LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan

NS Hispeed
Directeur commercie
Mevrouw M. Kaper
Postbus 767
1000 AT AMSTERDAM

C.C.

Ministerie van Infrastructuur
en Milieu;
NS Reizigers.

Datum
7 december 2012
Ons kenmerk
Locov 2012-247611
Onderwerp

Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
-

Opvattingen consumentenorganisaties in het Locov over de treinverbindingen Nederland - België

Geachte mevrouw Kaper,

In de afgelopen jaren hebben wij, de consumentenorganisaties in het Locov, regelmatig met u gesproken over de veranderingen voor de grensoverschrijdende reizigers bij het in gebruik nemen van Fyra Brussel. Op een aantal belangrijke punten verschillen wij met u van mening over de gewenste veranderingen.

Fyra Brussel is een treindienst waarover u geen advies aan de consumentenorganisaties vraagt. Concrete informatie over de door u vastgestelde tarieven heeft ons pas onlangs bereikt. Daarnaast is inmiddels gebleken dat de Beneluxtreindienst wordt opgeheven en dat niet alle oorspronkelijk voorziene treinen zullen rijden. Dit betekent minder reismogelijkheden per dag tussen Nederland en België vanaf 9 december.

In deze brief zetten wij onze opvattingen nog eens op een rij. Deze opvattingen zijn gebaseerd op de informatie die wij per 4 december 2012 ter beschikking hebben. Wij geven u onze opvattingen over respectievelijk:

1. het eindmodel, dat de reiziger zal worden geboden wanneer de gevolgen van technische problemen en de tot 3 december bestaande Nederlands - Belgische samenwerkingsproblemen eenmaal voorbij zijn;
2. de tijdelijke situatie vanaf 9 december 2012 tot het moment waarop u in staat bent het eindmodel (zie punt 1) te realiseren.

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.

1. Het eindmodel

Vanuit vervoerkundig perspectief zijn op het spoorwegnet drie niveaus van treindiensten te onderscheiden:

A. stoptreindiensten (Sprinters), met relatief korte stationsafstanden en een ontsluitende functie,
B. intercitydiensten, voor verbindingen tussen knooppunten en regio's op (middel)lange afstand,
C. hogesnelheidsdiensten, met weinig stopplaatsen en gericht op vervoer over lange afstand.

De Beneluxtrein past typisch bij niveau B. Fyra Brussel is gepositioneerd op niveau C en bedient Zuid-Nederland niet meer.

De verbinding Amsterdam/Schiphol/Rotterdam – Antwerpen/Brussel
Wij zien voor diverse groepen reizigers een probleem ontstaan, omdat tussen Nederland en België een verbinding op niveau B niet meer wordt geboden. Dit probleem wordt versterkt doordat de Fyra Brussel – anders dan de binnenlandse Fyra – wordt aangeboden als 'marktprijstrein'. Daarmee richt Fyra Brussel zich op dezelfde doelgroepen als Thalys en niet op een breed spectrum van OV-reizigers. De focus ligt vooral op de zaken- en plezierreizigers die een veel hogere prijs willen betalen of die bereid zijn zich ruim van tevoren te binden aan een exact heen- en terugreistijdstip voor een lagere prijs (met de onvrijheid van dien en het risico van niet omboekbaarheid van het kaartje, en tevens alleen 'zolang de voorraad strekt').

Dit past slecht bij de manier waarop veel reizigers het reguliere openbaar vervoer op de niveaus A en B gebruiken. Zij willen vrijheid van treinkeuze tot vlak vóór de reis, integratie met het NS-tarief, schappelijke prijzen en gemakkelijk verkrijgbare kaartjes. Voor al die 'gewone' treinreizigers wordt Fyra Brussel een hoogdrempelige treindienst.

Reizigers naar Antwerpen en Brussel hebben de afgelopen jaren reeds kunnen kiezen tussen de snelle, maar eveneens hoogdrempelige Thalys en een minder snelle, maar gemakkelijker te gebruiken intercityverbinding via de IC-Brussel (Beneluxtrein). Dit heeft echter, ondanks de notoir slechte punctualiteit van de Beneluxtrein, niet geleid tot een massale overloop van reizigers van Beneluxtrein naar Thalys.

Met de introductie van Fyra Brussel en het verdwijnen van de IC-Brussel verdwijnt ook de keuzemogelijkheid voor intercityniveau B. Voor reizigers tussen Amsterdam/Schiphol/Rotterdam en Antwerpen/Brussel worden de alternatieven veel onaantrekkelijker dan de huidige IC-verbinding. De alternatieven hebben extra overstappen en aanzienlijk langere reistijden.

Als Fyra Brussel dan voor bovengenoemde verbinding de aangewezen treindienst wordt, zonder dat de reiziger de keuzemogelijkheid wordt geboden voor een behoorlijk alternatief op niveau B, dient Fyra Brussel zich meer op de reguliere OV-reiziger te richten. Wij vinden het niet van deze tijd dat een onderdeel van het openbaar vervoer zich vervreemdt van klantengroepen en de eigen inkomsten zo sterk centraal stelt. Veel OV-reizigers willen geen luchtvaartmodel, maar een gemakkelijk en betaalbaar treinsysteem. Dit betekent dat:

- reserveren een optie en geen verplichting moet zijn;
- het 'marktprijsprincipe' niet moet worden toegepast en dat werken met binnenlands tarief met een schappelijke toeslag de voorkeur heeft;
- kaartjes gewoon te koop moeten zijn bij automaten en loketten;

- voor abonnementhouders een redelijk geprijsd toeslagabonnement beschikbaar moet zijn (geen losse toeslagen);
- de tarieven voor reizigers met een mobiliteitsbeperking transparant moeten zijn;
- in de voorwaarden de samenhang met het NS-net wordt erkend en niet ontkend.

