LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
Directievoorzitter NS Reizigers
Ingrid Thijssen
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Datum
29 maart 2013
Ons kenmerk
Locov 2013-64802
Onderwerp
Advies dienstregeling 2014

Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
CC/PA/SvS-642

Geachte mevrouw Thijssen,

In uw brief van 15 februari[1] vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over voorgenomen wijzigingen in de dienstregeling, welke u per 15 december van dit jaar wilt doorvoeren. Met deze brief voldoen wij graag aan uw verzoek. Wij houden hierbij de volgorde aan van bijlage 1 van uw adviesaanvraag.

Wijzigingen op hoofdlijnen
De uitwerking van de treinverbindingen met België via Antwerpen is nog een onzekere factor in de jaardienstregeling 2014. U noemt dit punt ook in de adviesaanvraag. Wij vinden een zo spoedig mogelijke terugkeer naar een situatie met minstens 16 treinparen tussen Amsterdam en Brussel (buiten Thalys) zeer belangrijk. Dit kan een voorlopige of een definitieve oplossing zijn. Deze frequentie en het doorrijden naar Amsterdam mag in geen geval mag opnieuw onmogelijk worden gemaakt door gebrek aan treinpaden. Dit kan betekenen, dat in de planning- en aanvraagfase rekening moet worden gehouden met verschillende scenario's. Uiteraard blijven wij graag op de hoogte van de verdere ontwikkelingen in de treinverbindingen met België. Wij gaan ervan uit, dat u de in de capaciteitsaanvraag te betrekken scenario's t.z.t. aan ons zult voorleggen voor advies.

Wij adviseren positief over het speciale herfstpatroon op voor herfstproblemen gevoelige trajecten.

[1] CC/PA/SvS-642 adviesaanvraag dienstregeling 2014

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.

Wij vinden het een gezond streven om treinen op rustige uren niet in onnodig grote samenstellingen te laten rijden. Wel plaatsen wij een kritische opmerking bij het aftrappen van treinstellen op tussenstations, aan de randen van de spitsperioden. Vorig jaar hebben wij in de praktijk gezien dat NS dit principe op sommige plaatsen reeds enige tijd heeft toegepast. Daarbij bleek in een aantal gevallen dat:

- de treinbeeldschermen op de perrons niet altijd (kunnen) aangeven dat een deel van de trein op een tussenstation zal worden afgekoppeld;
- de stationsomroep hiervan ook geen melding maakt;
- het treinpersoneel dit soms, maar niet altijd omroept in de trein;
- dat bij grotere drukte dan gemiddeld (bijvoorbeeld door een storing eerder of elders) het aftrappen van een treindeel volgens plan wordt doorgezet, ook al leidt dit tot overbezetting van het resterende treindeel.

Het behoeft geen betoog dat de reizigers met beperkingen in deze omstandigheden het meest gedupeerd raken.

Wij vinden daarom dat het aftrappen van treindelen op een tussenstation niet alleen een kwestie is van het inplannen van extra oponthoud. Wij vinden dat als voorwaarde moet gelden dat de gebleken knelpunten, die wij hierboven hebben genoemd, afdoende worden ondervangen door extra maatregelen.

De mogelijkheid van aan- en afkoppelen van treindelen brengen wij graag ook onder uw aandacht voor de Sprinterdienst Zwolle-Groningen. Stations als Hoogeveen en Meppel zouden daarmee (meer) overstapvrije verbindingen met de Randstad kunnen terugkrijgen. Het verlies van dit gemak wordt nog steeds als gemis gevoeld, zeker nu nog tot eind 2014 (mogelijk zelfs langer) via de hoge noodbrug in Zwolle moet worden overgestapt. De Sprinterdienst wordt uitgevoerd met enkeldeks IC-materieel (ICM), waarbij splitsen en combineren mogelijk zou zijn als hetzelfde materieel consequent op de Leeuwarder tak zou worden ingezet.

