



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

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

Contactpersoon
drs. A. Frerichs

Datum
3 maart 2009

Ons kenmerk
Locov 2009/38

Onderwerp
Advies dienstregeling 2010

Doorkiesnummer
070-351 9556

Bijlage
-

Geachte heer Huberts,

In uw brief van 16 januari 2009 vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over uw voorstellen ter verbetering van de dienstregeling voor 2010.

Uiteraard adviseren wij u graag over uw voorstellen voor de dienstregeling die vanaf 13 december van dit jaar in zal gaan. Verder willen wij u en geheel NS feliciteren met de goede resultaten over 2008. Wij hopen dat, ondanks de wereldwijde financiële problemen, 2009 ook een succesvol jaar zal zijn.

Wij volgen in ons advies de volgorde van de bijlage bij uw brief, maar starten met een aantal algemene punten. Uiteraard zijn wij bereid tijdens een themaoverleg nader op het advies in te gaan.

ADVIES DIENSTREGELING 2010

Algemeen

Wij willen, om te beginnen, onze waardering uitspreken voor de wijze waarop NS de consumentenorganisaties betreft bij wijzigingen in de dienstregeling. U overlegt met ons en levert op gezette tijden de informatie, waardoor wij onze adviserende rol goed kunnen uitvoeren. Wij gaan graag op deze constructieve wijze verder.

Wensenlijstje voor informatie en/of overleg

Gezien de open en constructieve verstandhouding die wij met uw organisatie hebben, zijn wij zo 'brutaal' een wensenlijstje op te stellen. Het gaat hierbij om onderwerpen, waarover wij dit jaar graag overleg hebben of informatie ontvangen.

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, Nederlandse Spoorwegen, ANWB, Consumentenbond, Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland, Fietsersbond, Landelijke Studenten Vakbond LSVb, Ouderenorganisaties CSO en ROVER.

- Een tussentijdse themasessie over de werking van de dienstregeling 2009 en de verdere uitwerking van de dienstregeling 2010 en 2011. Een verbinding die onze aandacht heeft is bijvoorbeeld Zwolle - Nijverdal - Enschede. Over de ontwikkelingen op deze lijn blijven wij graag op de hoogte.
- Informatie over de effecten van de kleine wijzigingen in de huidige dienstregeling per 2 februari van dit jaar. Zijn de problemen met de punctualiteit hiermee opgelost? Dit lijkt volgens onze waarnemingen nog niet het geval te zijn.
- De gevolgen van de wereldwijde recessie voor het reizigersvervoer in 2009 en de capaciteitsvraag en het vervoer voor 2010. U houdt ongetwijfeld de vinger aan de pols om de noodzaak tot eventuele aanpassingen in de huidige of volgende dienstregeling te onderkennen. Wij willen u vragen ons op de hoogte te houden van de verschillende ontwikkelingen.

Tussentijdse wijzigingen

Mochten er tussentijdse wijzigingen nodig zijn, dan zien wij die graag gebundeld en op logische momenten ingaan. Liefst bij het begin of eind van een de vakantiedienstregeling of een nieuwe dienstregeling in december.

IC-status

Hoewel in het verleden niet gehonoreerd, pleiten wij nogmaals voor de IC-status voor de stations Zoetermeer en Woerden als IC-station. Het is aan forenzen niet uit te leggen, dat de stations van deze groeikernen met respectievelijk 120.000 en 48.000 inwoners, deze status niet verdienen. Dit terwijl Weert (eveneens 48.000), Bodegraven (19.000), Heerenveen (43.000), en Middelburg (47.000) wel de IC-status hebben. Onvoldoende reizigersaanbod is in onze ogen een ongeloofwaardig argument. Wij zien graag een onderbouwde toelichting op dit punt.