Zeker voor een fietsland als Nederland zou op deze verbinding ook fietsvervoer mogelijk moeten zijn. Wij betreuren het zeer dat uw bedrijf zich bij het opstellen van de specificaties voor het materieel ook van dit marktsegment heeft afgewend. Het V250-materieel is achteraf niet makkelijk meer aan te passen. Wij vinden dat gezocht moet worden naar een fatsoenlijk alternatief voor mensen die een fietsvakantie in België, Frankrijk of Zuid-Europa willen houden (en mensen uit die landen die dit in Nederland willen doen).

De verbinding Zuid-Nederland – Antwerpen/Brussel
Wij zijn verheugd dat de jarenlange impasse tussen Nederland en België over het al dan niet bieden van de verbinding tussen Breda en Antwerpen eindelijk is doorbroken. Wij spreken onze waardering uit voor alle partijen die zich hiervoor met de nodige vasthoudendheid hebben ingezet.

Echter, wij vinden een twee-uurdienst als schakel in een netwerk van veel frequentere treindiensten minimaal. De levensvatbaarheid van zo'n laagfrequente shuttle lijkt ons niet optimaal. Zeker wanneer deze ook nog wordt uitgevoerd met een kostbaar V250-treinstel, terwijl voor deze verbinding ook gedacht kan worden aan gangbaarder materieel met een maximumsnelheid van 200 km/u.

Wij zien de laagfrequente shuttle Breda - Antwerpen als een begin. De dienst moet zo spoedig mogelijk en met minder kostbaar materieel tot een uurdienst worden uitgebreid. De aantrekkelijkheid van deze verbinding gaat aanzienlijk vooruit als deze aan beide zijden van de grens verder zou doorrijden. Bijvoorbeeld aan Belgische zijde tot Brussel en aan Nederlandse zijde tot Nijmegen. Dan hoeft veel minder te worden overgestapt. Wij verwachten dat daarmee een gezondere exploitatie mogelijk wordt.

Voor Roosendaal en Zeeland blijft een snellere verbinding met Antwerpen gewenst. Wij vinden het positief dat hiervoor een verbeteropdracht is afgesproken. We denken graag met u mee bij de uitwerking hiervan en kijken dan ook uit naar concrete voorstellen.

2. Tijdelijke situatie

U beoogde de Benelux-uurdienst te vervangen door een Fyra-uurdienst Amsterdam - Brussel (16 treinen per richting) en een twee-uurdienst Breda - Antwerpen (8 treinen per richting).

De laatstgenoemde verbinding verwacht u niet eerder dan april te kunnen bieden, waarbij het aantal van 8 treinen per richting eind april zal worden bereikt. Op de dienst Amsterdam - Brussel zult u voorlopig slechts een twee-uurdienst rijden, met (veelal buiten de spitsuren) enkele toegevoegde ritten (in totaal 10 treinen per richting). U legt zich nog niet vast op een datum waarop de reizigers kunnen rekenen op de beoogde uurdienst.

Dit betekent dat de reiziger in de relatie Nederland - België er per 9 december fors op achteruitgaat. U bent niet klaar voor de start, maar u heft wel de

Beneluxtrein op. Daarmee zijn wij het ten principale oneens. Oude schoenen gooi je niet weg als je nog pas één nieuwe schoen en een zool hebt.

Het argument dat de verandering van de treindienst naar Zeeland per se op 9 december 2012 doorgang moet vinden, vinden wij vergezocht. De bedoelde verandering was oorspronkelijk al gepland voor juli 2007. Dat is probleemloos meer dan vijf jaar uitgesteld omdat er rond de beoogde treindiensten Nederland - België nog te veel niet in orde was. Op 9 december 2012 zijn de zaken nog steeds niet in orde, maar zou de verandering van de treindienst naar Zeeland opeens wel urgent zijn.

Wij zijn van mening dat een latere start beter is dan een halfbakken start. De IC-Brussel zou moeten blijven rijden tot het moment waarop een Fyra-uurdienst kan worden geleverd op Amsterdam - Brussel en de acht afgesproken treinen rijden tussen Antwerpen en Breda. Zelfs wanneer dit alleen nog mogelijk zou zijn tussen Roosendaal en Brussel met een goede aansluiting op de Intercity naar Amsterdam. Maar wij hebben gemerkt dat u hier niet voor open staat en op dit moment is dit voor 9 december ook geen realistische optie meer.

De lage frequentie van eenmaal per twee uur betekent voor de reiziger een vergroot 'afbreukrisico' bij vertraging op een aanreisroute en bij uitval van een Fyra Brussel. Gezien de ervaringen van de afgelopen tijd zijn dit bepaald geen denkbeeldige scenario's. De resulterende vertraging van twee uur (waarmee de tijdwinst van de hogesnelheidstrein meer dan teniet wordt gedaan) kan worden beperkt door de getroffen reizigers toe te laten tot de eerstvolgende Thalys. Deze mogelijkheid zou aan alle getroffen reizigers moeten worden geboden. Wij horen graag hoe u in dergelijke gevallen de reizigers gaat helpen.

Daarnaast vernemen wij graag expliciet hoe u reizigers compenseert die door uitval van Fyra Brussel toch 2 uur vertraging oplopen.

Tenslotte
Wij spreken de hoop uit dat het reizen per trein tussen Nederland en België in de toekomst vrij zal kunnen zijn van gemaks- en prijsdrempels die in het wegverkeer in het verenigde Europa volstrekt niet geaccepteerd zouden worden.

Wij zijn van harte bereid om onze opvattingen nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

Arriën Kruyt
ROVER