Wijzigingen in het basisuurpatroon

2.1 Uitbreiding Sprinterdienst Leeuwarden – Meppel: wij adviseren positief.

2.2 Inkorting Sprinter Hoofddorp - Hoorn Kersenboogerd tot Hoorn: wij adviseren negatief op dit voornemen. De reismogelijkheden voor de gebruikers van station Kersenboogerd verslechteren door de inkorting, zonder dat hier enige verbetering tegenover staat. Reizigers tussen Kersenboogerd en Purmerend/Zaandam krijgen een slechte overstap in Hoorn, waardoor hun reistijd met een kwartier toeneemt. Reizigers tussen Kersenboogerd en Amsterdam Lelylaan/Schiphol/Hoofddorp moeten voortaan eveneens overstappen. Voor deze relatie geldt tevens dat de spitstreinen serie 14500 geen extra reismogelijkheden meer geven, omdat in Sloterdijk de overstaptijd van en naar het Hemboogperron onvoldoende is. Op deze verbinding gaat hierdoor het aantal reismogelijkheden in de spits terug van 4 naar 2. Tenslotte brengt de verschoven tijdligging van de Sprinter Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd met zich mee, dat de aankomst- en vertrektijden in Hoorn gaan verschillen tussen spits en dal. Dit kan problematisch worden voor busaansluitingen.

2.3 Zwolle - Enschede: deze wijziging wordt al in de lopende jaardienstregeling ingevoerd. Wij hebben hierover in het kader van het wijzigingsblad april 2013 positief geadviseerd. Met NS onderstrepen wij het belang van een snelle oplossing van het knelpunt Zwolle – Herfte. Dit is een capaciteitsknelpunt dat al in een veel eerder stadium onderkend had kunnen en moeten worden. In onze ogen is dit voor ProRail en vervoerders een duidelijke les voor de toekomst. Ten behoeve van het punctueel invoegen bij Herfte kan wellicht ook gedacht worden aan de mogelijkheid tot verhoging van de

baanvaksnelheid tussen Zwolle en Heino, waarmee in het verleden reeds rekening is gehouden.

2.4 Heerlen-Aken: wij worden graag zo spoedig mogelijk nader geïnformeerd over de concrete voornemens. Omdat wij nu niet over voldoende gegevens beschikken, zijn wij genoodzaakt ons advies op dit onderdeel op te schorten. Wij zullen hierover dus nog separaat een advies moeten uitbrengen.

Wijzigingen in de 7x24-uuruitwerking

3.1 Eerste en laatste treinen: in ons advies over de lopende jaardienstregeling 2013 (d.d. 21-8-2012) hebben wij uw aandacht gevraagd voor uitsnijdingen van Intercity-treindiensten, daar waar deze (als gevolg van verschoven patroontijden per dienstregeling 2013) leiden tot langere overstap- en reistijden. Het moment van uitsnijden moet niet te vroeg in de avond liggen. Wij vragen opnieuw uw aandacht voor dit onderwerp, omdat ons advies helaas tegengesteld lijkt te hebben gewerkt voor de verbindingen Utrecht - Rotterdam en Utrecht–Den Haag. in de huidige dienstregeling zijn de laatste twee Intercity's serie 2800 van Utrecht naar Rotterdam geschrapt ten opzichte van de tabel die ons destijds bij de adviesaanvraag is voorgelegd. En in de tabel bij de huidige adviesaanvraag voor 2014 wordt de laatste Intercity van Utrecht naar Den Haag geschrapt. U heeft in uw besluit op ons eerdere advies aangegeven dat het gebruik van deze treindiensten zou worden gemonitord. Wellicht bieden de ervaringen van het eerste halfjaar perspectief om langer door te rijden tussen Utrecht en Rotterdam/Den Haag.

Op het traject Amersfoort - Enschede is naar aanleiding van ons advies wel een latere trein ingelegd, echter alleen op vrijdag en zaterdag. Wij adviseren u, deze trein dagelijks in te leggen.

Een verdere opmerking over de laatste Sprinter Apeldoorn-Almelo maken wij bij 3.4..

3.2 Leiden – Den Haag: wij adviseren positief over de wijziging in de Sprinterdienst tussen Leiden Centraal en Den Haag Centraal.

3.3 Extra treinen in spits beter aansluiten op de marktvraag:
Op de voorgenomen de aanpassing van de extra spitstreinen op het traject Deventer - Amsterdam adviseren wij positief. In ons advies over de dienstregeling 2013 bepleitten wij reeds een uitbreiding van de spitsperiode. Dit mede met het oog op de verslechterde aansluitingen in Amersfoort en Deventer. Overigens is een ruimere spitsperiode nog geen volledige oplossing voor deze verslechterde aansluitingen. Wij blijven graag met u in gesprek over verdere mogelijkheden tot verbetering.

