LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
Directievoorzitter NS Reizigers
Ingrid Thijssen
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Datum
21 augustus 2012
Ons kenmerk
Locov 2012-170212
Onderwerp
Advies dienstregeling 7x24 uur 2013

Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
CC/PA/WS-619

Geachte mevrouw Thijssen,
In uw brief van 22 juni 2012[1] vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over de uitwerking van de dienstregeling voor 2013. Wij voldoen met deze brief graag aan uw verzoek.

Wij willen allereerst opmerken, dat het uitwerkingsproces van het dienstregelingontwerp niet eindigt op het moment van een adviesaanvraag. Na ontvangst van de adviesaanvraag over de 7x24-uursuitwerking hebben wij nog enkele malen met uw medewerkers gesproken over verdere ontwikkelingen, soms ook met betrekking tot het basisuurpatroon. Dit advies gaat derhalve ook in op enkele voornemens die niet (of in minder concreet uitgewerkte vorm)in de adviesaanvraag zijn beschreven.

Advies

Wijziging lijnvoering IC-treinseries ten noorden van Leiden

De recente treinbotsing bij Amsterdam is voor ProRail aanleiding om scherpere eisen te stellen bij potentiële conflictpunten in het dienstregelingontwerp. Dit maakt een aanpassing in de tijdligging en/of lijnvoering van Intercitydiensten rond Leiden noodzakelijk. Omdat hierover op korte termijn een beslissing moest worden genomen, heeft u ons tijdens de Locov vergadering enkele varianten voorgelegd, waarop wij u onze reactie hebben gegeven. Het besluit dat u vervolgens heeft genomen, komt overeen met onze voorkeur.

[1] CC/PA/WS-619 Adviesaanvraag dienstregeling 7X24 uur 2013

Secretariaat
Bezoekadres
Koningskade 4
2596 AA DEN HAAG
Postadres
Postbus 20906
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, Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland, Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, Ouderenorganisaties CSO en ROVER.

Voor alle volledigheid herhalen wij hieronder de argumenten voor onze voorkeur voor alternerende lijnvoering, met een IC-dienst Amsterdam Centraal – Den Haag Centraal (huidige treinserie 2600) via Haarlem en de Vlissingse IC-dienst (huidige serie 2100) via Schiphol:

- deze variant is minder vertragingsgevoelig dan varianten met verschoven patroontijden;
- er worden geen aansluitingen van Intercity's tussen de richtingen Haarlem en Utrecht verbroken in Amsterdam;
- de goede kwartierligging van de Intercity's Leiden – Haarlem - Amsterdam blijft behouden;
- de directe relatie Haarlem – Den Haag C komt terug (een reizigerswens, al is dit nog geen oplossing voor de richting Beverwijk).

Wij vinden deze voordelen aanzienlijk groter dan de nadelen, te weten het vervallen van de rechtstreekse verbinding Den Haag C - Amsterdam Lelylaan en de rechtstreekse relatie Haarlem – Roosendaal en verder. Een rijtijdverlenging van 2 minuten in de relatie Den Haag Centraal – Amsterdam Centraal is in alle varianten onvermijdelijk.

Het lijkt ons wenselijk om de nu voor 2013 herziene lijnvoeringsvariant zo te laten, ook als de huidige capaciteitsbeperkingen na de spooraanpassingen bij Den Haag Centraal verleden tijd zijn. Dan zijn er in 2015 ook geen teleurstellingen bij reizigers over vervallen verbindingen met Schiphol.

Uitsnijdingen in de tweede helft van de avond en op zondagochtend
Het verlagen van de ritfrequentie in perioden met een geringe vervoersvraag is een gebruikelijke manier om de efficiency van de dienstverlening op peil te houden. Het is wel van extra groot belang dat de aansluitknopen op de overstapstations bij verlaagde ritfrequenties intact blijven. Dit laatste is in de dienstregeling 2013, door verschoven patroontijden, op een aantal relaties niet meer het geval. Wij vinden dit een ongewenste ontwikkeling.

