



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

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

Contactpersoon
drs. S. van de Pas
Datum
26 maart 2010

Doorkiesnummer
070 3519552
Bijlage(n)

Ons kenmerk
Locov 2010/59

Uw kenmerk
-

Onderwerp
Ongevraagd advies toekomstige treindiensten van de Randstad en Noord-Brabant naar België

Geachte heer Huberts,

Via verschillende wegen hebben de consumentenorganisaties in het Locov kennis genomen van de plannen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, HSA/NS Hispeed en NS Reizigers voor de toekomst van de treindiensten van de Randstad en Noord-Brabant naar België. Een adviesaanvraag heeft ons nog niet bereikt, maar aangezien de datum waarop de wijzingen waarschijnlijk ingaan nadert, hebben wij besloten hier op dit moment een advies over uit te brengen.

De plannen

Voor zover ons bekend, komen deze plannen hierop neer:

1. Tien treinen per dag en richting (een uurdienst met enkele gaten) Amsterdam C – Paris-Nord met haltes in Schiphol, Rotterdam C, Antwerpen-C en Brussel-Zuid.
2. Zestien treinen per dag en richting (een uurdienst) Amsterdam C – Brussel-Zuid met haltes in Schiphol, Rotterdam C, Antwerpen-C en Brussel-C.
3. Acht treinen per dag en richting (een tweeuurdienst) Den Haag C – Brussel-Zuid met haltes in Rotterdam C, Breda, Noorderkempen, Antwerpen-C, Mechelen en Brussel-Noord.

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.

4. a) Een stoptrein Antwerpen – Roosendaal, 1 keer per uur, die op alle tussengelegen stations stopt.
- b) Een tweede stoptrein, eveneens 1 keer per uur, die op een deel van de tussengelegen stations stopt óf een sneltrein tussen Charleroi, Antwerpen en Roosendaal, 1 keer per uur.

De treindienst onder 1. bestaat inmiddels grotendeels. Treindienst 4a wordt al vele jaren geboden. We hebben verder begrepen dat het de bedoeling is om per 12 december 2010 de treindiensten onder 2. en 4b. te gaan rijden en dat met ingang van die datum ook de huidige treindienst Amsterdam – Brussel (de “Benelux”) ophoudt te bestaan. Het is nog niet duidelijk wanneer de treindienst onder 3. van start kan gaan.

Bespreking van de plannen

Ieder plan moet ervoor zorgen dat er goede grensoverschrijdende verbindingen zijn tussen Nederland en België, in het bijzonder tussen de regio's die niet direct door de hogesnelheidsverbindingen worden bediend. Concreet betekent dit, dat er ook goede verbindingen moeten zijn van Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland naar België en dit ook voor reizigers die niet toevallig wonen bij een station dat door de hogesnelheidstreinen wordt bediend.

In dat licht hebben de consumentenorganisaties geen bezwaar tegen de treindiensten onder 1., 2. en 4. De treindienst onder 4b. vormt bovendien een goede aanvulling op de huidige stoptreindienst en past goed in een voorstadsnet van Antwerpen. De variant van de doorgetrokken sneltrein uit Charleroi biedt echter slechte aansluitingen in Roosendaal en is daarom niet bijster aantrekkelijk.

De treindienst onder 3. is echter problematisch, zoals bij herhaling is gebleken uit brieven van de Minister aan de Tweede Kamer. Bovendien zal deze treindienst de reiziger geen voordelen in reistijd of frequentie bieden ten opzichte van een verbinding Den Haag – België met overstap in Rotterdam, aangezien die laatste altijd sneller en frequenter is.

Verder ontbreekt er een treindienst op het niveau tussen stoptrein en hogesnelheidstrein. Immers, niet iedereen reist van of naar een station waar de hogesnelheidstreinen stoppen. Voor een logische opbouw van het spoornetwerk is een tussenniveau sowieso noodzakelijk; NS toont dit zelf ook aan in het binnenlands verkeer, waar parallel aan de HSL ook niet enkel stoptreinen of gebroken treindiensten blijven rijden. Deze noodzaak wordt nog eens versterkt doordat de treinen via de HSL een veel hoger tarief en reserveringsplicht zullen krijgen, waardoor veel reizigers zullen worden afgeschrikt. Al eerder is duidelijk vastgesteld dat er na het in dienst nemen van de HSL-Zuid ruim voldoende vraag zal zijn naar zo'n verbinding en verder dat deze zelfs winstgevend zal zijn¹. Bovendien moet er na het in dienst nemen van de HSL sowieso voorlopig een doorgaande treindienst via Roosendaal blijven bestaan, aangezien dat volgt uit afspraken van minister Eurlings met NS en de Tweede Kamer³. Afgesproken is immers, zoals in het

¹ Vervoerwaardestudie Lijn 12: traject Roosendaal - Antwerpen (februari 2007), uitgevoerd door SumResearch in opdracht van Belgisch Nederlands Grensoverleg, de gemeenten Roosendaal en Bergen op Zoom en de provincies Noord-Brabant en Zeeland.

