



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
NS Reizigers
t.a.v. Marjon Kaper
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Contactpersoon
Arnoud Frerichs
Datum
28 april 2014
Ons kenmerk
Locov 2014-102060
Onderwerp
Advies IC Brussel in dienstregeling 2015

Doorkiesnummer
070-4569556
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
CC/PA/TD-677

Geachte mevrouw Kaper,

Op 1 april 2014¹ heeft u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies gevraagd over de dienstregeling van de IC Brussel in de dienstregeling van 2015. Wij gaan uiteraard graag in op uw verzoek.

In dit advies vragen wij tevens uw aandacht voor twee andere kwesties inzake Nederlands - Belgische treinverbindingen. Het betreft zaken die wij eerder aan de orde stelden in ons advies over de jaardienstregeling 2015. Deze onderwerpen vallen buiten de wettelijke adviesverplichting, maar betreffen wel de dienstregeling ten behoeve van treinreizigers tussen Nederland en België. Verder geven wij een korte reactie op de dienstregeling van de Thalys, waarvoor deels een wettelijke adviesverplichting bestaat.

Dienstregeling IC Amsterdam - Brussel in 2015

De adviesaanvraag komt op een erg laat moment. Zoals u reeds aanduidt in uw adviesaanvraag, hebben wij de afgelopen tijd intensief met u gesproken over de dienstregeling. Het is goed dat de Belgische reizigersorganisatie TreinTramBus, de NMBS en de Nederlandse en Belgische infrastructuurbeheerders aan enkele gesprekken hebben kunnen deelnemen. Niettemin zou in een normale procedure de adviesaanvraag, inclusief de concept dienstregeling, al veel eerder beschikbaar zijn geweest. Wij zien de termijnen die voor de adviesprocedure van de binnenlandse dienstregeling worden gehanteerd als richtlijn. We verwachten van u dat bij toekomstige adviesaanvragen soortgelijke termijnen aanhoudt. Dit stelt ons in de gelegenheid u op een zinvol moment te adviseren.

Op 18 oktober 2013 hebben wij de Staatssecretaris van IenM geadviseerd over het voorstel van NS en NMBS voor een alternatief vervoeraanbod na het

¹ CC/PA/TD-677 adviesaanvraag IC Brussel in 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.

beëindigen van de Fyra-diensten over de HSL-Zuid. Ons advies was positief over de richting die met dit voorstel is ingeslagen. Wel hebben wij twee belangrijke verbeterpunten voor het voorstel aangegeven. Het eerste punt betrof het hersteltempo, waarbij de volledige uurdienst Amsterdam - Brussel pas eind 2014 (twee jaar na het staken van deze verbinding) zou worden hersteld. Het tweede punt betrof de rijtijd Amsterdam - Brussel, die in het eindbeeld op 194 minuten zou uitkomen. Dat was circa 20 minuten langer dan de rijtijd in 2012 en zelfs 30 minuten langer dan de rijtijd in de eerste jaren na de opening van de tunnel in Antwerpen (waarmee de route was verkort en het kopmaken was vervallen).

Het stelt ons teleur, dat op geen van beide punten verbetering mogelijk is gebleken. De rijtijd wordt in 2015 zelfs circa 10 minuten slechter dan de toch al onbevredigende 194 minuten uit het eindbeeld. Dit doet afbreuk aan het positieve effect van het herstel van de verbinding met Schiphol en Amsterdam. Tussen Amsterdam en Roosendaal wordt de intercity Amsterdam - Brussel zelfs nog iets trager dan de binnenlandse intercity (rijdend op precies hetzelfde traject en met zeven stops op stations méér). Reizigers naar Brussel zijn daarnaast ongeveer een kwartier langer onderweg, doordat de trein via de nationale luchthaven Zaventem wordt geleid.

Wij hebben ons samen met u en uw en onze Belgische collega's over de dienstregelingpuzzels aan beide zijden van de grens gebogen. Wij delen uw conclusie dat een betere inpassing van de intercity Amsterdam - Brussel in 2015 niet mogelijk is. Althans niet zonder grote concessies te doen aan de kwaliteit van binnenlandse treindiensten. Dit laatste staat ook naar onze mening niet in verhouding tot de beperkte rijtijdverbetering die hiermee bij de internationale intercity zou kunnen worden bereikt.

Een positief punt is wel dat de rijtijd op het centrale en drukste deel van de route, tussen Rotterdam en Antwerpen, op werkdagen 5-6 minuten korter is geworden. In december 2013 was de rijtijd op dit trajectdeel op werkdagen tien minuten langer geworden dan in 2012, met een lange stop in Roosendaal.

Wij adviseren u om samen met NMBS al het mogelijke te doen om zo spoedig mogelijk tot een reistijdverbetering te komen. Wij adviseren u niet te streven naar de beloofde rijtijd van 194 minuten tussen Amsterdam en Brussel in 2017. Een beter streefdoel zou de rijtijd in 2012 zijn en het moeit de 168 minuten rijtijd van 2010. Dat is dan nog altijd een uur trager dan de rijtijd van de Fyra, waarmee de snellere en duurdere Thalys had zullen concurreren. Met andere woorden: vrees voor broodroof van Thalys kan geen reden zijn om de intercityverbinding met Brussel trager te laten zijn dan in 2010. Een onaantrekkelijke Beneluxverbinding kost de spoorwegmaatschappijen hoe dan ook klanten. Terwijl de markt er wel degelijk is, getuige de drukte op de weg.