Wij hebben het ontwerp van de dienstregeling voor 2013 in diverse themasessies met u besproken. Het belang ervan vinden wij groot genoeg om er ook in deze paragraaf van ons advies enige extra aandacht aan te geven. Wij geven hieronder onze overwegingen bij 'uitsnijdingen' van de dienstregeling in het algemeen, en gaan vervolgens in op de gesneuvelde aansluitknopen in de dienstregeling 2013 in het bijzonder.

Vanuit het oogpunt van een attractief aanbod zou het ideaal zijn om de basisfrequenties ook in de stille uren consequent vol te houden. De reiziger hoeft dan niet te vrezen dat de terugweg anders verloopt dan de heenweg en dat er in de late avond – bij gesloten voorzieningen en een lagere perceptie van sociale veiligheid – een lange wachttijd kan zijn op een overstapstation.

U kunt in stille uren de productiekosten verlagen door met kleinere eenheden te rijden. Die mogelijkheid wordt naar onze mening niet altijd goed benut. Wij adviseren u daarom meer dan tot nu toe de afstemming van de geboden capaciteit op de vraag toch in de eerste plaats te zoeken in verkleining van de capaciteit per trein en pas tot verlaging van frequentie over te gaan als die ingreep onvoldoende effect oplevert. Dit zal naar verwachting voor een substantieel aantal reizigers een reistijd verlenging van een kwartier of meer kunnen besparen. Alleen als dat ook geen voldoende besparing meer oplevert, achten wij het verantwoord de frequentie terug te schroeven. Gedacht wordt daarbij het eind van de avond en zondagmorgen (heel) vroeg. Dit heeft dan wel effect op het aantal reismogelijkheden per uur. Maar wat ons betreft zou het

effect echter niet mogen zijn, dat de reis aanmerkelijk langer duurt en dat de reiziger lang moet wachten op overstapstations.

Als gevolg van de ingreep in de traditionele knooppuntenstructuur van de dienstregeling ontstaan deze ongewenste bijeffecten wel degelijk. Zoals opgemerkt in ons advies over het basisuurpatroon 2013, kunnen wij uw afweging van voor- en nadelen van deze ingreep volgen. Wij hebben daar wel bij aangedrongen dat u, als consequentie van deze keuze, uitsnijdingen die tot aanzienlijk langere reis-/overstaptijden leiden niet moet toepassen maar zoveel mogelijk tot aanpassing van de individuele treincapaciteit moet overgaan. Alleen op de wijze kan de grens van het verantwoord doorrijden met de basis-treinfrequenties verantwoord worden verlegd. In de laatste themasessie hebben wij meer inzicht gekregen in de betrokken reizigersaantallen. Dit brengt ons met betrekking tot de in ons eerdere advies genoemde trajecten tot de volgende opvattingen.

a. Wij kunnen ons wel voorstellen dat NS op de verbinding Lelystad – Den Haag Centraal via de Schiphollijn het aantal Intercity's per uur in de tweede helft van de avond en op zondag wil beperken tot twee. Door de onregelmatige spreiding is al geen sprake van kwartierdiensten. De gekozen oplossing laat op deze tijdstippen van de beide routevarianten (via Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid) alleen de eerste intact. Deze keuze doet op tijdstippen buiten de forenzenspits recht aan het grotere belang van Amsterdam Centraal boven Amsterdam Zuid en Duivendrecht. Het nadeel van deze oplossing is wel dat de reistijd tussen Leiden/Den Haag en Almere, Lelystad, Zwolle en Noord-Nederland ongeveer een twintig minuten langer wordt. Het gaat hierbij wel om beduidend kleinere reizigersstromen dan van/naar Amsterdam Centraal. Daarbij worden de reistijden naar/van Almere en Lelystad niet langer dan in de huidige dienstregeling (al zijn die reistijden op deze uren ook nu niet bepaald concurrerend met de auto, en dus wel degelijk voor verbetering vatbaar).