Traject Zwolle - Utrecht

Zoals al aangegeven in eerdere adviezen zijn wij niet tevreden over de ontsluiting van de Noord-West Veluwe richting Utrecht, een door zowel forenzen als studenten druk bereisd traject. De reizigers moeten vaak (zeker tijdens de spits) een half uur eerder weg om op tijd in Utrecht te zijn. Wij zien daarom graag een versnelling op dit traject tussen Amersfoort en Utrecht. Met name in de spits is een versnelling in deze richting gewenst, omdat hier het meeste tijdsverlies optreedt en forenzen en studenten vaak gebonden zijn aan een vaste begin tijd. Een gedeelte van het probleem kan worden opgelost, door de snelbus vanuit Bilthoven naar De Uithof aan te laten sluiten op deze trein. Dit zou in de toekomst ook Utrecht Centraal kunnen ontlasten tijdens de verbouwing. Hiervoor is echter wel afstemming met het BRU en Connexion nodig. Mocht deze aansluiting werkelijkheid worden, dan moet het probleem voor forenzen niet uit het oog wordt verloren.

Stoptrein Utrecht - Amsterdam-Zuid

De stoptrein Utrecht – Amsterdam-Zuid is in de dienstregeling 2009 gesneuveld. De gevolgen voor de reizigers vanaf de tussengelegen stations is fors. Een voorbeeld hiervoor is de verbinding Maarssen - A'dam-Zuid. Deze verbinding duurt nu 44 minuten met tweemaal een overstap. Wij pleiten daarom voor het opnieuw rijden van de stoptrein Utrecht - Amsterdam-Zuid.

De adviesaanvraag

Hieronder gaan we specifiek in op uw adviesaanvraag. De punten waarop wij in dit advies niet ingaan, hebben automatisch onze instemming en dus een positief advies.

3.1 Intercity Lelystad – Schiphol

Wij zijn positief over de komst van een Intercity Lelystad – Zuidas – Schiphol op maandag t/m zaterdag. Dat hiermee op deze tijden de rechtstreekse verbinding tussen Lelystad en Almere Oostvaarders vervalst is niet ideaal, maar wij accepteren de keuze van NS voor deze oplossing.

3.2 Nieuwe opzet Zwolle - Groningen

Wij juichen toe dat NS de verbindingen met (en binnen) het noorden van Nederland wil verbeteren. Daarmee wilt u dus niet wachten op de ingebruikneming van de Hanzelijn in de jaardienstregeling 2013. Wij onderkennen verscheidene verbeteringswensen:

- a. vergroting van het aantal snelle verbindingen tussen de belangrijkste stations in het noorden en de Randstad (op dit moment éénmaal per uur);
- b. regelmatig gespreide intervallen, zowel van de Intercity's als van de stoptreinen;
- c. optimale aansluitingen op/van de regionale trein- en busdiensten;
- d. verhoging van de bedieningsfrequentie van stations met een uurdienst tot minimaal een halfuurdienst op maandag t/m zaterdag overdag.

Als randvoorwaarde zou (zoals voor alle verbeterplannen) moeten gelden, dat er geen belangrijke verslechtingen optreden voor substantiële groepen reizigers. Deze wensen blijken niet zo eenvoudig binnen de randvoorwaarde te verenigen, ook al verhoogt NS het aantal treinen tussen Zwolle en Groningen op maandag t/m vrijdag van 3 tot 4 per uur. Uw plan komt voor Groningen en Assen in ieder geval tegemoet aan de wensen a en b. Moeilijker ligt het met wens c, waarop wij in de volgende paragraaf nader ingaan. Wens d wordt door het NS-plan niet vervuld (evenmin als de wensen a en b op de Leeuwarder tak). Wij vinden dat het NS-plan in zijn huidige vorm nog niet aan de bovenstaande randvoorwaarde voldoet. Wij gaan hieronder achtereenvolgens nader in op wens c, de nog niet vervulde wensen, onze randvoorwaarde, de specifieke positie van Meppel en vatten tenslotte ons advies samen.

Wens c: optimale aansluitingen

In theorie kunnen hogere treinfrequenties en regelmatiger intervallen tot gunstige aansluitingen leiden. Hiervoor moet de regionale vervoerder de aankomst- en vertrektijden van zijn treinen en bussen wel kunnen aanpassen aan het nieuwe NS-patroon. Dat is bij de grotendeels enkelsporige regionale spoorlijnen in de noordelijke provincies zeker niet vanzelfsprekend. Daar komt bij, dat het gunstige effect van de frequentieverhoging wordt getemperd door de strikte scheiding in Sprinters en Intercity's (althans op maandag t/m vrijdag tot halverwege de avond). Aansluitingen zullen nu vaker op de ene óf de andere groep reizigers gericht zijn. Arriva lijkt te kiezen voor de Intercity's.

