

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

Contactpersoon
drs. A. Frerichs
Datum
11 februari 2008
Ons kenmerk
Locov 2008/019
Onderwerp
Advies basisuurpatroon dienstregeling 2009

Doorkiesnummer
070-351 9556
Bijlage
-

Geachte heer Huberts,

In uw brief van 21 december 2007 en een erratum op deze brief van 23 januari 2008 vraagt u ons, als consumentenorganisaties in het Locov, advies over het basisuurpatroon van de dienstregeling 2009.

Zoals u in uw brief aangeeft hebben wij de laatste jaren met elkaar een intensief traject gevolgd over de wijzigingen in de dienstregeling, onder veel politieke en publieke belangstelling. Met ingang van de dienstregeling voor 2008 op 9 december 2007 is de tweede fase van het Ontwerp 2007 van start gegaan. Wij willen onze waardering uitspreken voor de wijze waarop NS ons heeft betrokken bij de uitvoering en uitwerking van het ontwerp en de verschillende fasen. Verder willen wij u en geheel NS feliciteren met de goede resultaten over 2007. Het lijkt erop dat de nieuwe dienstregeling zijn vruchten afwerpt. Wij denken ook dat de focus van NS op de klantwensen hieraan debet is.

Overleg over de dienstregeling voor 2009, welke door de gewijzigde indienststelling van de HSL-Zuid het eindbeeld van het Ontwerp 2007 zal laten zien, is inmiddels in volle gang. De voorliggende adviesaanvraag is een formeel markeringspunt in deze. U vraagt met name advies op wijzigingen welke nog niet onderdeel zijn geweest van de adviesaanvragen over het Ontwerp 2007 en de dienstregeling 2008. Aan uw adviesvraag komen wij gaarne tegemoet.

Wij hebben gemeend ook op bepaalde onderdelen in de bijlage een advies te moeten geven. Wij zullen dan een onderscheid maken tussen het deel van de adviezen die in de adviesaanvraag zijn genoemd als nieuwe wijzigingen en de adviezen die ingaan op delen van bijlage 1. Uiteraard zijn wij bereid tijdens een themaoverleg nader op het advies in te gaan.

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.

Adviezen naar aanleiding van de adviesaanvraag

1. Dienstregeling 2009: aanvullingen op het Ontwerp 2007

1.1 Frequentieverhoging (Arnhem-) Utrecht – Schiphol

a. Frequentieverhoging Intercity Utrecht – Schiphol

De frequentieverhoging van de IC-dienst Utrecht – Amsterdam Bijlmer – Amsterdam Zuid – Schiphol vinden wij een belangrijke en zeer welkome verbetering. De kwartierdienst vergroot de attractiviteit, de vraag naar vervoer groeit op deze verbinding sterk, en het is op drukke uren (niet alleen in de forenzenspits, maar ook bij drukbezochte evenementen in o.a. de Arena) gewenst dat extra vervoercapaciteit wordt geboden en de reizigersstromen meer over het uur worden gespreid.

b. Wijziging lijnvoering Intercity Arnhem – Den Haag in Arnhem – Schiphol

Logistieke complicaties in Utrecht zijn voor NS aanleiding om deze verandering, die eigenlijk op een later tijdstip was voorzien, vervroegd in 2009 door te voeren. Op dit moment is het aantal reizigers dat door deze wijziging extra moet overstappen echter groter dan het aantal reizigers dat een overstap kwijtraakt. Daarnaast is het twijfelachtig of de kwaliteit van de overstap nu en straks van vergelijkbare kwaliteit is. Op dit moment wordt in de overstaprelatie Arnhem – Schiphol in Utrecht meestal een gemakkelijke “cross-platform” overstap op hetzelfde perron geboden. In de relatie Arnhem – Den Haag zal dat straks niet het geval zal zijn. Met name in de richting Den Haag moeten reizigers een grote afstand overbruggen: van spoor 4 naar spoor 19 (spits) of spoor 11 (dal). Hoewel de tijd om over te stappen binnen de normen valt is die afstand wel érg groot vergeleken met de huidige doorgaande verbinding. Dit betekent verder een forse toename van het gebruik van de toch al drukke (rol)trappen en liften in Utrecht. Het logistieke probleem zou hiermee kunnen verschuiven van het domein van de spoorverkeercapaciteit naar het domein van de reizigerstransfercapaciteit. Ook kunnen de haalbaarheid van de overstap en de kwaliteit van de reis in het gedrang komen. Wellicht hebben de werkzaamheden in Utrecht Centraal ook nog een negatieve invloed op de tijd die nodig is om over te stappen.