   Reizigers tussen Den Haag en Zwolle/Noord-Nederland zijn in de stille uren wél langer onderweg dan vandaag. Deze reistijdverlenging zou vermeden kunnen worden door via Utrecht te reizen. Ook buiten de stille uren blijft dit in 2013 nog steeds de snelste reisweg. Helaas treedt ook hier door uitsnijding een reistijdverlenging op: de treinserie 2000 tussen Den Haag en Utrecht is dan geschrapt, waardoor de vlotte aansluiting in Utrecht verloren gaat. Dit draagt eraan bij dat wij meer moeite hebben met de uitdunningen onder (b) dan onder (a).

b. Door verschuiving van de patroontijden op de klassieke IC-noordoostassen (Den Haag/Rotterdam – Utrecht – Leeuwarden/Groningen/Enschede) heeft de uitsnijding van de IC-series 2000 en 2800 en van Sprinterserie 19800 als gevolg, dat in de stille uren belangrijke aansluitingen tussen de betrokken treindiensten in Utrecht verloren gaan. Dit leidt op die uren tot 15 minuten extra wachttijd in Utrecht en ook tot een navenant langere reistijd in de relatie tussen Den Haag, Rotterdam, Zoetermeer en Gouda enerzijds en Apeldoorn, Deventer, Twente plus Ede, Arnhem en Nijmegen anderzijds. Alleen de reizigers tussen Den Haag en Apeldoorn t/m Twente houden nog eenmaal per uur een directe (en dus optimale) verbinding.

   Het is prima dat tegelijkertijd ook de IC-relatie Utrecht – Amersfoort in de stille uren een kwartierdienst krijgt, maar daar kopen reizigers op de eerdergenoemde verbindingen niets voor.

Wij willen vragen om nog eens goed te onderzoeken of alle betrokken reizigersstromen wel in de afweging zijn betrokken en of een hogere treinfrequentie op de betrokken verbindingen tussen Utrecht en Den Haag respectievelijk Rotterdam mogelijk tot extra reizigers binnen de Randstad kan leiden. Bij de betrokken reizigersstromen gaat het om de relaties tussen Den Haag/Rotterdam (inclusief Sprinterstations als Zoetermeer) en het oosten van het land, inclusief Ede/Arnhem/Nijmegen en daarnaast ook om de reizigers tussen Den Haag en Zwolle/Noord-Nederland, die via de Hanzelijn een langere reistijd krijgen.

Sittard – Heerlen

a. De ontwerpdienstregeling biedt 's avonds een onregelmatig aanbod, vanaf het tijdstip waarop de rechtstreekse Intercity uit de richting Eindhoven naar Heerlen v.v. niet meer rijdt. Op de Intercity-halfuurdienst uit/in de richting Eindhoven sluit afwisselend een Intercity of een Sprinter naar/van Heerlen aan. Daarnaast is er nog een Intercity Sittard – Heerlen die geen IC-aansluiting geeft, maar wel een aansluiting op de stoptrein Roermond – Sittard.

   Wij adviseren voor deze uren een doorzichtiger opzet, dwz. een sprinter-halfuurdienst Sittard – Heerlen in aansluiting op de Intercity van/naar de richting Eindhoven. De Sprinterstations worden hierdoor beter bediend en er ontstaan betere aansluitingsmogelijkheden op trein- en busdiensten van Veolia. Wij vinden deze voordelen (en de meer duidelijke dienstregeling) in dit geval zwaarder wegen dan de 7 minuten langere reistijd van en naar Heerlen. Deze doet zich tweemaal per uur voor in vergelijking met de huidige dienstregeling (eenmaal in vergelijking met het voorstel van NS voor 2013), maar het nadeel hiervan kan door optimale bus- en treinaansluitingen worden beperkt.

   In ons voorstel rijdt er 's avonds per uur één trein minder tussen Sittard en Heerlen. Wij doen dit voorstel op voorwaarde dat de bespaarde middelen worden ingezet voor een frequentieverbetering waar meer reizigers in de betrokken regio van profiteren: een frequentieverbetering van de huidige Sprinter-uurdienst tussen de spitsuren.

b. In de relatie vanuit de richting Utrecht naar Heerlen ligt de overgang naar een overstapverbinding, met een laatste rechtstreekse trein naar Heerlen die reeds om 18.22 uur uit Utrecht vertrekt, naar onze mening op een te vroeg tijdstip. De 'Heerlense' Intercity's rijden dan enkele uren lang nog wel tussen Schiphol en Eindhoven. U verwacht op dat tijdstip onvoldoende vervoersvraag op het verdere traject in verhouding tot de kosten van een directe verbinding. Wij willen dit onderwerp graag nogmaals met u bespreken wanneer gegevens over het gebruik van de nieuwe opzet van de IC-dienstregeling richting Limburg bekend zijn.

