



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
29 januari 2009

Ons kenmerk
Locov 2009/22

Onderwerp

Advies kleine wijzigingen dienstregeling per 2 februari 2009

Doorkiesnummer
070 3519556

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

Geachte heer Huberts,

In uw brief van 16 januari 2009¹ vraagt u de consumentenorganisaties in het Locov advies over uw voorgenomen besluit met betrekking tot kleine wijzigingen in de lopende dienstregeling per 2 februari 2009. Het door u gevraagde advies, waarin wij de volgorde van uw adviesaanvraag volgen, vindt u hieronder terug.

Advies

1. Nieuwe treinen

Wij adviseren positief.

2.1 Aansluiting Schiphol

Wij juichen toe dat NS een officiële aansluiting biedt van stoptreinserie 4300 uit Hoofddorp op IC-serie 2600 naar Amsterdam.

2.2 Aansluiting Rotterdam Centraal

Wij zijn het met NS eens dat de huidige overstapsituatie tussen IC-serie 2100 uit Amsterdam en stoptreinserie 5100 richting Dordrecht, vanwege gelijktijdige aankomst en vertrek van deze treinen aan hetzelfde perron, verbetering behoeft. Deze net-niet-aansluiting wordt in de praktijk soms wel en soms niet gehaald. Dit is vooral ongelukkig in de perioden waarin tussen Rotterdam en Dordrecht geen vier, maar slechts twee stoptreinen per uur rijden (doordeweeks na 21 uur en in het weekend).

De door NS voorgestelde wijziging lost het aansluitingsprobleem buiten de spitsuren op. Deze oplossing heeft echter ook minpunten:

- a) De dienstregeling wordt voor stoptreingebruikers op het traject Rotterdam - Dordrecht onduidelijker, met drie verschillende vertrektijdpatronen (in de spitsuren 02/15/32/45, op ma-vr buiten de spitsuren tot 21 uur 05/15/32/45 en op overige dagen en tijden 05/32).

¹ Locov 2009/16, adviesaanvraag kleine mutaties per 2 februari 2009.

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.

- b) Voor overstappende reizigers uit IC-serie 2100 is er gedurende de spits in principe geen aansluiting op een trein waarop tijdens de overige uren wel aansluiting bestaat.
- c) De spreiding van de stoptreinen over het uur tussen Rotterdam en Dordrecht wordt ongunstiger: bij vier treinen per uur telkens een 'gat' van 20 minuten i.p.v. 17 minuten. Zo'n gat schaadt de attractiviteit van een (bij benadering) kwartierdienst.

De verschillende wensen (een betrouwbare aansluiting, een regelmatige spreiding van vertrektijden over het uur en een transparante dienstregeling) zijn niet eenvoudig te verenigen. De aansluiting in perioden met een halfuurdienst heeft wat ons betreft prioriteit. Wij zijn van mening dat aan de andere wensen – beter dan in de NS-uitwerking – tegemoet kan worden gekomen door IC-serie 2100 tussen Leiden en Rotterdam 1 minuut eerder in te plannen. Wij denken dat de rijtijd dit toelaat en dat de aansluiting in Leiden van stoptreinserie 6300 op deze Intercity hierdoor niet in gevaar komt. Stoptreinserie 5100 zou dan consequent om .02 uit Rotterdam blijven vertrekken. Aangezien de treinen direct tegenover elkaar staan, zal dit in het algemeen voldoende zijn. Gedurende de uren met een halfuurdienst zou een wachttijdregeling voor stoptreinserie 5100 kunnen worden toegepast.

2.3 Aansluiting Amsterdam Sloterdijk

Wij adviseren in principe positief. De vroege verbinding vanuit de Zaanstreek met Schiphol is gewenst voor medewerkers van Schiphol en vroege luchtreizigers. Wij vragen ons wel af, of de 2 minuten overstaptijd voldoende is. De overstappers in Sloterdijk moeten twee etages omhoog, waarvoor NS officieel een overstaptijd van minimaal 4 minuten aanhoudt. Waarop kunnen reizigers bij deze aansluiting precies rekenen?

