

NS

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Ir A. Meerstadt MBA
President-Directeur

Aan de leden van de
XXXXXX-verkiezingsprogramma commissie

Hoofdkantoor
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Datum 21 mei 2012

Telefoon

Kenmerk

Telefax

E-mail

Beste leden van de commissie,

Op 12 september zijn er Tweede Kamerverkiezingen. In korte tijd worden nu nieuwe verkiezingsprogramma's geschreven. [] In deze brief treft u onze agenda aan om het OV in Nederland de komende jaren te verbeteren.

Wij vragen in het belang van de reiziger in het bijzonder uw aandacht voor vier belangrijke punten:

1. NS pleit voor een onderzoek naar het herzien van de rigoureuze knip tussen NS en ProRail.
2. De veiligheid op het spoor moet verbeterd worden door op korte termijn ATBvv op alle seinen aan te brengen.
3. De reiziger is slechter af bij het apart aanbesteden van stoptreinen op trajecten waar ook intercity's reizen: meer vervoerders kan leiden tot langer opstarten bij verstoringen, vaker overstappen, tariefverschillen en verschraling van service.
4. De onbelaste reiskostenvergoeding voor het openbaar vervoer moet in tact blijven want deze maatregel stimuleert het OV-gebruik door forenzen.

De trein: onmisbaar en duurzaam vervoer

NS vervoert dagelijks 1,2 miljoen reizigers. Op drukke trajecten is de trein in de spits zelfs het meest gebruikte vervoermiddel: marktaandeel van 50 tot 70 procent zijn geen uitzondering. Nederland behoort tot de top van de wereld als het gaat om druk bereden spoor in combinatie met een hoge punctualiteit. Op drukke trajecten rijdt elke vijf minuten een trein. Zo'n 80 procent van onze reizigers bereikt zijn bestemming zonder over te hoeven stappen. Het is voor de meeste reizigers dé reden om de trein te nemen. Onze bijdrage aan de mobiliteit groeit nog elk jaar, zelfs harder dan die van de auto.

In 2011 ondanks de recessie met 2,7 procent. De reiziger kiest steeds vaker voor de trein als duurzaam alternatief: OV is de meest duurzame vorm van vervoer. NS zelf bracht haar CO₂-uitstoot in vier jaar tijd terug met 20 procent.

- Om de gemiddelde verwachte reizigersgroei van ongeveer 25 procent tot 2025 mogelijk te maken moet de overheid investeren in het spoor. Het Programma Hoogfrequent Spoor voor spoorboekloos rijden is daarvoor cruciaal. Hiervoor is 4,5 miljard euro gereserveerd op de begroting van I&M. Hiervan is 1,4 miljard opgebracht door een extra eenmalige dividenduitkering door NS.
- Behoud van de OV-studentenkaart is van belang om het OV toegankelijk te houden voor alle groepen in de samenleving.

Nederlandse Spoorwegen

NS is een op en top Nederlands bedrijf waarvan de Staat 100 procent eigenaar is. Het belang van de reizigers bewaakt de politiek via concessies. Wij betalen ProRail een infravergoeding van 250 miljoen euro per jaar en de rijksoverheid een concessievergoeding. Voor die concessie betaalt NS tot en met 2025 in totaal 2,4 miljard euro. Tegelijkertijd investeren wij 7 miljard euro in meer treinen en betere service. Daarbij is NS afgelopen jaren ruim 30 procent efficiënter geworden.

Hoe beter het gaat met NS, hoe beter ook voor de belastingbetaler. Dankzij goede resultaten kon NS afgelopen drie jaar in totaal 2,4 miljard euro extra dividend uitkeren aan de staat. Winst die in Nederland blijft en weer geïnvesteerd wordt in het OV.

NS behoort inmiddels tot de top van de Europese spoorbedrijven. Als het bijvoorbeeld gaat om op tijd rijden en sociale veiligheid in treinen en op stations scoren wij ver bovengemiddeld. Onze reizigers waarderen de kwaliteit van NS. Vorig jaar gaf 74 procent van onze klanten onze dienstverlening een 7 of hoger. Stijgende punctualiteit is daarbij van grote invloed: de punctualiteit steeg in 10 jaar van 84 naar een recordhoogte van 95 procent in 2011. Ook internet in de trein en onze nieuwe Intercity's kunnen rekenen op veel waardering. Wij willen zoveel mogelijk reizigers naar hun bestemming brengen via aantrekkelijke stations. Daarom nemen wij een gemakkelijke reis van de klant van deur tot deur als uitgangspunt.

- De Nederlandse Spoorwegen zijn van alle Nederlanders. NS moet daarom een sterk bedrijf blijven dat in staat is snel en flexibel in te spelen op marktontwikkelingen en te investeren in treinen. NS moet rendement maken om te kunnen blijven investeren en dividend af te kunnen dragen aan de Nederlandse Staat. Opbrengsten uit ál het Nederlandse openbaar vervoer moeten in het Nederlandse OV geïnvesteerd worden.

Knip NS-ProRail herzien

Ondanks de stijgende groei van het gebruik en de kwaliteit van de trein, staat de spoorsector voor forse uitdagingen. In de jaren '90 zijn NS, ProRail en het vrachtvervoer opgesplitst en is een evenwicht gevonden in de samenwerking. Door winterperikelen wordt duidelijk dat aanvullende stappen nodig zijn. Een eerste stap was oprichting van het OCCR waarin NS en ProRail nauw samenwerken.