Eerste en laatste treinen

a. Door de verschuiving in de patroontijden op de verbindingen tussen de Randstad en het noorden en oosten gaat de laatste Intercity van Den Haag naar Apeldoorn, Deventer en Twente een kwartier eerder. Dat leidt tot vervroeging van de laatste reismogelijkheden naar deze bestemmingen vanuit Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal met 25 tot 30 minuten. De laatste reismogelijkheid vanuit Amsterdam Centraal naar Enschede komt hiermee op 23:00 te liggen. Dat vinden wij erg vroeg. Ook vanaf diverse Sprinterstations ligt de laatste reismogelijkheid naar Apeldoorn en verder in 2013 een half uur eerder.

Wij vinden dit een ongewenste achteruitgang en adviseren de laatste reismogelijkheid van Amersfoort naar Enschede een kwartier later (omstreeks 00:23) in plaats van een kwartier eerder (omstreeks 23:53) aan te bieden. Hierdoor wordt de laatste reismogelijkheid uit Den Haag, Utrecht, Schiphol en Amsterdam Centraal naar Twente niet vervroegd. Ook de nadelige effecten voor de overstapverbindingen vanuit Amsterdam, Rotterdam en de Sprinters worden hiermee voorkomen. Daarnaast ontstaan hierbij mooie latere verbindingen, bijvoorbeeld vanuit Schiphol.

Een variant op de bovenstaande oplossing kan zijn om de laatste Intercity vanuit Amersfoort naar Enschede op dezelfde vertrektijd als dienstregeling 2012 te laten rijden. Dit is een kwartier later dan in de adviesaanvraag. Deze Intercity rijdt tussen Amersfoort en Enschede in plaats van trein 1787. Dit zou kunnen worden gerealiseerd door de laatste Intercity van Rotterdam naar Groningen (587) in Amersfoort uit te splitsen in delen naar Groningen en Enschede. De verschoven trein 1787 uit Den Haag kan dan eventueel tot Utrecht of Amersfoort rijden. Een andere mogelijkheid is om trein 1787 tot Utrecht of Amersfoort te laten rijden en trein 1587 door te trekken naar Enschede.

b. De laatste verbinding van Twente naar Den Haag wordt met een klein kwartier vervroegd en verandert van een rechtstreekse trein in een overstapverbinding. Daarna gaat alleen nog een Intercity tot Utrecht (1786), zonder aansluiting naar Den Haag. Wij pleiten daarom voor doortrekking van deze Intercity tot Den Haag.

c. De laatste Intercity van Utrecht naar Den Bosch en Eindhoven is vorig jaar bij een tussentijdse dienstregelingwijziging vervroegd. De laatste verbinding met Eindhoven vertrekt sindsdien al om 23.38 uur. Wij zijn van mening dat deze verbinding liefst nog een uur langer, maar in elk geval nog een halfuur langer geboden zou moeten worden.

d. Wij adviseren met klem om wijzigingen naar aanleiding van ons advies al per december 2012 door te voeren (of zo snel mogelijk daarna) en niet te wachten tot het eerstvolgende wijzigingsblad.

Serie 1500
Wij adviseren om de spitstreinen tussen Amersfoort en Deventer (serie 1500), zowel doordeweeks als op zaterdag, vaker te laten rijden. Deze spitstreinen kunnen namelijk de negatieve effecten van de verschuiving van het basisuurpatroon verzachten. Dit is het geval in Deventer (aansluiting van/naar Zwolle) en Apeldoorn (aansluiting van/naar Zutphen). Daarnaast zorgt een hogere frequentie van de spitstreinen Amersfoort-Deventer ervoor dat de pijn van de lange overstap in Amersfoort van en naar Amsterdam Centraal verzacht wordt.