Wij beschikken pas één dezer dagen over gedetailleerde informatie van Arriva omtrent de aanpassingen van vertrek- en aankomsttijden in Groningen en Leeuwarden. Daardoor kunnen wij op dit moment nog niet beoordelen of het nieuwe NS-schema tot betere of juist slechtere aansluitingen op de regionale spoorlijnen leidt. Wij maken ons in ieder geval zorgen over de aansluitingen in de avond, wanneer de regionale spoorlijnen slechts om het uur rijden.

In de huidige situatie bieden de regionale spoorlijnen in Groningen, in de periode waarin zij om het uur rijden (dat is in het algemeen 's avonds en op zondag), een vlotte overstap op de NS-Intercity die tot Zwolle als stoptrein rijdt. In de late avond (vanaf circa 23.00 uur) rijden er echter minder NS-treinen, waardoor in sommige gevallen lange overstaptijden (>30') ontstaan. Momenteel zijn er in omgekeerde richting, tijdens de uurdiensten van Arriva, altijd lange overstaptijden voor reizigers van 'stopstations' tussen Zwolle en Groningen naar de richtingen Nieuweschans, Delfzijl en Roodeschol.

Met het nieuwe NS-schema lijken op maandag t/m vrijdag 's avonds en op zondag in meer gevallen lange overstaptijden te zullen ontstaan in Groningen en (als Arriva met zijn tijden gaat schuiven) Leeuwarden. Navraag bij Arriva bevestigt dit. Het gaat om overstaptijden die oplopen tot circa 40 minuten. Wij vinden zulke slechte aansluitingen niet aanvaardbaar. Dit geldt zeker voor de avond. Reizigers ervaren 's avonds op het station een aanmerkelijk slechtere sociale veiligheid en de meeste stationsvoorzieningen zijn gesloten. Wat ons betreft, zou er daarnaast ook verbetering moeten komen in de huidige slechte aansluitingen in Groningen rond 23.00 uur en 0.00 uur.

Voor alle perioden met een uurdienst op de regionale spoorlijnen zouden wij graag de mogelijke oplossingen – en hun consequenties – willen zien, zowel aan Arriva- als NS-zijde. Dit totaalplaatje achten wij essentieel voor het maken van een goede afweging.

De nog niet vervulde wensen

Wij vinden het wenselijk dat op zowel de Groninger tak en de Leeuwarder tak, al vóór de ingebruikneming van de Hanzelijn, stappen worden gezet in de richting van een attractievere dienstregeling. Wij zijn ons hierbij bewust dat dat de (potentieel) te bedienen vervoersmarkt op de Groninger tak groter is dan op de Leeuwarder tak

Op dit moment is het NS-aanbod hier gelijk aan de dienstregeling op de Groningse lijn in de stille uren: één snelle en één stoppende Intercity per uur (met onregelmatige tussenpozen). Op maandag t/m vrijdag in de spits rijden, met financiële steun van de provincie, bovendien nog enkele stoptreinen tussen Leeuwarden en Wolvega. Meppel heeft ook in de spitsuren nog steeds slechts eenmaal per uur een verbinding met Friesland.

Het ROCOV Fryslân heeft in het afgelopen jaar (in overleg met het Locov) initiatiefvoorstellen voor de lijn Leeuwarden – Zwolle uitgewerkt. Deze voorstellen zijn op regionaal niveau met NS besproken. In de gesprekken zijn twee complicerende factoren duidelijk geworden:

- de beperkingen in de beschikbaarheid van de infrastructuur (vooral de brugopeningen in Friesland en de spoorcapaciteit in Zwolle leggen beperkingen op);
- de hogere exploitatiekosten, die wellicht niet geheel worden gedekt door extra reizigersinkomsten.

Deze complicaties lijken vooralsnog oplosbaar. Wij pleiten daarom voor een uitwerking van een oplossing die in grote lijnen gelijk zou kunnen zijn aan het model voor de Groninger tak. Een uitwerking met twee Intercity's en twee stoptreinen per uur. Wij beseffen dat een dergelijke oplossing, vanwege de bovengenoemde complicaties, niet meer realiseerbaar is in de jaardienstregeling 2010.