In het kader van "beter aansluiten op de marktvraag in de spits" missen wij aandacht voor de Flevolijn. Wij ontvangen nog steeds klachten over overvolle sprinters. Hierbij speelt het vervallen van Almere Buiten als Intercitystation naar onze mening een rol. In ons advies over de jaardienstregeling 2013 hadden wij geadviseerd, de Intercity's die in Lelystad beginnen en eindigen (treinserie 2600) te laten stoppen in Almere Buiten. In uw besluit heeft u aangegeven hier geen mogelijkheid toe te zien. U heeft wel gezinspeeld op de mogelijkheid van een extra spits-Intercity tussen Almere en Schiphol. Deze extra Intercity is inmiddels niet inpasbaar gebleken. Wij vragen toch opnieuw uw aandacht voor een structurele verbetering van de vervoercapaciteit in het Sprintersegment in de spits van en naar Almere. Naar onze mening zou er ruimte moeten zijn voor een stop van Intercity-serie 2600 in Almere Buiten. Dit gezien de lange halteringstijd

die deze treinserie nu heeft in Almere Centrum. Wij blijven hierover graag met u in gesprek.

Gezien de drukte in de stoptreinen Utrecht - Zwolle is doortrekken van de in Schothorst eindigende Intercity's naar Harderwijk gewenst. Hiervoor is wel aanleg van een keerspoor in Harderwijk noodzakelijk. Voor de tussenliggende tijd is een meer stabiele en voor de reiziger beter voorspelbare oplossing nodig dan het incidenteel laten stoppen van Intercity's in Harderwijk en/of Vathorst (zoals nu gebeurt). Wij spreken graag nader met u over een (tijdelijke) maatregel om dit probleem op te lossen.

3.4 Aanpassingen daluren en weekend.
Wij adviseren onder voorbehoud positief op de voorgenomen betere tijdligging Sprinter Dordrecht-Roosendaal/Breda. Wanneer deze gewenste verbetering in conflict komt met een scenario voor de treinverbindingen met België, geven wij prioriteit aan het laatstgenoemde belang.

Bij de eenzijdige wijziging van de daluitsnijding in de Sprinterdienst Maastricht Randwijck – Roermond is ons niet duidelijk welk doel deze dient. Een advies is daarom in onze ogen moeilijk te geven.

Wij adviseren positief over de uitbreiding tot een halfuurdienst op werkdagen, ook 's avonds van de sprinter Apeldoorn – Deventer - Almelo. Wij zijn van mening dat een dergelijke uitbreiding ook in het weekend (zeker op zaterdag) wenselijk is. Mocht dit budgettair onmogelijk zijn, dan geven wij in overweging om de frequentieverbetering op zaterdag toe te passen in plaats van 's avonds. Wij verwachten dat dit effectiever zal zijn.
Wij adviseren om de laatste Sprinter van Apeldoorn naar Almelo op hetzelfde tijdstip (te weten 00:24) te handhaven en niet een half uur te vervroegen (zoals uit de voorgestelde dienstregeling is af te leiden). Als deze trein een half uur eerder wordt ingelegd, moeten reizigers toch eerder weg om nog thuis te komen in Apeldoorn Osseveld, Twello, Deventer Colmschate, Holten en Rijssen. In dienstregeling van 2013 is de laatste verbinding naar het oosten al vervroegd! De voorgenomen vervroeging voor 2014 komt er dan nog extra bij.

Over de verschuiving van de uitsnijding in de stille uren van de Sprinter Groningen – Zwolle adviseren wij positief. Deze wijzigingen hadden wij wel graag eerder via een wijzigingsblad gerealiseerd zien worden.

3.5 Vakantiedienstregeling
Wij hebben geen opmerkingen over het onderdeel vakantiedienstregeling.

3.6 *Grootschalige werkzaamheden*
wij maken ons al geruime tijd zorgen over de toenemende mate waarin grootschalige werkzaamheden het reizen per trein hinderen of onmogelijk maken. Uiteraard is hinder voor reizigers bij dergelijke grote projecten onvermijdelijk, maar wij menen dat meer gestuurd zou moeten worden op het beperken van de hoeveelheid hinder met grote impact voor de reiziger. Wij hopen dat de aanbevelingen van de ProRail-werkgroep Buitendienststellingen hierbij gaan helpen.

Tot slot vragen wij uw aandacht voor een betere en (in een globale omschrijving) ook vroegtijdigere informatievoorziening aan reizigers over geplande werkzaamheden.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

Arriën Kruyt