Roermond – Maastricht Randwyck
Hoewel wij positief zijn over de verschuiving van het patroon met een half uur, adviseren wij om de uitsnijding in de avonduren niet eerder te laten ingaan dan in dienstregeling 2012 het geval is. Concreet adviseren wij om 20:06 nog een trein van Roermond richting Maastricht Randwyck in te leggen.

Vakantieperioden
Wij adviseren (uiteraard) positief over het afschaffen van frequentiebeperkingen in vakantieperioden. Dit is goed nieuws voor de vele reizigers die in deze periode

toch naar hun werk moeten. Aan de klachten van reizigers merken wij wel dat de ingezette capaciteit per trein soms teveel is beperkt. Wij vragen u daarop alert te zijn en waar nodig bij te sturen. Over de Flevolijn blijven doorlopend klachten komen over de treincapaciteit – zomer of winter.

Effect van bekende werkzaamheden
De combinatie van veel werkzaamheden aan het spoor en steeds strenger wordende veiligheidseisen maakt een bezinning nodig. De beschikbaarheid van het spoor voor het vervoer van reizigers en goederen - wat toch zijn bestaansreden is - kalft steeds verder af. Deze erosie van de vervoersfunctie kan en mag niet zo doorgaan. Wij hopen dat de werkgroep buitendienststellingen o.l.v. ProRail met goede voorstellen komt om – bijvoorbeeld langs de weg van innovatie – de vervoersfunctie van het spoor niet definitief tot sluitpost te laten worden.

Naast het bovenstaande, vinden wij het eveneens van groot belang dat reizigers (nog) beter worden geïnformeerd over geplande werkzaamheden die een aanmerkelijk langere reisduur, een andere reisroute en/of busvervoer met zich meebrengen.

- Geplande werkzaamheden zouden langer tevoren bekend moeten worden gemaakt. Eén week vinden wij te kort. In Groot-Brittannië moeten vervoerders 13 weken van tevoren hun dienstregeling klaar hebben.
- Informatiemiddelen op de stations en in de treinen worden nog te weinig benut voor specifieke aankondigingen van werkzaamheden.
- Tijdens werkzaamheden is de gegeven informatie op de displays op de stations en in de treinen soms inadequaat of zelfs regelrecht onjuist.

In de adviesaanvraag is sprake van een tijdelijke structurele vermindering van de treinfrequentie tussen Gouda en Utrecht in het weekend. Dit in verband met de werkzaamheden op dat traject. Het alternatief zou een groot aantal incidentele beperkingen in weekends zijn. Wij zijn verheugd dat hiervoor, door de IC-treinserie 2800 (Rotterdam – Utrecht) in het weekend in Gouda te combineren met IC-treinserie 1700/11700 (Den Haag – Amersfoort/Enschede), een oplossing is gevonden zonder grote nadelen voor de reizigers.

Leeuwarden – Zwolle
Wij hebben kennis genomen van de overeenkomst tussen NS en de provincie Friesland over een stapsgewijze verbetering van de dienstregeling op het traject Zwolle – Leeuwarden in de periode 2013-2021. Wij zijn positief over het streefbeeld met een IC- en een Sprinter-halfuurdienst. Het is hierbij duidelijk dat de Sprinters pas naar Zwolle kunnen doorrijden als het capaciteitsknelpunt op het baanvak Zwolle – aansluiting Herfte is opgelost. Daarom is het jammer dat een overstap tussen de Sprinters op hetzelfde perron in Meppel met de bestaande infrastructuur niet uitvoerbaar is.

Los van de infra-afhankelijke verbetering vinden wij het tempo waarin de verbeterstappen worden gezet te laag. Vanaf 2015 is NS verplicht ook de Sprinterstations twee maal per uur te bedienen. Het is logischer om dat meteen in de voor 2017 geplande opzet te doen, in plaats van twee overgangsjaren in te lassen met een suboptimaal model, met meer gewenningsmomenten voor de reizigers.

