

Aan
NS International
Mevrouw Marjon Kaper
Postbus 2025
3500 HA UTRECHT

Contactpersoon
Arnoud Frerichs
Datum
22 maart 2016
Ons kenmerk
Locov 2016-67720

Doorkiesnummer
070-4569556
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
CC/PA/TD-747

Onderwerp
Advies Internationale verbindingen dienstregeling 2017

Geachte mevrouw Kaper,

In uw brief van 29 februari 2016¹ vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over de internationale verbindingen in de dienstregeling voor 2017. Graag adviseren wij u over de dienstregelingwijzigingen van 2017 op de internationale verbindingen waarbij NS betrokken is. Wij geven ons er rekenschap van dat u hierover nog in gesprek bent met de buitenlandse partners, en dat dit nog kan leiden tot wijzigingen ten opzichte van de adviesaanvraag.

Thalys

Zonder gegevens over bezetting is het voor ons moeilijk te oordelen over de beste manier om extra capaciteit in te zetten. In principe hebben extra ritten onze voorkeur boven versterking van bestaande ritten, omdat reizigers hiermee extra reismogelijkheden krijgen. In onze ogen wint een treinconcept als geheel ook aan aantrekkelijkheid door het bieden van een uurdienst. Onze suggestie is daarom:

- op vrijdag trein 9321 te laten rijden (Parijs v. 9.25) in plaats van trein 9327 (Parijs v. 10.25) te verdubbelen;
- op vrijdag trein 9397 in Parijs (v. 11.25) te laten beginnen in plaats van in Brussel, of trein 9345 te laten rijden (Parijs v. 13.25), in plaats van trein 9339 dubbel te rijden;
- op maandag t/m donderdag trein 9363 in Parijs (v. 16.25) te laten starten (net als op vrijdag) in plaats van trein 9369 dubbel te rijden.

¹ CC/PA/TD-760 adviesaanvraag internationale verbindingen dienstregeling 2017

ICE

Wij zien in de uitwerking van het dienstregelingconcept dat de treinen 126 en 127 het hele jaar door gaan rijden. Dit is een positieve ontwikkeling en een al lang gekoesterde wens van de consumentenorganisaties.

U vraagt onze voorkeur bij twee mogelijke maatregelen om de opheffing van City Night Line te compenseren. In beide opties wordt de vroege reismogelijkheid van Keulen naar Amsterdam behouden.

- In optie 1 vervalt de late rit van Amsterdam naar Keulen en gaat de drukke trein 105 (vertrek Amsterdam 8.02 naar Basel) met twee treinstellen rijden in plaats van één.
- In optie 2 gaat in het pad van de City Night Line een nacht-Intercity Basel – Amsterdam rijden, naar wij hebben begrepen met alleen zitrijtuigen.

Samengevat in een overzicht:

Optie	Vroege rit Keulen - Amsterdam	Late rit Amsterdam - Keulen	Overig
1	ICE-treinstel vanaf Keulen	Vervalt	ICE 105 met dubbel stel
2	Nacht-Intercity vanaf Basel	Nacht-Intercity naar Basel	

Beide opties overtuigen ons niet. Deze ontwikkeling staat haaks op de recent uitgesproken ambities van NS op deze verbinding. Namelijk om met een Intercity als aanvulling of vervanging van de ICE tot een betere treinfrequentie te komen. In plaats daarvan is schraalhans keukenmeester. In optie 1 gaat de hoofdverbinding van de Randstad met het Rijn/Ruhrgebied en Keulen met de kippen op stok, doordat de laatste rit al om 18.32 uit Amsterdam vertrekt. Deze internationale treinverbinding trekt zich hiermee verder terug in een nichemarkt. Optie 2 leunt op een lange-afstandsnachttrein zonder slaaprijtuigen. De vraag is hoe toekomstvast een dergelijke treindienst is, als deze niet tegen een low-budgetprijs wordt aangeboden.

Ons advies luidt om op de drukke momenten extra treinen te rijden, naast het behoud van een vroege verbinding Keulen - Amsterdam en een late verbinding Amsterdam - Keulen, die beide erg nuttig zijn.

