aansluiting loopt hierdoor haast per definitie mis. Wij weten dat de oplossing door conflicterende treinbewegingen niet eenvoudig is. Dit mag echter niet betekenen dat NS, NMBS en ProRail berusten in deze uitermate klantvriendelijke situatie. Wij vragen u, welke stappen u onderneemt om dit probleem (dat al sinds eind 2013 bestaat) op te lossen.

Met betrekking tot de IC Brussel verwachten wij op korte termijn een afzonderlijke adviesaanvraag van u.

Graag worden wij op korte termijn door u geïnformeerd over alle wijzigingen in de jaardienstregeling 2015 van grensoverschrijdende treindiensten, inclusief de

7x24-uursuitwerking. Wij hebben begrepen dat er in ieder geval een concreet voornemen tot een significante wijziging bestaat op de verbinding Maastricht-Luik, in de vorm van het schrappen van vroege en late treinen.

Wij zijn natuurlijk van harte bereid het advies nader toe te lichten wanneer u dit wenst.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Arriën Kruyt', written over a long horizontal line that ends in a small arrowhead pointing to the right.

Arriën Kruyt