3. Dienstregelingwijzigingen t.b.v. onderhoudsrooster

Wij waarderen dat NS heeft getracht de geschrapte treinen terug te krijgen in de dienstregeling. Grillige uitvalpatronen in het spoorboekje, vooral laat op de avond, blijven een valkuil voor reizigers. Het gaat bij trein 6089 om de laatste reismogelijkheid van de dag naar Tiel: deze is op woensdagavond een halfuur vroeger dan op andere dagen (vertrek uit Utrecht 23.13 i.p.v. 23.43). Dergelijke verraderlijke uitzonderingen ondermijnen het vertrouwen van reizigers in het OV. Wij adviseren deze rit tussen Geldermalsen en Tiel op woensdagavond met een bus uit te voeren, zolang het niet lukt om de geschrapte trein weer in de dienstregeling te krijgen. Ook andere spoorvervoerders hebben in een vergelijkbaar situatie voor deze oplossing gekozen.

4. Aanpassingen t.b.v. werkzaamheden Hemboog

Wij hopen dat de normale dienstregeling op de kortst mogelijke termijn kan worden uitgevoerd.

Op de uren waarop de treindienst over de Hemboog over één spoor wordt uitgevoerd, blijkt hoe onpraktisch het is dat op de nieuwe perrons (nog?) geen vorm van dynamische reizigersinformatie is geïnstalleerd. De vaste borden 'richting Schiphol' en 'richting Zaandam' werken dan verwarrend. Deze borden zien eruit alsof zij definitief zijn. Gelukkig hebben wij kunnen vaststellen dat NS in dit geval servicemedewerkers ter plaatse heeft om reizigers het juiste spoor te wijzen. Niettemin adviseren wij NS om bij ProRail aan te dringen dynamische treinaanwijzers in plaats van vaste richtingborden aan te brengen op de nieuwe perrons.

5. Correcties Spoorboekje en planning

Het plannen van een dienstregeling op een netwerk met krappe marges en veel betrokken partijen is geen sinecure. Wij hebben zodoende wel enig begrip voor tussentijdse bijstellingen, zeker wanneer deze de kwaliteit van de dienstuitvoering ten goede komen.

Zoals eerder in onze adviezen over kleine dienstregelingaanpassingen d.d. 24 juli 2008 (bij punt 11) en d.d. 2 oktober 2008 opgemerkt, hebben wij moeite met grillige en veranderlijke vertrektijden. Dit is met name het geval als het om de eerste en laatste verbindingen van de dag gaat en de vertrektijd ook nog op een eerder tijdstip wordt gesteld dan in het spoorboekje staat. Wij zien, nu de nieuwe dienstregeling anderhalve maand oud is, dergelijke situaties alweer opduiken in bijlage 2 bij de adviesaanvraag. Als voorbeeld

wijzen wij op de laatste stoptrein van Tilburg naar Roosendaal (op zondag 5 minuten eerder) en bij de laatste stoptrein van Den Haag HS naar Rotterdam (op dinsdag 4 minuten eerder). De laatstgenoemde trein vertrekt vanaf de komende week, afhankelijk van de weekdag, op vier verschillende tijdstippen. Ook de voorlaatste trein op dit traject kent sterk verschillende vertrektijden per dag.

Het tussentijds veranderen van dit toch al diffuse patroon maakt de mist rondom het treinaanbod op de late avond voor de reiziger compleet. Hier moet men zich absoluut niet meer aan wagen zonder de laatste verwachtingen van de reisplanner voor de gewenste reisdatum te hebben geraadpleegd.

De gebruikers van het Spoorboekje kopen een product, dat na de publicatiedatum snel in betrouwbaarheid afneemt. Wij pleiten voor het uitgeven van flyers met correcties op het Spoorboekje. Deze kunnen bij de verkoop- en informatiepunten van NS verkrijgbaar zijn en ook als inlegblad worden opgenomen bij de voorraad de Spoorboekjes. Uiteraard moet NS de reizigers op de betrokken trajecten concreet informeren over de wijzigingen. Zeker waar vertrektijden worden vervroegd. Dit kan in de treinen en op de stations plaatsvinden.

Met vriendelijke groet,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G.B.M. Leers'. The signature is stylized with a large loop at the beginning and a horizontal line extending to the right.

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