Net als bij de vroege IC Berlijn, past ook bij de vervroegde ICE 121 naar Duitsland een evaluatie. We zijn benieuwd naar het effect op de bezetting in Nederland, omdat vanaf een groot aantal kleinere en middelgrote stations in Nederland deze verbinding geen alternatief meer is, domweg omdat de reiziger met name op zaterdag nog niet zo vroeg in Amsterdam of Utrecht kan zijn. Bij Thalys zien we in het weekend ook een ander vertrekpatroon dan door de week. Voor de vroegste ICE zou dit ook een optie kunnen zijn. Op deze manier zou op zaterdag, met vooral in vakantieperioden veel dagtoeristen naar Keulen, een goed alternatief kunnen worden gecreëerd voor de vaak overvolle ICE 105. Bijvoorbeeld met een vertrektijd om 9.30 uit Utrecht.

IC Berlijn

Haast iedere trein, ook een zeer vroege, heeft in het internationaal verkeer meer waarde dan een trein die vlak over de grens eindigt in een plaats waar haast niemand wil zijn en waar geen doorverbindingen bestaan. Bij een dergelijke

vergelijking zegt het begrip 'meerwaarde' dus op zichzelf niet zoveel. Wij denken dat de zeer vroege trein meer reizigers zou krijgen als hij beter bereikbaar zou zijn, bijvoorbeeld met aansluitende treinen uit Arnhem, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.

U geeft aan dat er gedurende de periode september t/m mei "wellicht andere opties prevaleren", maar daarvan noemt u er slechts één. Uw voorkeursoptie is het schrappen van de zeer vroege trein gedurende deze 9 maanden en in plaats daarvan het weer inleggen van een late trein, die op maandag t/m zaterdag voor internationale reizigers nagenoeg nutteloos is en dus eigenlijk alleen een binnenlandse functie heeft. Dit lijkt ons een weinig perspectiefrijke optie. De zoekrichting moet liggen in een grensoverschrijdende verbinding die reizigers iets te bieden heeft. Tot zolang adviseren wij u de vroege trein het gehele jaar te handhaven omdat daarmee altijd nog iets meer reizigers zijn gediend.

Maastricht - Luik

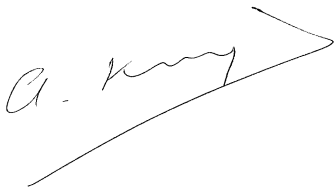
De leegmaterieelrit 19606 op werkdagen, met vertrek 23.22 uit Maastricht en aankomst 23.51 in Luik, zou een nuttige functie kunnen krijgen door deze met reizigers te rijden. Maastricht is tenslotte een internationale stad met ook 's avonds veel activiteiten. De toevoerrit 's morgens (trein 5354) rijdt ook met reizigers, dus dit lijkt ons niet direct een principieel probleem. Deze maatregel zou het verdwijnen van de late treinen van enkele jaren geleden enigszins compenseren.

IC Amsterdam – Brussel, Roosendaal - Antwerpen

Over deze verbindingen hebben wij u reeds geadviseerd in november 2015, respectievelijk januari 2016, maar zonder daarbij over een concrete concept-dienstregeling te beschikken. Gegeven de omstandigheden hebben wij begrip voor het feit dat de besluitvorming hierover tijd vraagt. Tegelijkertijd nadert voor alle vervoerders, dus ook NS, wel het tijdstip waarop de aanvragen voor concrete basisuurpatronen voor de jaardienstregeling 2017 bij de infrabeheerder moeten worden ingediend. U komt hiermee dus in de ongemakkelijke situatie dat u een concrete uitwerking voor 2017 bij ProRail moet indienen, terwijl nog onzeker is wanneer de besluitvorming tot een uitkomst zal leiden. Hierdoor valt niet uit te sluiten dat de aangevraagde uitwerking voor 2017 werkelijkheid zal worden, ook al zal dat misschien voorlopig zijn. Wij zouden het daarom toch op prijs stellen u te adviseren over deze concrete uitwerking voor 2017. Hiertoe zouden wij graag (vertrouwelijk) de concept-dienstregeling ontvangen die u voornemens bent aan te vragen bij ProRail.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,



Arriën Kruyt