Om hierin meer inzicht te krijgen, hebben wij in een eerder themaoverleg gepleit voor het maken van een transferanalyse. Deze analyse laat voor de onderzochte overstapstromen vooraf zien waar knelpunten op het punt van capaciteit, looptijd, toegankelijkheid en gemak ontstaan. De aanstaande verbouwing van station Utrecht maakt de wenselijkheid van zo'n analyse alleen maar groter.

Daarnaast zal er – op zijn minst voor de perioden waarin de op elkaar aansluitende verbindingen om het halfuur rijden – een goed functionerende wachttijdregeling moeten zijn, die voorkomt dat reizigers die met een licht (d.w.z. tot 3 minuten) vertraagde trein in Utrecht aankomen, hun aansluitende trein voor hun neus zien wegrijden. De praktijk bij o.a. de in 2007 geknipte IC-verbinding in Amersfoort laat zien, dat het bij een transferbeweging naar een ander perron nodig is om extra aandacht te besteden aan een goede uitvoering van zo'n regeling, omdat het treinpersoneel in zo'n geval geen zicht heeft op de aankomende trein. De bovengenoemde transferanalyse en de wachttijdregeling zouden ons ervan kunnen overtuigen dat NS en ProRail de overstap daadwerkelijk voldoende zullen faciliteren.

De ingreep voor de grote stroom reizigers vanuit de richting Arnhem naar de richting Den Haag v.v. is echter hoe dan ook groot. Wij nemen hierbij in aanmerking dat er onder de dagelijkse reizigers heel wat zullen zijn die de keuze van hun woon- of werklocatie en hun vervoerwijze mede hebben bepaald op basis van de kwaliteit van een al jarenlang geboden verbinding. Wij adviseren daarom in de spitsuren minimaal 4 treinen Den Haag – Utrecht te laten doorrijden naar Arnhem v.v.. De ruimte hiervoor zou o.i. kunnen worden gecreëerd door de Intercity's van Schiphol naar Arnhem 2 minuten later uit Utrecht te laten vertrekken. In omgekeerde richting zou de Intercity naar Schiphol 1 minuut eerder uit Arnhem moeten vertrekken en zou de Intercity naar Den Haag op 3 minuten moeten volgen. Sprinterserie 17400 zou tussen Veenendaal Centrum en Utrecht 2 minuten later moeten rijden.

Wij adviseren buiten de spits de Intercity's in Utrecht te splitsen en te combineren, waardoor ook dan rechtstreekse reismogelijkheden worden geboden tussen Arnhem en Den Haag zowel als Schiphol.

Mocht ons advies onuitvoerbaar zijn, dan achten wij de gevolgen voor de reizigers in de richting Arnhem – Den Haag te zwaar zolang er geen cross-platform overstap zou zijn. Dan adviseren wij de doorgaande verbinding Arnhem – Den Haag v.v. te handhaven.

1.2. Frequentieverhoging Utrecht – Breukelen (-Amsterdam Bijlmer ArenA)

In een eerder advies (over de dienstregeling 2007 en de doorkijk naar 2009) hebben wij ons ongelukkig getoond met het voornemen om in 2009 de Sprinterdienst vanuit Utrecht in te korten tot Breukelen. Wij vinden het positief dat NS in de spitsuren op dit voornemen terugkomt, door ieder halfuur een Sprinter te laten doorrijden naar Amsterdam v.v.. De frequentieverhoging van de IC-dienst over de Utrechtboog maakt dat wij de keuze van NS kunnen billijken om de Sprinterdienst hier weg te halen, maar dan moet deze wel worden verlegd naar Amsterdam Centraal¹, zodat op deze route ook in het Sprintersegment een bij deze agglomeratie passende treinfrequentie van 4x per uur ontstaat en Duivendrecht voor verbindingen tussen Sprinterstations een betere overstapfunctie kan vervullen (mede ter compensatie van het wegvallen van de rechtstreekse Sprinterdienst tussen de Zuidas en de richting Utrecht). Wij vinden dat de Sprinterfrequentie van 4x per uur tussen Amsterdam en Breukelen (verdeeld in 2x richting Gouda en 2x richting Utrecht) ook buiten de spits zou moeten worden geboden, op zijn minst op maandag t/m zaterdag overdag.