Het doortrekken van de extra spitstreinen Leeuwarden – Wolvega naar Zwolle is een verbetering met minder ingrijpende gevolgen. Deze kan mogelijk wel in de dienstregeling 2010 worden doorgevoerd. Hiermee krijgen de Friese 'stopstations' ook tweemaal per uur een verbinding met Steenwijk, Meppel en Zwolle. Deze stoptreinen zouden op maandag t/m zaterdag ook overdag moeten gaan rijden.

Randvoorwaarde: geen belangrijke verslechtingen voor substantiële groepen reizigers

Het plan van NS dreigt voor sommige groepen reizigers een substantiële achteruitgang met zich mee te brengen.

- De verslechting van een aantal aansluitingen in de avonduren en op zondag hebben wij al genoemd in de paragraaf over wens c. Het gaat om relatief bescheiden aantallen reizigers, maar wel om grote individuele effecten m.b.t. reistijd, sociale veiligheid en comfort.
- De 'stopstations' tussen Groningen en Zwolle verliezen hun rechtstreekse verbinding met het midden en westen van het land. Aangezien het de komende jaren niet mogelijk zal zijn om het aantal Intercity's over de Veluwe te vergroten, lijkt wens a vooralsnog alleen realiseerbaar te zijn met aparte stoptreinen, zoals in het NS-plan. Voor reizigers tussen de bovengenoemde stations en de Randstad betekent dit uiteraard een kwaliteitsverlies van de treinreis. Belangrijker dan de reistijdverlenging is wellicht nog het verlies aan reisgemak door het overstappen in Zwolle, in één van beide richtingen met trappenlopen. Dit minpunt treft reizigers van en naar alle 'stopstations'. In het geval van Hoogeveen vinden wij dit extra bezwaarlijk, omdat dit station voor een groot deel van Drenthe functioneert als goed bereikbaar 'opstappunt' voor een treinreis naar de Randstad. Deze opstapfunctie moeten eerder worden versterkt (zoals ook bij Veenendaal-De Klomp is gebeurd, met nog niet de helft van het aantal in-/uitstappers van Hoogeveen) dan verzwakt. Wij zijn dan ook van mening dat de gewijzigde opzet van de NS-dienstregeling tevens moet betekenen dat Hoogeveen de status van Intercitystation krijgt. Dit kan samengaan met een versterking van de P+R-functie. Ruimte voor parkeren is er genoeg. Het tijdverlies voor de Intercity is beperkt, omdat de treinen toch al moeten afremmen voor de boog bij Hoogeveen.

Meppel

De veranderingen ten noorden van Zwolle geven tevens aanleiding de bediening van Meppel te bekijken. Het vervallen van de stop van de Groninger Intercity's betekent dat Meppel er op maandag t/m vrijdag in de brede spits (en op sommige andere uren) op achteruitgaat in zijn verbindingen met de Randstad. Van de nu nog bestaande rechtstreekse verbindingen (eenmaal per uur) met zowel de Noordvleugel als de Zuidvleugel komt in het NS-plan één van beide te vervallen (de ene tijdens de brede spits, de andere daarbuiten).

Van alle 'stopstations' ten noorden van Zwolle heeft Meppel het grootste aantal in- en uitstappers. Wij zien eerder redenen tot verbetering dan tot vermindering van de toch vrij schrale bediening van Meppel. Dit geldt voor zowel richting Randstad als richting Friesland. De eenvoudigste manier om dit al in het dienstregelingsjaar 2010 te bereiken is het laten stoppen van alle Intercity's op de Leeuwarder tak in Meppel. Dit gaat echter wel enigszins ten koste van de attractiviteit van de 'snelle' Intercity voor Leeuwarden en Heerenveen. De hierboven bepleite verbetering van de verbinding Leeuwarden – Zwolle naar analogie van Groningen – Zwolle biedt betere uitgangspunten voor een oplossing die aan de verschillende wensen tegemoet kan komen.