Zwolle
De latere aanpassing van de wissels in Zwolle betekent voorlopig een beperking ten opzichte van de oorspronkelijk geplande dienstregeling 2013. U heeft de mogelijke varianten in een themasessie met ons besproken. Daarbij hebben wij aangegeven uw voorkeur met een langer stationnement voor de Leeuwarder Intercity te ondersteunen, omdat deze – hoe vervelend ook voor de Friese reizigers – de reizigers van/naar en via Zwolle per saldo het minst schaadt.

Leidsche Rijn en frequentieverhoging Utrecht – Woerden
De problematiek rond de bediening van het nieuwe station Utrecht Leidsche Rijn onderstreept de noodzaak om het resterende capaciteitsknelpunt tussen Utrecht en Woerden zo snel mogelijk aan te pakken. Intussen adviseren wij positief over de gekozen voorlopige oplossing.

Regelmatige spreiding treinen Den Haag – Schiphol
Vanwege de attractiviteit (en de doelmatigheid) van het treinaanbod onderschrijven wij van harte uw streven naar regelmatig over het uur gespreide vertrektijden. Bij vier IC's of vier Sprinters per uur moet een strakke kwartierdienst het uitgangspunt zijn en zou de afwijking daarvan niet meer dan enkele minuten mogen bedragen. Wij overleggen graag verder met u over de aard van de belemmering en de mogelijkheden om deze weg te nemen.

IC-stop Almere Buiten
In ons advies over het Basisuurpatroon 2013 hebben wij gepleit voor handhaving van de Intercitystop in Almere Buiten (alleen voor de Intercity die in Lelystad eindigt). Wij hebben nota genomen van de argumenten van NS om deze IC-stop te schrappen, maar wij vinden de vergelijking van effecten op reizigersaantallen niet erg overtuigend. Het reistijdnadeel door de IC-stop bedraagt enkele minuten voor *een deel van* de verwachte 20.000 IC-reizigers tussen Lelystad en Almere Centrum, tegenover een 10 minuten langere reistijd (en aanzienlijk verlies aan comfort) voor de 4000 IC-reizigers via Almere Buiten. Het is voor ons nog maar de vraag, hoe per saldo de balans tussen gewonnen en verloren reizigersminuten uitvalt.

Aansluiting van/naar NMBS-trein Antwerpen in Roosendaal
Wij maken ons zorgen over de aansluitingen in Roosendaal op/van de NMBS-stoptreindienst Roosendaal – Antwerpen. Volgens onze informatie komt de NMBS-trein om .38 aan in Roosendaal en is de vertrektijd naar Antwerpen .22. Dit zou betekenen dat er slechts 3 minuten overstaptijd is op/van de Intercity richting Dordrecht, waarin de reizigers ook nog naar een ander perron moeten. Waarop mogen de klanten van de spoorwegmaatschappijen rekenen?

Voor stoptreinreizigers met treinserie 5100 lijkt het duidelijk: zij moeten in het weekend 42 minuten in Roosendaal doorbrengen (als zij in de toekomst nog per trein naar Antwerpen zouden willen).

Wij pleiten voor een betere afstemming van de dienstregelingen door NS en NMBS (in het besef dat de wil van beide kanten moet komen).

Zeeland
De Intercity ten westen van Roosendaal wordt volledig "verstopt". Hierdoor wordt de reis, vooral voor reizigers van/naar Walcheren, langer en minder comfortabel. Om dit "leed" te verzachten (dit is vooral voor vaste reizigers van belang) adviseren wij u de treinen die op het Zeeuwse gedeelte volgens planning met meer dan één stel rijden te splitsen in een patroontrein en een aanvullende echte Intercitytrein. De aanvullende Intercity stopt dan alleen in Goes, Middelburg, Souburg en Vlissingen en rijdt ten noorden van Roosendaal gecombineerd met de

patroontrein. De inzet van materieel met een beperkte capaciteit, zoals VIRM IV of enkeldek ICM (heeft onze voorkeur i.v.m. relatief veel bagage door Schiphol), zal dit meer nodig maken en derhalve leiden tot een attractiever aanbod op deze lange afstandverbinding. De extra kosten zullen naar verwachting beperkt blijven tot extra inzet van machinisten tussen Roosendaal en Vlissingen.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

Arriën Kruyt
ROVER