Daarnaast hechten wij belang aan goede aanduiding (o.a. op vertrekstaten in Utrecht C) welke treinen vanuit de richting Utrecht in Breukelen aansluiting geven op treinen richting Amsterdam Centraal.

1.3. Extra spitsstreinen (Den Haag-) Haarlem – Amsterdam

Op deze verruiming van het aanbod wordt met smart gewacht door de reizigers in de zeer drukbezette treinen tussen Haarlem en Amsterdam. Ook het gebruik van station Spaarwoude wordt hiermee in de spits aantrekkelijker (al zijn de tijden niet mooi over het uur gespreid). Wij hadden begrepen dat NS deze verbetering al tijdens de dienstregeling 2008 wilde invoeren. Gezien de bovengemiddelde groei van het vervoer tussen Haarlem en Amsterdam adviseren wij NS hiertoe zo spoedig mogelijk over te gaan, uiterlijk na de zomervakantieperiode 2008; anders zal het gebruik van de trein door steeds meer mensen als onplezierig worden ervaren. Bij de herschikking van treindiensten op de Oude Lijn en de Schiphollijn (in de loop van 2009) is ook nog een andere mogelijkheid denkbaar, door de dan in Haarlem eindigende Intercity's uit de richting Rotterdam naar Amsterdam door te trekken. Wij zien echter op dit moment geen duidelijke voordelen boven doortrekking van stoptreinserie 6300. Bovendien kan met de capaciteitsvergroting tussen Haarlem en Amsterdam niet zo lang worden gewacht. Wel adviseren wij te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om tot een betere spreiding van de treinen over het uur te komen, met name van de stops in Spaarwoude.

1.4. Uitbreiding Nachtnet: nachtnettreinen Rotterdam – Gouda – Utrecht

Op dit voorgenomen besluit van NS kunnen wij positief adviseren

1.5. Uitbreiding stoptreinen (Apeldoorn-) Deventer – Almelo – Enschede

Wij vinden het een goede ontwikkeling dat op de hoofdas van het OV in Twente naast de Intercity's 4 maal per uur een stoptrein gaat rijden en dat er tussen Almelo en Deventer ook tussen de spitsuren een stoptrein-halfuurdienst komt. Wij kunnen het billijken dat NS de pendeltreinen van Hengelo naar Enschede in aansluiting op de niet naar Enschede rijdende Intercity's (serie 140) laat vervallen. Doordat de pendeltreinen wel in omgekeerde richting blijven rijden, ontstaat er geen onduidelijke situatie voor reizigers van Enschede richting Randstad. Wij kunnen op dit voorgenomen besluit van NS dan ook positief adviseren.

Station Holendrecht

Op dit voorgenomen besluit van NS kunnen wij positief adviseren

¹ Uit de grafiek van het ontwerp-Basisuurpatroon maken wij op, dat dit qua spoorcapaciteit inpasbaar is.

1.6. Frequentieverhoging van en naar Best

Het is ons niet duidelijk welke consequenties de stop in Best heeft voor de dienstregeling. In de adviesaanvraag staat dat de reistijd zal toenemen tussen Eindhoven en Den Bosch, maar uit de grafische weergave blijkt dat niet. Gaan de IC's eerder vertrekken uit Eindhoven? Heeft dat gevolgen voor de aansluiting uit de richting Deurne (treinserie 5200)? Komt de IC later aan in Utrecht C, met gevolgen voor aansluitingen (treinserie 3000)?

Wij vinden dat de bestaande aansluitingen gewaarborgd moeten blijven. Als dit het geval is kunnen wij positief op dit voorgenomen besluit van NS adviseren.

2. Reistijdverbeteringen

Reistijdverbetering is een belangrijk middel om het openbaar vervoer attractiever te maken. Zo kan het verbeteren van aansluitingen (door relatief kleine verkortingen van rijtijden te boeken) op tal van verbindingen tot substantiële reistijdwinsten leiden. Daarnaast kunnen rijtijdwinsten het mogelijk maken om (zonder kwaliteitsverlies) een extra station te bedienen.

Eén van de mogelijkheden om rijtijden te verkorten is het verhogen van de maximumsnelheid op de infrastructuur. Dat hoeft niet altijd een verhoging tot 160 km/u te zijn; op sommige trajecten kan een verhoging tot bijv. 140 km/u al nuttig zijn, en in dat geval zijn er geen ATB-complicaties.

