



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan

Nederlandse Spoorwegen
drs. J.P.B. Huberts
Directievoorzitter NS Reizigers
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon
drs. A. Frerichs

Datum
29 mei 2009

Ons kenmerk
Locov 2009/93

Onderwerp
Advies kleine wijzigingen dienstregeling per 14 juni 2009

Doorkiesnummer
070 3519556

Bijlage(n)
-

Uw kenmerk
CC\PA\WS-481

Geachte heer Huberts,

In uw brief van 18 mei 2009¹ vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over uw voorgenomen besluit met betrekking tot kleine wijzigingen in de lopende dienstregeling per 14 juni 2009. Het door u gevraagde advies, waarin wij de volgorde van uw adviesaanvraag volgen, vindt u hieronder terug.

Advies

1. Aanpassing dienstregeling stoptreinen midden-Brabant

Op de voorgestelde aanpassingen van de dienstregeling m.b.t. de stoptreinen in midden-Brabant adviseren wij positief. Hoewel de aanpassingen zijn ingegeven door overwegingen m.b.t. logistiek en treinpunctualiteit, denken wij, net als NS, dat de reizigers er ook door betere verbindingen van zullen profiteren. Naast de winstpunten die u aangeeft, zijn wij ook verheugd met de verbetering in de aansluiting tussen de stoptreinen Utrecht – 's-Hertogenbosch en 's-Hertogenbosch – Eindhoven. De overstaptijd wordt nu een kwartier of nog iets minder, een forse vooruitgang ten opzichte van de 30 minuten overstaptijd die de dienstregeling 2007 introduceerde.

2. Minder capaciteitstreinen tussen Utrecht en Zwolle

Bij het schrappen van de capaciteitstreinen tussen Utrecht en Zwolle hebben wij enige zorgen over de zitplaatskans en de overzichtelijkheid van het treinaanbod. Het schrappen van 'voortreinen' mag er niet toe leiden dat reizigers in de reguliere Intercity's geen zitplaats meer kunnen vinden. Dit geldt ook bij een toename van het aantal reizigers in de desbetreffende (dal)uren op deze verbinding door het streven naar vervoersgroei. Mocht zich structureel de situatie voordoen dat reizigers in de reguliere IC-treinen geen zitplaats kunnen vinden, dan gaan wij ervan uit dat NS de geschrapte voortreinen opnieuw inlegt. Verder pleiten wij. Om de dienstregeling overzichtelijk te houden, voor het handhaven van trein 12553. Wanneer deze trein niet meer rijdt, valt er een gat in het aanbod van capaciteitstreinen. Voor de andere twee treinen die u wil laten vervallen geldt dit niet.

¹ Locov 2009/87, adviesaanvraag kleine wijzigingen dienstregeling per 14 juni 2009.

Secretariaat

Bezoekadres
Koningskade 4
2596 AA DEN HAAG

Postadres
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 351 8999
Telefax (070) 351 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, ANWB, Consumentenbond, Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland, Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, Ouderenorganisaties CSO en ROVER.

3. Vakantiedienstregeling

Wij hebben geen opmerkingen op de vakantiedienstregeling en kunnen akkoord gaan met uw voornemen.

4. Hoogfrequent rijden

Wij begrijpen het belang van een praktijkproef met hoogfrequent rijden. Maar wij vinden de gevolgen van deze proef voor de reizigers té ingrijpend. Dit nog los van de eventuele problemen die zich bij de daadwerkelijke proef voordoen. De proef wordt gehouden in de spitsuren, waarin grote aantallen reizigers onderweg zijn naar hun werk, opleiding enzovoort. Wij vinden dit een ongeschikte proeftuin en adviseren u deze dienstregelingopzet niet in de praktijk uit te voeren, en al helemaal niet tijdens drukke uren.

Wij vinden de proefuitwerking zonder toepassing in de praktijk al waardevol. Zij brengt een aantal neveneffecten in beeld die optreden wanneer 'hoogfrequent rijden' op een deel van een corridor wordt ingevoerd, waarbij de intervallen tussen de treinen niet netjes op elkaar aansluiten (niet deelbaar zijn op de tussenpozen waarmee op de minder frequente trajecten wordt gereden). Volgens ons is het onvermijdelijk dat doorgaande treinen op de punten waar de corridorfrequentie verandert langer blijven stilstaan om opnieuw 'in patroon' te komen, of dat doorgaande verbindingen worden geknipt. Beide effecten zien wij in de uitwerking optreden. De reis Amsterdam CS – Maastricht gaat vier minuten langer duren, Schiphol – Eindhoven twee minuten langer en Alkmaar – Eindhoven negen minuten langer. De in 2007 geïntroduceerde rechtstreekse verbinding tussen Alkmaar/Castricum/Zaandam en Limburg komt te vervallen; deze reis gaat tijdens de HF-perioden 12 minuten langer duren. In talloze andere relaties treden reistijdverlengingen van twee of meer minuten op.

In uw besluit over de dienstregeling 2010 verwacht u dat een reistijdverlenging van twee minuten een aanzienlijk effect zal hebben op de groei van het aantal reizigers op de Intercityverbinding met Assen en Groningen. Dit roept de vraag op, wat een reistijdverlenging van vier minuten betekent voor de attractiviteit van de Intercityverbinding van Amsterdam met Weert, Sittard, Heerlen en Maastricht.

Een tweede neveneffect is dat de reizigers met andere lijnvoeringen en vertrekpatronen worden geconfronteerd. Er is al sprake van een verschil tussen spits- en daluren, en bij deze proef geldt tevens dat de spitsuurreizigers in de desbetreffende week met een andere lijnvoering en een ander vertrektijdenpatroon te maken krijgen. De gevolgen voor de reizigers die binnen het HF-deel van de corridor blijven zijn beperkt (binnen 10 minuten is er wel weer een volgende trein). Maar voor reizigers die ook buiten het HF-gedeelte komen, kan de verrassing onaangenaam zijn. De Intercity naar Maastricht vertrekt immers drie minuten vroeger uit Amsterdam en vijf minuten vroeger uit Utrecht. Wie op de gebruikelijke tijd in Alkmaar de Intercity pakt die in Eindhoven aansluiting geeft op de Intercity naar Venlo, zal in Eindhoven merken dat hij deze aansluiting mist en dus een half uur langer onderweg is.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,



drs. G.B.M. Leers,
voorzitter Locov