³ Zie Kamerstuk 22026, nr. 265 en nr. 266, vraag 12. De breed gesteunde motie-Van Hijum wil de reizigers voor snelle verbindingen niet te veel afhankelijk maken van het dure vervoer met hogesnelheidstreinen, alleen om het exploitatieresultaat van de HSL-Zuid veilig te stellen. Dat was de zorg van de Tweede Kamer en wij leiden uit deze uitspraken van de minister af dat hij de plannen van NS voor het grensoverschrijdende verkeer in dezelfde geest zou beoordelen.

binnenlands verkeer, dat de frequentie en de loop van de bestaande intercity's niet wordt veranderd louter omwille van een beter exploitatieresultaat van de HSL-Zuid. Daarvan zou echter wel degelijk sprake zijn, wanneer de doorgaande IC-verbinding via Roosendaal wordt geschrapt zonder dat gebleken is dat er voor zo'n treindienst onvoldoende belangstelling bestaat. Anders gezegd: het huidige voorstel voldoet noch vanuit het reizigersstandpunt, noch volgens de gemaakte afspraken. Het zorgt niet in voldoende mate voor goede verbindingen tussen Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland enerzijds en België anderzijds. Wij zouden wensen dat vervoerders en ministerie op dit punt meer vanuit de reiziger gaan denken.

Advies

De genoemde bezwaren zijn eenvoudig te ondervangen. De consumentenorganisaties doen het volgende voorstel, maar staan natuurlijk open voor andere opties die de bezwaren wegnemen:

1. Een uurdienst Breda – Brussel, via de HSL-Zuid, in plaats van een tweeuurdienst Den Haag – Breda – Brussel. Deze kan worden gerealiseerd als verlenging van de al bestaande treindienst Antwerpen – Noorderkempen, die in de toekomst zal worden versneld en tot Brussel verlengd. Hiervoor zal de concessie van HSA moeten worden aangepast. Dat kan echter geen probleem zijn, aangezien de oorspronkelijke concessieovereenkomst deze verbinding ook al bevatte en bovendien de voorgestelde wijziging de reiziger ten goede zal komen. Deze treindienst, gecombineerd met een goede overstap op een intercitydienst richting Arnhem heeft als extra voordeel dat het een verbetering voor de reizigers uit de regio Nijmegen/Arnhem realiseert.
2. Een uurdienst Den Haag – Brussel, via conventioneel spoor, met haltes onderweg in de grote en middelgrote stations. De rijtijd van zo'n trein hoeft niet veel langer te zijn dan via de HSL en Breda. De treindienst kan een aparte dienst zijn, maar ook een verlenging of koppeling van bestaande treindiensten. In Roosendaal moet er natuurlijk gezorgd worden voor goede aansluitingen met de andere treindiensten. Met deze treindienst blijft het bovendien mogelijk om vanuit Nederland in een snelle verbinding fietsen in de trein mee te nemen naar Antwerpen en Brussel.

Ook in België zijn de consumentenorganisaties het niet eens met het zonder meer opheffen van de Beneluxtrein of de vervanging door een stoptrein. Een soortgelijk advies is in 2007 uitgebracht door het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS-groep⁴.

Het advies maakt geen onderscheid tussen de verantwoordelijkheden van HSA/NS Hispeed & NS enerzijds en die van het ministerie van V&W anderzijds. Wij gaan ervan uit dat de reactie van alle partijen complementair is zodat op het gehele advies wordt gereageerd.

⁴ Het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS-groep is een adviesorgaan van de Belgisch federale overheid. Het profileert zichzelf als een onderzoeks- en discussieforum dat een breed spectrum van organisaties uit alle lagen van het maatschappelijk middenveld vertegenwoordigt.

Dit advies is ook verstuurd aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat en HSA/NS Hispeed.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G.B.M. Leers'. The signature is stylized with a large initial 'G' and a long horizontal stroke extending to the right.

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