

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

Contactpersoon  
drs. A. Frerichs

Datum  
26 juni 2009

Ons kenmerk  
Locov 2009/120

Onderwerp  
Advies Robuust Amsterdam

Doorkiesnummer  
070-351 9556

Bijlage  
-

Geachte heer Huberts,

In uw brief van 18 mei 2009<sup>1</sup> vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over uw voorgenomen besluit met betrekking tot de uitwerking van de dienstregeling 2010. Het gaat hierbij om uw voorstel voor het dienstregelingsontwerp op de knoop Amsterdam Centraal en het traject Amsterdam Centraal - Utrecht Centraal.

Uiteraard adviseren wij u graag over uw voorstellen voor de nadere uitwerking. Wij zijn tevens bereid het advies nader toe te lichten.

## ADVIES ROBUUST AMSTERDAM

- a. Wij begrijpen dat logistieke overwegingen van uw kant kunnen leiden tot veranderingen in de koppeling van treinseries op een knooppuntstation als Amsterdam. Maar wij willen wel uw aandacht vragen voor het belang van enige mate van duurzaamheid in de lijnvoering. Een belangrijke reden voor de reiziger om voor het openbaar vervoer te kiezen is de beschikbaarheid van de verbinding en het verwachte/ervaren gemak van deze verbinding. Amsterdam Centraal is geen gemakkelijk overstapstation (tenzij de treinen tegenover elkaar aan hetzelfde perron staan, maar dat is dikwijls niet het geval – ook weer vanwege de logistiek van het treinverkeer). Wijzigingen in de koppeling van treinseries in een station als Amsterdam Centraal kunnen dus gemakkelijk afbreuk doen aan de kwaliteit van verbindingen waarop reizigers meenden te kunnen rekenen. Hier staan weliswaar verbeteringen op andere reisrelaties tegenover, maar als dergelijke veranderingen zich te vaak voordoen, is het nog maar de vraag of dit de appreciatie van het dienstregelingsaanbod door de klant per saldo ten goede komt.

---

<sup>1</sup> Locov 2009-86 adviesaanvraag Robuust Amsterdam

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.

- b. Het overslaan van de stations Muiderpoort en Amstel door treinserie 7400 (in de spitsuren, richting Utrecht) is een weinig fraaie oplossing. De stoptreinstations op de noord-zuidcorridor krijgen hierdoor (ook in de spitsuren) slechts eenmaal per halfuur een verbinding met deze beide stations. Behalve dat het overslaan van stations door sommige Sprinters voor reizigers een onduidelijke situatie oplevert, vinden wij een halfuursbediening voor een drukke vervoersas in een grootstedelijke agglomeratie anno 2010 wel erg mager. De oorzaak van deze suboptimale oplossing ligt in een capaciteitstekort. Desondanks is er geen sprake van een overbelastverklaring, noch voor het dienstregelingjaar 2009 (waarin dit probleem ook al bestaat), noch voor 2010.
- Voor het hele traject Amsterdam – Eindhoven is wel een overbelastverklaring afgegeven door ProRail, dit vanwege uw wens om hier 'spoorboekloos reizen' te introduceren. U heeft deze wens echter voor 2010 ingetrokken. Daarmee is ons niet duidelijk of ProRail op de kortst mogelijke termijn in een capaciteitsvergrotingsplan aangeeft, wat nodig is om (in ieder geval in de spitsuren) een regelmatige en op alle stations stoppende Sprinter-kwartierdienst te realiseren.<sup>2</sup> Wij adviseren u de specifieke capaciteitsaanvraag voor deze Sprinter-kwartierdienst bij ProRail op tafel te houden.
- c. Tenslotte willen wij nog een opmerking maken over het alternatief, dat u in de adviesaanvraag aangeeft voor IC-reizigers uit de richting Alkmaar met bestemming Amsterdam Zuidoost. Een overstap in Amsterdam Amstel op de metro is voor velen in reistijd een goed alternatief, maar NS gaat voorbij aan het tariefaspect. Het NS-kaartje of -abonnement is immers niet geldig op de metro. De reiziger met een enkele reis, retour of trajectabonnement gaat dus apart betalen voor het NS- en GVB-deel van de reis en is daardoor duurder uit.<sup>3</sup> Reizigers die nu al gebruikmaken van een NS-trajectabonnement met een supplement voor het stads-/streekvervoer zullen in de meeste gevallen een hogere sterwaarde moeten kiezen, eventueel in combinatie met een korter NS-traject. Kortom: het door u aangegeven alternatief brengt hogere reiskosten met zich mee, zodat wij het niet aantrekkelijk vinden.

Met vriendelijke groet,  
DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,  
namens deze,



drs. G.B.M. Leers

<sup>2</sup> Als in dit specifieke geval het pad van de ICE de conflicterende factor is, zou de benodigde capaciteitsvergroting misschien kunnen worden bereikt door de ICE op het viersporige traject naar Utrecht een hogere rijsnelheid te geven (zoals de Thalys op de Schiphollijn) en de vertrektijd van de ICE uit Amsterdam iets later te stellen.

<sup>3</sup> Voorbeelden Zaandam – Amsterdam Bijlmer ArenA, 2de klasse, prijspeil juni 2009:

- NS-retour vol tarief naar Amsterdam Bijlmer ArenA kost € 7,00, de tariefmatig 'gebroken' reis kost € 8,20 (te weten € 5,80 voor een retour tot Amsterdam Amstel en tweemaal het OV-chipkaarttarief voor de metrorit Amsterdam Amstel – Amsterdam Bijlmer ArenA van € 1,20).
- Jaartrajectkaart naar Amsterdam Bijlmer ArenA kost € 1099, het tariefmatig 'gebroken' jaarabonnement kost € 1370 (te weten € 910 voor een NS-jaartrajectabonnement tot Amsterdam Amstel en een 2-zone-supplement voor de resterende metrorit ad € 460). Na afschaffing van het zonesupplement komt er wellicht een kortingsregeling waarbij trajectabonnementhouders iedere metrorit afzonderlijk vanuit hun chipkaartsaldo betalen tegen een gereduceerd tarief.