Advies nieuwe opzet Zwolle - Groningen

Samengevat adviseren wij positief over de invoering van het dienstregelingsmodel met twee Intercity's en twee stoptreinen op de lijn Groningen – Zwolle, mits:

- in overleg met Arriva een oplossing wordt gevonden om te voorkomen dat 's avonds en op zondag in Groningen en Leeuwarden nog meer overstaptijden van een halfuur of meer ontstaan, en;
- Hoogeveen wordt toegevoegd als IC-station.

Voor de Leeuwarder lijn bepleiten wij:

- doortrekking van de spitsuur-stoptreinen Leeuwarden – Wolvega naar Zwolle, en uitbreiding van de exploitatieperiode van deze stopdienst tot maandag t/m zaterdag overdag;
- studie naar de mogelijkheid om in de jaardienstregeling 2011 tot een verdere verbetering van de attractiviteit van het treinaanbod te komen (waarbij wij allereerst denken aan een model naar analogie van de Groninger lijn).

Een algehele verbetering van de Leeuwarder lijn, zoals hierboven aangegeven, heeft onze voorkeur. Mocht deze verbetering niet tot stand komen, dan bepleiten wij de toevoeging van een stop in Meppel voor de Leeuwarder Intercity's van de serie 500/12500 (waarbij een ontwerp met een klein effect op de reistijd, kijkend naar de huidige dienstregeling, o.i. tot de mogelijkheden moet behoren).

Daarnaast stellen wij voor om dit jaar in een thema-overleg met NS van gedachten te wisselen over de mogelijkheden die ontstaan na het gereedkomen van de Hanzelijn, in de jaardienstregeling 2013.

Tot slot op dit punt nog een vraag. In de adviesaanvraag wordt gesproken over de inzet van 'echte Sprinters' tussen Zwolle en Groningen. Wat betekent dat voor de inzet van het materieel? Wordt er materieel zonder toilet ingezet? Gezien de reistijden van meer dan een half uur vinden wij inzet van materieel zonder toilet een probleem.

4.1 Leiden – Utrecht

Het is nu al het derde jaar, dat NS het voornemen heeft om de treinen van Leiden naar Utrecht drie minuten te versnellen. Deze versnelling moet mogelijk worden door gebruik te maken van ruimte die vrijkomt als goederentreinen niet meer via Woerden, maar via de Betuweroute gaan rijden. Wij zien dit voornemen graag werkelijkheid worden, mede omdat reizigers uit de richting Leiden dan in Utrecht aansluitingen kunnen halen. Hierdoor wordt hun reistijdwinst aanmerkelijk meer dan 3 minuten. Het plukken van de vruchten op het 'gemengde net' door het gebruik van de Betuweroute blijkt, tot onze teleurstelling, jaar na jaar niet vanzelfsprekend te zijn.

4.2 Robuust Amersfoort

Wij onderschrijven de wenselijkheid om tot een minder vertraginggevoelige afhandeling van het treinverkeer in Amersfoort te komen. (In onze waarneming is deze gevoeligheid overigens niet alleen toegenomen door de komst van extra Connexion-treinen, maar ook doordat NS zelf vanaf 2007 meer perronsporen en overkruisende treinbewegingen nodig had.)

Wij vinden de betere spreiding over het uur van de extra spitsritten tussen Amersfoort en Deventer ten opzichte van het normale IC-patroon een verbetering. Ook al vervallen hiermee de enige rechtstreekse IC-verbindingen van Deventer en Apeldoorn met Amsterdam Centraal. Wij adviseren NS de IC-treinen serie 1500 door te trekken naar Amersfoort Vathorst. Hierdoor krijgt ook deze wijk een uitstekende verbinding met Amsterdam Centraal. Dit station zou daarbij ook een P+R-functie kunnen krijgen, gezien de nabijheid van de A28. Aangezien de treinserie 1500 op alle dagen van de week en ook in de avond rijdt, is deze verbinding ook aantrekkelijk voor vervoer met een sociaal of recreatief motief. De Gooilijn-Sprinter (treinserie 5800) zou dan in Schothorst kunnen keren; deze treinserie biedt in Amersfoort immers toch geen aantrekkelijke overstapmogelijkheden.

4.3 Robuust Amsterdam

Wij adviseren gezien de algemene doelstelling om een betrouwbare afwikkeling te bevorderen van het toenemende aantal treinen, positief over deze maatregel. Wij zijn verheugd dat de spitsuur-Sprinters van/naar Veenendaal nu in ieder geval ook kunnen stoppen in IC-station Amsterdam Amstel. Een stop in Muiderpoort blijft echter gewenst.