Verder is NS sinds dit jaar verantwoordelijk voor de reisinformatie aan onze reizigers: het verbeteren daarvan is in volle gang en een complex werkstuk. Toch halen wij enkele dagen per jaar onze norm niet: in het belang van de reiziger altijd rijden, 365 dagen per jaar. Dit heeft daarom voor ons topprioriteit: door tijdig dienstregelingen aan te passen blijven rijden op crisisdagen.

De rigoureuze knip tussen NS en ProRail heeft (ondanks verbeterde samenwerking) nog steeds negatieve gevolgen voor de reiziger; dit moet zeker worden hersteld. NS pleit in het belang van de reiziger voor een onderzoek naar de beste verbinding tussen NS en ProRail.

- NS pleit voor een onderzoek naar het herzien van de rigoureuze knip tussen NS en ProRail.
- De toedeling van capaciteit dient onafhankelijk plaats te vinden waarbij de belangen van alle vervoerders worden gewaarborgd.

ATBvv met spoed aanleggen

Voor NS is veiligheid een randvoorwaarde om te kunnen functioneren. Wij blijven investeren in goede opleiding van ons personeel, maar vinden dat menselijk falen nooit de oorzaak mag zijn van een ongeluk. De bestaande beveiliging gaat naar verwachting nog zeker 25 tot 30 jaar mee. NS vindt daarom dat de seinen op zo korte mogelijke termijn aangepast moeten worden met ATBvv. Deze aanpassing is voor NS een randvoorwaarde om door middel van het Programma Hoogfrequent Spoor hogere frequenties te kunnen rijden. ERTMS als systeem van de toekomst is kansrijk maar nog niet stabiel en kan pas op termijn worden ingevoerd.

- De veiligheid op het spoor moet verbeterd worden door op de korte termijn ATBvv op alle seinen aan te brengen.
- Na een succesvolle pilot van overheid en spoorsector, waarin NS actief participeert, en door gerichte investeringen op middellange termijn begint de overstap op het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS. Belangrijk is dat vervoerders niet afhankelijk zijn van één leverancier.

Blijven investeren voor de reizigers

Wij zijn ingenomen met het voornemen van de minister van 18 november jl. de hoofdrailnetconcessie 2015-2025 te gunnen aan NS. Dat biedt ons alle kans verder te investeren in meer treinen, meer service en meer verbindingen. Bijvoorbeeld meer directe verbindingen over de hogesnelheidslijn, tot later in de nacht doorrijden en grensoverschrijdend vervoer. Maar ook betere assistentie voor de (gehandicapte) reiziger door het verbeteren van de toegankelijkheid. Op grote stations krijgt de gehandicapte reiziger binnen 15 minuten hulp bij het instappen, op veel andere stations binnen een uur. NS vindt het belangrijk voor de reiziger dat het huidige hoofdrailnet in tact blijft. Bij samenloop op het spoor is de reiziger niet gebaat. Meer vervoerders op één traject kan zorgen voor langer opstarten bij verstoringen, vaker overstappen, tariefverschillen en verschraving van service. Het betekent daarnaast onnodig meer coördinatie en overleg. Volgens Europese regelgeving is het verder opknippen van het hoofdrailnet ook niet noodzakelijk.

Nederland zit in een economische crisis. Toch zijn investeringen in infrastructuur nodig om de groeiende mobiliteit te blijven faciliteren. Door te investeren in alternatieven voor de reiziger en ketenmobiliteit te verbeteren (bijvoorbeeld met Greenwheels of OV Fiets) wordt soepel reizen van deur tot deur nog aantrekkelijker. En investeren in de trein levert méér op: nieuwe diensten op en rond stations en een betrouwbaar, efficiënt en hoogfrequent treinsysteem.

- Het reizen van huis naar werk moet de reiziger zo gemakkelijk mogelijk worden gemaakt. Investeringen in de keten door initiatieven als Greenwheels, OV Fiets en trein-busterminals helpen daarbij enorm. Dit is ook voor gemeentes en provincies een belangrijke taak.

- Reizigers hechten steeds meer belang aan grensoverschrijdende treinverbindingen. De regio's werken hier hard aan. Het is nodig dat het rijk samen met België en Duitsland barrières weghaalt.
- De onbelaste reiskostenvergoeding voor het openbaar vervoer moet in tact blijven want deze maatregel stimuleert het OV-gebruik door forenzen.
- De reiziger is slechter af bij het apart aanbesteden van stoptreinen op trajecten waar ook Intercity's reizen: meer vervoerders kan leiden tot langer opstarten bij verstoringen, vaker overstappen, tariefverschillen en verschraling van service.

Tot slot

Wij hebben er voor gekozen om u in deze brief niet te overladen met informatie en details, gezien de tijdsdruk waaronder de programmacommissie staat. Het spreekt voor zich dat al onze specialisten en onze kennis voor u open staan om de plannen voor het openbaar vervoer te onderbouwen. U kunt daarvoor te allen tijde contact opnemen met [] van NS.

Met vriendelijke groet,

Bert Meerstadt
president-directeur