Maar er blijven kansen liggen als de technische mogelijkheid om 160 km/u te rijden, die aanwezig is bij een belangrijk deel van het NS-materieel en op diverse baanvakken, nog lange tijd onbenut blijft. Tussen Den Haag (Mariahoeve) en Hoofddorp rijden de hogesnelheidstreinen al een aantal jaren 160 km/u met behulp van ATB-bakens in de baan en aangepaste ATB-apparatuur in de trein. De Europese richtlijn 2001/16 zou verdere toepassing van deze techniek verbieden. De techniek en haar functionaliteit zijn echter op Europees niveau erkend, zodat de vraag rijst of Nederland de Europese richtlijn hiermee niet te streng interpreteert.

Drijfveer achter de Europese richtlijn is het garanderen van interoperabiliteit, bij voorkeur door invoering van ERTMS. Dit illustreert duidelijk de noodzaak van een meer ambitieuze invoeringsstrategie van ERTMS ten behoeve van functionele verbeteringen van het spoorstelsel (zoals door de consumentenorganisaties bepleit in hun brief aan de minister van 25 oktober 2007²). De minister geeft in zijn brief aan de Tweede Kamer van 21 januari 2007 als strategie aan, dat in 2012 met ERTMS 160 km/u mogelijk is op Duivendrecht – Utrecht en de Flevo-/Hanzelijn. Verdere benutting van de mogelijkheden van 160 km/u dreigt daarmee een kwestie van zeer lange adem te worden. Wij adviseren NS te blijven inzetten op snelheidsverbetering, de daarmee te bereiken productverbeteringen goed zichtbaar te maken en een ambitieuze implementatie van ERTMS zo veel mogelijk te ondersteunen.

4. Mogelijke structuurwijziging Oude Lijn

Wij delen de voorkeur van NS om grote dienstregelingwijzigingen gelijktijdig in te voeren op één moment per jaar, zo veel mogelijk gezamenlijk met het verdere OV.

Algemeen

NS vraagt niet opnieuw advies over ongewijzigde voornemens waarover de consumentenorganisaties al eerder advies hebben uitgebracht. Wij volstaan hier dan ook met een verwijzing naar onze eerdere adviezen. In aanvulling daarop hebben wij nog wel een opmerking bij de aansluiting in Zaandam van de Hoornlijn naar Amsterdam Centraal en visa versa. Wij vinden dat het verbreken van deze rechtstreekse verbinding met een vlottere overstap zou moeten worden gecompenseerd dan de 7 tot 10 minuten wachttijd die wij nu uit het basisuurpatroon aflezen. Wellicht kan de treindienst naar Hoofddorp hiertoe iets in tijd worden verschoven.

² LOCOV 2007/208.

Opmerkingen, adviezen en vragen naar aanleiding van bijlage 1

3. Uitgangspunt: dienstregeling 2008

3.1 Dordrecht - Roosendaal

In bijlage 1 lezen wij de volgende passages:

“Voor de consequenties voor de internationale reizigers uit Den Haag, Roosendaal en Dordrecht naar België wordt verwezen naar toekomstig overleg tussen consumentenorganisaties en Hispeed.”

“De projecten voor 2009 zijn uitgewerkt in samenwerking tussen de goederenvervoerders, ProRail en de reizigersvervoerders. Deze samenwerking heeft als belangrijkste kenmerken dat reizigers-, goederen- en infrastructuurprojecten integraal benaderd zijn, én dat partijen bij de capaciteitsaanvraag streven naar het indienen van één gezamenlijk basisuurpatroon.”

Deze integrale benadering vinden wij van wezenlijk belang. Ook de nationale en de internationale dienstregeling moeten goed op elkaar zijn afgestemd. Los van elkaar staande procedures kunnen het moeilijk of zelfs onmogelijk maken tot een optimaal resultaat voor de reiziger te komen. Voor reizigers uit de regio Roosendaal en uit Zeeland is het op dit moment van groot belang.