5.2 Station Best

Wij adviseren (voorzover dat niet reeds de bedoeling is) u te onderzoeken, of station Best een blijvende rol kan spelen in het verleiden van automobilisten tot een overstap op de trein.

6.1 Onderhoudsrooster

Wij ondersteunen uw om te blijven zoeken naar mogelijkheden om de opgeheven ritten weer in de dienstregeling te krijgen. Zolang dit nog niet gelukt is, adviseren wij de laatste trein naar Tiel tussen Geldermalsen en Tiel met een bus te rijden (trein 6089 die op woensdagavond uit de dienstregeling geschrap is, zie ook ons advies over kleine wijzigingen van 29 januari 2009).

6.2 Sleutelprojecten

Wij worden graag op de hoogte gehouden over de stand van zaken van de Nieuwe Sleutel Projecten (NSP's). Diverse belangrijke stations worden verbouwd, dus willen wij weten welke gevolgen dit heeft voor de uitvoering van de dienstregeling en voor eventueel reizigers(on)gemak.

6.3 Tunnel Nijverdal

De drie jaar durende onderbreking van de treindienst in Nijverdal is helaas onvermijdelijk. Voor een deel van de reizigers levert omrijden via Deventer beperkt tijdverlies op. Doorgaande reizigers tussen Almelo en Zwolle kunnen bijvoorbeeld met een overstap en ruim 10 minuten tijdverlies omreizen via Deventer. De uitgewerkte oplossing voor reizigers die zijn aangewezen op de busverbinding vinden wij voor deze lange periode niet aanvaardbaar. Dit betreft de reizigers tussen Heino/Raalte en Twente en de reizigers tussen Wierden en Zwolle. Zij krijgen te maken met een half uur reistijdverlies (een verdubbeling van hun reistijd), terwijl de met de bus te overbruggen afstand nog geen twee kilometer bedraagt. Deze reizigers kunnen, vijf minuten na aankomst op het ene station in Nijverdal, bij wijze van spreken de conducteur op het andere station in Nijverdal nog horen fluiten. De langdurige wachttijd moet vervolgens worden doorgebracht op een klein en in één geval tijdelijk station met weinig voorzieningen. Het grootste deel van die tijd staat er ook nog geen trein gereed waarin men alvast kan gaan zitten. Kortom, dit wordt een toonbeeld van afstotend openbaar vervoer.

Als mogelijke oplossing is het verschuiven met een kwartier van de treindienst tussen Zwolle en Nijverdal West al eerder naar voren gebracht. Hiervoor zijn wel enige (relatief beperkte) infrastructurele aanpassingen op station Zwolle nodig en/of rijtijdverkortende maatregelen tussen Zwolle en Heino (die hun waarde overigens zouden behouden voor de verdere toekomst). NS heeft onlangs schriftelijk toegelicht welke complicaties dit geeft, en waarom NS daaruit de conclusie trekt dat deze optie niet uitvoerbaar is. Wat resteert is het uitzicht op een zeer onbevredigende oplossing, waarvan de duur hoe dan ook tot het uiterste minimum zal

moeten worden beperkt (dus geen knip in de treindienst zolang de aannemer nog niet met zijn materieel gereedstaat).

7. Wijzigingen in relatie tot introductie HSL

Onze bezwaren tegen het vervallen van een behoorlijke Intercityverbinding tegen het normale tarief en gewone gebruikscondities tussen de Randstad en Antwerpen/Brussel zijn u bekend. De Beneluxtrein over de oude lijn dient gehandhaafd te blijven. De verbinding is ook voor binnenlandse reizigers van groot belang vanwege het comfort van een relatief snelle verbinding tussen A'dam – Schiphol – Den Haag – Rotterdam met weinig overstappen. De reiziger moet keuze behouden tussen snel en duur en wat langzamer en goedkoop. Ook moet Roosendaal een goede verbinding met Antwerpen en Brussel houden. Wij gaan hier in dit advies over de binnenlandse NS-dienstregeling dan ook niet verder op in. Wel moeten wij vaststellen, dat de adviesaanvraag een verlegging van de Beneluxverbinding naar de hogesnelheidslijn veronderstelt, zonder dat duidelijkheid wordt gegeven over de vraag wat dit betekent voor reizigers van/naar Antwerpen en Brussel die nu in-, uit- of overstappen in Roosendaal en Dordrecht. (De stoptrein Roosendaal – Antwerpen komt wat ons betreft niet in aanmerking als oplossing.) Dit vraagstuk kan ook gevolgen hebben voor binnenlandse treindiensten. In feite vraagt NS hier, net als bij de nieuwe opzet van de treindienst Zwolle – Groningen, advies over het 'halve plaatje'. Wat dat betreft moeten wij in dit advies dus een voorbehoud maken.

