



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

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

Contactpersoon
drs. A. Frerichs
Datum
22 maart 2010
Ons kenmerk
Locov 2010/058
Onderwerp
Advies dienstregeling 2011

Doorkiesnummer
070 3519556
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
CC\PA\WS-524

Geachte heer Huberts,

In uw brief van 9 februari 2010¹ vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over de basisuurpatronen en de detailuitwerking voor de dienstregeling van 2011. Het door u gevraagde advies, waarin wij de nummering van uw adviesaanvraag volgen, vindt u hieronder terug. Wij zijn altijd bereid het advies nader toe te lichten.

Advies

4.1 Haltingen treinserie 7400 in Amsterdam Muiderpoort en Amstel

Wij zijn uiteraard verheugd dat u in de dienstregeling 2011 de Sprinter-treinserie 7400 in beide richtingen op alle stations laat stoppen. U meldt in de adviesaanvraag, dat de frequentieverhoging van deze treindienst op werkdagen de hele dag wordt geboden. Tot onze teleurstelling berust deze aankondiging op een misverstand. Wij juichen het toe als de bediening van stations ook buiten de spits wordt verbeterd door een frequentieverhoging van 2 maal per uur naar 4 maal per uur. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van het OV in de Randstad.

5.1.1 Nieuwe stations Sassenheim en Houten Castellum

Wij adviseren positief over deze voornemens.

¹ Locov 2010/035, adviesaanvraag dienstregeling 2011.

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, NS, ANWB, Consumentenbond, Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland, Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, Ouderenorganisaties CSO en ROVER.

5.1.2 Nieuw station Hoevelaken

Wij vinden het begrijpelijk dat NS, Gezien de verwachtingen rond deze halte en de bediening door de Valleilijn van Connexxion, het station niet wenst te bedienen (ook al krijgt Hoevelaken zodoende geen verbinding richting Apeldoorn). Hoevelaken ligt aan de rand van Amersfoort en de vervoersvraag zal zich vooral richten op Amersfoort en verder. Het station kan dan ook worden gezien als een logische aanvulling op het Randstadspoor-netwerk.

De trajecten Hoevelaken-Amersfoort en Amersfoort-Utrecht worden door verschillende vervoerders bediend. Wij vinden dat de overstap van de ene naar de andere vervoerder de reiziger niets extra mag kosten.

Wij stemmen in met een ontheffing van de bediening van Hoevelaken door NS. Een voorwaarde hiervoor is wel dat NS en Connexxion er samen voor zorgen, dat de overstap tussen Valleilijn en NS, ook bij gebruik van de OV-chipkaart, niet leidt tot extra kosten voor de reizigers. Daarnaast mag de bediening van het nieuwe station niet een geringere betrouwbaarheid van de treinaansluitingen in Amersfoort en Apeldoorn tot gevolg hebben.

6.2 Sleutelprojecten

Wij onderkennen de noodzaak van deze projecten en de onvermijdelijkheid van hinder voor de reizigers. Wij verwachten van NS dat zij bij beslissingen over noodoplossingen een hoge prioriteit geven aan de belangen van de klanten. Deze moeten tijdens de verbouwing van de 'winkel' zo goed mogelijk geholpen worden. Voor de kwetsbare groepen reizigers met beperkingen moet hierbij voldoende aandacht zijn.

7.1 Proef Nachtnet Brabant

Uitblijven van een definitief vervolg op de proef met Nachtnet Brabant zouden wij zeer betreuren. Graag worden wij geïnformeerd over de ontwikkeling in het gebruik van het Nachtnet Brabant en over de sociale veiligheid op dit net.

8.1 Dordrecht-Roosendaal-Zeeland

Alle voor- en nadelen afgewogen hebbende, adviseren wij positief over de wijziging op de Zeeuwse lijn, zoals in overleg met provinciale en plaatselijke overheden is overeengekomen. Wij willen wel twee opmerkingen maken:

- De laatste trein van Zeeland naar Rotterdam moet dagelijks in het uurblok tussen 23.00 uur en 24.00 uur rijden. Dus niet alleen op zondag. Een beëindiging van deze verbinding (ruim) voor 23.00 uur achten wij niet meer van deze tijd. Wij zien dan geen reden meer om in de nieuw opgezette dienstregeling hiervoor een uitzondering op de minimum-bedieningsverplichting in de vervoerconcessie te gedogen.
- Wij adviseren NS te onderzoeken of de drukste treinen (met twee treinstellen) in de ochtend- en avondspits in Roosendaal in de spitsrichting kunnen worden gecombineerd of gesplitst, en één van de treindelen tussen Vlissingen en Roosendaal als versnelde Intercity te laten rijden. Wanneer deze treindelen uitsluitend stoppen in Vlissingen Souburg, Middelburg en Goes, kan forenzen op langere afstand in de belangrijkste stations een substantieel kortere reistijd worden geboden.

Onze opvattingen over de verbindingen met Antwerpen en Brussel zijn gerelateerd aan hetzelfde verandermoment. Omdat dit buiten het bestek van het hoofd railnet valt, brengen wij daarover zeer binnenkort een afzonderlijk advies aan de betrokken instanties uit.

8.2 HSL en Oude Lijn

Omdat de wijzigingen op de HSL en de Oude Lijn zijn voorzien voor eind 2011, ondersteunen wij de voorkeur van NS om de wijzigingsdatum te laten samenvallen met de invoering van de jaardienstregeling 2012 bij alle vervoerbedrijven.

Wij blijven graag met u in gesprek over deze wijzigingen. Dit geldt voor zowel de verdere ontwikkelingen m.b.t. de HSL-Zuid, als voor verdere optimalisatiemogelijkheden, zoals:

- verlegging van de Intercity Den Haag Centraal – Eindhoven naar de HSL tussen Rotterdam en Breda (wat ons een reële mogelijkheid lijkt zodra Traxx-locomotieven en Beneluxrijtuigen vrijkomen na instroming van nieuw materieel bij Hispeed);
- doortrekken van alle ritten van de Intercitydienst Amsterdam – Dordrecht naar Breda, eventueel in plaats van de geplande afzonderlijke stoptrein Dordrecht – Breda;
- bekorting van de overstaptijden op de verbinding Schiphol - Rotterdam v.v. in de 'halve knoop' te Leiden tot 5 minuten (realiseerbaar als gebruik kan worden gemaakt van de maximale baanvaknelheid van 160 km/u tussen Hoofddorp en Den Haag Mariahoeve).

Zwolle – Groningen/Leeuwarden

Wij hebben in ons advies over de jaardienstregeling 2010 het streven naar een betere treindienst tussen Zwolle en Groningen (met enige mitsen en maren om de nadelige effecten beperkt te houden) van harte ondersteund. Daarnaast hebben wij destijds gepleit voor verbetering van het voor huidige begrippen magere treinaanbod tussen Zwolle en Leeuwarden. Wij zouden het buitengewoon jammer vinden, wanneer discussies en heroverwegingen, in afwachting van deerschikking bij de ingebruikneming van de Hanzelijn in 2013, ertoe leiden dat op geen van beide trajecten ook maar enige verbetering tot stand komt. Wij zijn graag bereid met u de mogelijkheden te bezien om daarop vooruitlopend toch al tot verbeteringen te komen.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,



drs. G.B.M. Leers,
voorzitter Locov