3.2 Lijnvoering Zeeland

Hoewel wij de frequentieverhoging voor de drie stoptreinstations positief beoordelen, vinden wij de reistijdeffecten (tot 8 minuten reistijdverlies) voor 7000 reizen per dag fors. Daarom zouden wij twee voorwaarden willen stellen:

1. Aansluitingen op bussen en met name ook op de veerdienst Vlissingen – Breskens moeten uitstekend zijn (acceptabele wacht- of overstaptijd). De extra reistijd per trein mag niet gepaard gaan met extra reistijd door slechte overstappen. Door het maken van deze keuze maakt ook NS zich daar verantwoordelijk voor.
2. Een jaarlijkse evaluatie van de ontwikkeling van de reizigersaantallen en de klantoordelen in Zeeland. Wij achten het van groot belang dat het Locov daarvan de komende jaren op de hoogte blijft.

3.3 Zijperron Deventer

Wij vinden de investering van € 13 miljoen wel erg hoog voor deze reistijdverbetering. Verder roept het aantal van 2400 reizigers dat per dag van deze verbetering profiteert bij ons vragen op. Het gaat eigenlijk alleen om reizigers uit Amsterdam Centraal met bestemming Deventer, dus om maximaal 11 treinen (op maandag, woensdag en vrijdag) per dag met totaal 218 treinreizigers (met Deventer als bestemming). Op zaterdag en zondag gaat het om 6 treinen per dag, omgerekend 400 reizigers per trein, wat ons een hoge inschatting lijkt. Wij vinden deze cijfers, zelfs als ze kloppen, niet in verhouding staan tot de investering. Het is ons verder niet duidelijk hoe deze afweging tot stand is gekomen.

Een bijkomende vraag is of het extra perron en het effect daarvan op de sporencapaciteit (die daardoor kleiner wordt) negatieve effecten heeft voor de afhandeling van reizigers- en goederentreinen op en via station Deventer.

6. Werkzaamheden en uitwerkingen

Utrecht centraal

Uit de Basisspooropstelling voor Utrecht Centraal blijkt, dat spoor 5 ten behoeve van de verbouwing van het station voor langere tijd buiten gebruik zal worden gesteld. Daardoor kan een aantal aansluitingen niet meer cross-platform geboden worden. De haalbaarheid van de aansluiting wordt daardoor kritiek; dit betreft de overstap van IC-serie 3500 (Eindhoven) op IC-serie 3000 (Amsterdam) en de nieuwe overstap van IC-serie 800 (Maastricht/Heerlen) op IC-serie 3100 (Schiphol). Voor de treinen die in Best gaan stoppen is een goede overstap nog van extra belang om automobilisten voor de trein te winnen. De haalbaarheid van de aansluitende

treinen kan worden verbeterd door hun stationnement in Utrecht met minstens een minuut te verlengen. Dat zou moeten kunnen met gebruik van de marge die eerder voor de ingelaste stop in Amsterdam Bijlmer is gebruikt (of door de rijtijdwinst uit verhoging van de snelheid tussen Utrecht en Duivendrecht naar 160 km/u). In de andere richting zou de kritieke overstap van serie 3000 op serie 3500 zekerder kunnen worden gemaakt door de series 7400 en 3000 een minuut eerder in Utrecht te laten aankomen (en serie 7400 ook een minuut eerder te laten vertrekken).

6.2.3 Amsterdam oostzijde

Wij hopen dat het mogelijk zal zijn de reistijdverlenging tussen Amsterdam C en Amersfoort te voorkomen.

7. Doorkijkje

7.2.2 Kleine infrastructuur

Wij zouden graag willen weten met hoeveel minuten de reistijd voor IC-reizigers naar Groningen zal afnemen door het verlengen van het inhaalspoor in Beilen. Om welke IC-treinen gaat het? Gaat het om alle IC-treinen?

8. Groei en milieu

8.1 Beter productaanbod

Hoewel de balans positief is, lijkt ons het percentage reizigers dat er in reistijd op achteruit gaat (5% of meer in gewogen reistijd) nog behoorlijk hoog. Wij kunnen de aantallen ook niet goed terugvinden in de voorstellen. Alleen onder 3.2, 4.1 en 4.2 worden merendeels kleinere aantallen reizen vermeld die langzamer zullen zijn en effecten uit 4.8 en 4.9 kunnen daar waarschijnlijk bijgevoegd worden. Wij zouden daarover graag nog een duidelijker beeld willen krijgen.

Ten slotte

Graag blijven wij met u in gesprek over verbetering van de dienstregeling. Mogelijk zult u nog aanvullingen betrekken bij de adviesaanvraag inzake de 7 x 24 uur uitwerking van de dienstregeling of nog advies vragen over een nadere uitwerking. Wij zien deze met veel belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,



drs. G.B.M. Leers