Afgezien van het ambitieniveau met betrekking tot de rijtijd, ondersteunen wij de richting waarin u op korte en langere termijn naar betere reistijden wilt toewerken.

Op korte termijn doet u dit, zo snel als de materieelpositie dit toelaat, door een derde Intercity direct per uur tussen Amsterdam en Rotterdam in de dienstregeling op te nemen. Hiermee kunnen reizigers van/naar Schiphol en Amsterdam, ondanks een zeer ruime overstaptijd in Rotterdam, een reistijdwinst van een kwartier bereiken.

In een aantal gevallen bestaat deze overstapmogelijkheid nu ook al. Ondanks de soms krappe overstaptijd, waardoor deze verbinding niet altijd zichtbaar is in de reisplanner, wordt deze overstap in 2014 reeds massaal gebruikt. Het is dan ook

buitengewoon spijtig dat door de verschuiving van vertrektijden deze overstap bij aanvang van de jaardienstregeling 2015 verloren gaat. Wij hebben gemerkt dat u met ons het gevoel van urgentie deelt en de reizigers hierin tegemoet wilt komen. Dit blijkt uit het inleggen van de derde Intercity direct later in 2015.

Op langere termijn zien wij – met u – meer mogelijkheden door het verruilen van de conventionele Moerdijkbrugroute (die met zijn vele goederenpaden een flessenhals vormt) voor de HSL-route via Breda. Bij het herontwerp van de nationale dienstregeling in 2017 ontstaan ook in de Randstad andere mogelijkheden. Liever zouden wij al in 2016 een verbetering zien. Het is ons echter duidelijk dat de benodigde ombouw en goedkeuring van materieel voor gebruik op de HSL-Zuid en in België hierbij een belangrijke tempobepalende factor is.

Wij denken graag vanaf een vroeg stadium over verbetermogelijkheden met u mee. Wij vinden hierbij dat het belang van een zo goed mogelijk bediening van de zwaarste vervoersstromen in dit geval boven bedrijfseconomische of politieke belangen moet gaan. Bij voorkeur zouden deze reizigersstromen rechtstreeks en met de best mogelijke reistijd moeten worden bediend. Wij achten het derhalve van belang dat de voorkeuren van de reizigers en hun feitelijk reisgedrag in 2014 en in 2015 goed worden geanalyseerd. Dit geldt voor zowel het Nederlandse als het Belgische deel van de route.

Het verdwijnen van de intercity Amsterdam - Brussel in 2017 uit Roosendaal mag niet dat betekenen dat de reizigers uit het westen van Noord-Brabant en Zeeland nog slechts de stoptrein met zijn vele tussenstations als verbinding met België overhouden. De beste oplossing lijkt ons nog steeds doortrekking van de Belgische intercitytrein van Essen naar Roosendaal, een afstand van circa 8 kilometer. De aansluiting op het Nederlandse intercitynet zal deze IC-treindienst beslist meer reizigers bezorgen dan het huidige eindpunt in Essen. In het geval dat de verlenging van deze dienst de inzet van ander materieel in Nederland met zich mee brengt, zou NS als verantwoordelijke voor het vervoer tussen Roosendaal-grens en Roosendaal moeten toezien op een tijdige toelatingsaanvraag voor dit materieel.

Tarieven intercity Amsterdam - Brussel

Wij zetten het gesprek over een andere wijze van tarifiering van de intercity Amsterdam - Brussel graag met u voort, zodat de grootste onrechtvaardigheden hier hopelijk uit zullen verdwijnen.

Dienstregeling Thalys Amsterdam – Parijs in 2015

In het weekend rijden de eerste treinen op een laat tijdstip. Op zaterdag is de eerste aankomst in Amsterdam pas om 10.42, op zondag nog een uur later. In Parijs is de eerste aankomst zowel op zaterdag als op zondag pas om 11.35. We dringen erop aan om in het weekend toch minstens een uur eerder een verbinding met Thalys te bieden.

Overstap in Roosendaal tussen NS-intercity en stoptrein uit/naar Antwerpen

Tussen de stoptrein Roosendaal – Antwerpen - Puurs en de NS-intercity naar en vanuit de Randstad bestaat in Roosendaal sinds december 2013 geen gemakkelijke overstap meer aan hetzelfde perron. Reizigers moeten trappenlopen en een loopafstand afleggen. In deze relatie heeft voor een haalbare aansluiting voor Roosendaal altijd een norm van vier minuten gegolden. Een deel van de reizigers moet hierbij tegenwoordig ook een in- of uitcheckhandeling verrichten.