7.1 Dordrecht – Roosendaal

Wij adviseren positief over de nieuwe opzet met een Intercity-halfuurdienst Amsterdam – Vlissingen die tussen Roosendaal en Vlissingen als stoptrein rijdt. De voordelen van een regelmatige halfuursverbinding met Amsterdam, ook voor de stations die nu nog eenmaal per uur worden bediend, vinden wij in dit geval iets groter dan het nadeel van de langere reistijd ten opzichte van de ene snelle verbinding per uur die de grotere Zeeuwse stations nu hebben.

7.2 HSL en Oude Lijn

Wij kunnen ons vinden in het geschetste eindbeeld voor de Oude Lijn, wanneer de HSL Zuid volop in gebruik is genomen. Dit eindbeeld is erop gebaseerd dat veel reizigers tussen Amsterdam/Schiphol, Rotterdam en Breda via de HSL zullen reizen. Dit is een uitstekend uitgangspunt, maar het opwerpen van tariefdrempels vormt hierbij wel een risico. De door NS Hispeed voorgenomen prijsstelling voor de periode met een beperkte dienstuitvoering tussen Amsterdam en Rotterdam sterkt ons in de verwachting, dat dit risico reëel is. Wij vinden de aansluitingen in Leiden Centraal, die als halve knoop zijn voorzien, met 8 minuten erg lang. Het komt ons voor dat dit korter moet kunnen. Het tegendeel dreigt echter op het moment dat de baanvaknelheid tussen Hoofddorp en Den Haag Mariahoeve voor binnenlands treinverkeer naar 160 km/u wordt verhoogd. Dan komt de trein uit Schiphol eerder in Leiden aan en vertrekt die naar Schiphol juist later. Gezien de impact van de wijziging voor de reizigers, ondersteunen wij de voorkeur van NS om deze te laten samenvallen met de ingangsdatum van de nieuwe jaardienstregeling.

8. Daguitwerking

Het valt ons op dat de dienstregeling op een aantal routes op zaterdag en zondag later begint dan in de dienstregeling 2009. Dit geldt vooral in het gebied tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal. Er is ook geschrapt in verbindingen in de late avond. De laatste Intercity van Rotterdam naar Amsterdam gaat al om 23.23, waarna een gat valt tot de eerste nachttrein van 0.02 (waarmee veel bestemmingen al niet meer te bereiken zijn). Op dit moment zijn er vanuit Rotterdam nog Intercity's om 23.41 en 0.11. Tussen Haarlem en Amsterdam valt door het schrappen van treinen een gat van ongeveer een uur tussen de voorlaatste en de laatste trein. Wij vinden deze verschralingen van het treinaanbod in de vroege morgen en de late avond zeer ongewenst.

Wij zijn uiteraard positief over de uitbreiding van de Sprinterdienst tussen Den Haag Centraal en Gouda Goverwelle. Wij adviseren ook in de weekends een soortgelijke uitbreiding te realiseren, zodat ook dan te Gouda op iedere Intercity een sprinter aansluit.

9.1 Nachtelijk Schipholvervoer

Wij zijn positief over het experiment met besloten vervoer tussen Twente en Schiphol (een soort reisbureautrein). Wij vragen ons wel af waarom de treinen niet worden opengesteld voor andere reizigers? In onze optiek verhoogt dat het realiteitsgehalte van de test.

Ten slotte

Zoals eerder aangegeven blijven wij graag met u in gesprek over verbetering van de dienstregeling.

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