Na ons bezwaar tegen het verkorten van de overstaptijd in noordelijke richting tot twee minuten heeft u ons kunnen melden, dat de aankomsttijd in Roosendaal van de stoptrein met ingang van het wijzigingsblad van april met twee minuten zou worden vervroegd en de vertrektijd met twee minuten verlaat. In de reisplanner zien wij inmiddels dat de vertrektijd inderdaad meestal met twee minuten is verlaat, maar ook dat de aankomsttijd slechts met één minuut is vervroegd. Dit resulteert in een overstaptijd van drie minuten. Dat is dus eigenlijk nog steeds te weinig. Te meer omdat u in de richting van de Randstad geen wachttijdregeling hanteert voor de intercity. In 2015 zou deze situatie ongewijzigd blijven.

De beste oplossing zou zijn om de stoptrein weer aan hetzelfde perron te laten eindigen als de NS-intercity tussen Vlissingen en de Randstad. Dit is momenteel niet mogelijk vanwege een zeer complexe planning van rijpaden en perron(spoor)gebruik.

Hiermee kan worden vastgesteld dat het, vanwege beperkingen in de capaciteit van de infrastructuur, structureel onmogelijk is om op betrouwbare wijze een belangrijke overstapverbinding te bieden. Deze overstap kon voorheen wel op betrouwbare wijze worden geboden. Wij zijn van oordeel dat u zich niet bij deze toestand mag neerleggen. De kennelijke onverenigbaarheid van de verschillende capaciteitsbehoeften waarbij wél een betrouwbare aansluiting mogelijk is, zou moeten leiden tot een overbelastverklaring en een capaciteitsvergrotingsanalyse door ProRail. Wij vernemen graag welke actie u onderneemt om tot een betrouwbare aansluiting te komen waarop de reiziger kan rekenen.

Wij zien het verkorten van de zeer ruime rijtijd van de stoptrein op het traject Roosendaal – Antwerpen als verbetermogelijkheid op korte termijn. We zijn ons ervan bewust dat dit grotendeels een zaak is tussen de NMBS en Infrabel, maar het is voor iedereen duidelijk dat een buffer van ongeveer tien minuten op dit traject veel te veel is. De rijtijd kan dus moeiteloos meerdere minuten worden ingekort. Zo kan de betrouwbaardere overstap in Roosendaal een realiteit worden.

Dienstregeling Maastricht - Luik

In 2015 wordt de dienstregeling op de verbinding Maastricht - Luik op werkdagen voor de tweede keer in vier jaar tijd ingekrompen. De eerste trein vanuit Maastricht rijdt dan pas anderhalf uur later dan nu. De laatste trein naar Maastricht rijdt momenteel al een halfuur eerder. In de omgekeerde richting is de inkrimping zowel 's morgens als 's avonds een halfuur.

Dit betekent bijvoorbeeld dat de pendelaars Maastricht - Leuven de trein niet meer kunnen gebruiken om naar hun werk of college te gaan. De eerste aankomst in Leuven is dan namelijk pas om negen uur in plaats van 7.32 uur nu. De eerste aankomst in Brussel zal vanuit Maastricht pas rond 9.30 uur zijn, wat ook erg laat is.

Door de beperkte avondbediening Brussel - Leuven - Luik wordt 's avonds bovendien de overstap in Luik veertig in plaats van tien minuten en moeten reizigers van Brussel en Leuven naar Maastricht nóg vroeger vertrekken. De laatste verbinding vertrekt voor hen al een uur eerder dan nu.

De weekendbediening zal in 2015 vreemd genoeg ruimer zijn dan de bediening op werkdagen. In beide richtingen kan de reiziger eerder en later reizen dan op werkdagen.

Wij pleiten ervoor het huidige bedieningsniveau op werkdagen in stand te houden. Dit met 's morgens een eerdere trein en 's avonds een latere dan in de

huidige plannen voor 2015. Een deel van de oplossing zou kunnen bestaan uit het kiezen van Maastricht als vertrekpunt van de P-treinen die nu 's morgens in Visé vertrekken.

Tot slot

Nederlanders en Belgen willen niet alleen over de weg, maar ook over het spoor goed met elkaar verbonden zijn. Buiten de Thalys zijn er bij alle grensoverschrijdende treindiensten tussen Nederland en België, zoals uit het bovenstaande blijkt, kwaliteitsproblemen. De grensoverschrijdende verbindingen via conventioneel spoor lijken in beide landen een sluitpost te zijn bij de respectievelijke ontwikkelingen op nationaal niveau.

Wij zouden dit voor de Nederlandse en Belgische reizigers graag zien verbeteren. De in deze reactie gegeven opvattingen komen overeen met die van de Belgische reizigersorganisatie TreinTramBus, waarmee wij hierover overleg hebben gevoerd. Omdat het aan zowel NS als aan NMBS ligt om tot betere oplossingen te komen, zenden wij een afschrift van deze reactie aan de directie van NMBS, Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS, de FOD Mobiliteit en de Minister van Overheidsbedrijven.

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,



Arriën Kruyt

Afschrift verzonden aan:

- Directie NMBS
- Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (Nederland)
- Minister van Overheidsbedrijven, Ontwikkelingssamenwerking en Grootstedenbeleid (België)
- FOD Mobiliteit (België)
- Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS
- Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers TreinTramBus