



## Marktordening: Nederland bereikbaar houden

Input NS t.b.v. Ronde tafel Spoorordening - Tweede Kamer - 31 januari 2018

Nederland bereikbaar houden. Dat is een stevige uitdaging de komende decennia. Mensen zullen meer en anders gaan reizen. Belangrijk is dat mensen snel, comfortabel, betrouwbaar en betaalbaar van A naar B kunnen reizen. Voorzien in de wensen van reizigers, vraagt om een multimodale aanpak. Dat betekent investeren en versterken van het (collectief) openbaar vervoer waar het moet én flexibel en slim aansluiten op alle andere vormen van mobiliteit.

Werken aan een bereikbaar Nederland kan alleen in samenwerking. Tussen vervoerders, overheden, reizigersorganisaties en andere belanghebbenden. NS zet zich als 'mobiliteitspartner'<sup>1</sup> in voor het bereikbaar houden van ons land. Kernvraag is: 'Hoe houden we Nederland in de toekomst bereikbaar?' Dit maatschappelijk belang moet leidend zijn in discussies over de marktordening op het spoor.

### Zet de reiziger centraal door een ordening die deur-tot-deur beleid mogelijk maakt

Tot 2040 wordt een toename van het personenvervoer voorspeld van 30%. Voor reizen per trein wordt een substantiële groei voorzien van 27% - 45%<sup>2</sup>. Hierdoor slibben snelwegen dicht en raken treinen overvol. Dit kost onze samenleving jaarlijks miljarden euro's. Er zijn dan ook forse investeringen in de infrastructuur van het spoor nodig om de huidige knelpunten op te lossen én we moeten werken aan nieuwe vervoersoplossingen (b.v. de verdere uitrol van Lightrail concepten).

Om de groei te kunnen accommoderen en Nederland bereikbaar te houden is er samenhang en samenwerking nodig over de verschillende grenzen van regio's en vervoersmodaliteiten heen. Dat kan alleen als de reiziger centraal staat. De marktordening op het spoor moet daaraan bijdragen. Het voorkomen van te veel versnippering is hierbij van belang.<sup>3</sup>

### Het resultaat voor de reiziger telt: prestaties zijn goed, mede door huidige ordening

"Het Nederlandse personenvervoer per spoor levert behoorlijk goede prestaties", zo concludeert het rapport 'Kiezen voor een goed spoor'. Het huidige spoornetwerk heeft veel directe verbindingen door het hele land met goede aansluitingen in de centra van steden en met de regio's buiten de Randstad. Het treinvervoer is relatief efficiënt en van goede kwaliteit.<sup>4</sup> Ook in vergelijking met het buitenland doen we het goed. Uit een internationale benchmark<sup>5</sup> blijkt dat treinen in Nederland gemiddeld vaker op tijd rijden, ondanks het feit dat Nederland één van de drukst bereden sporen van Europa heeft. Nederlandse treinreizigers reizen in vergelijking met veel andere Europese landen in nieuwere treinen die vaker rijden en vaker op tijd zijn. Ook stijgt het oordeel van reizigers over NS en zijn deze vergelijkbaar met het reizigersoordeel over regionale lijnen.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> NS is partner in de Mobiliteitsalliantie, zie: [www.mobiliteitsalliantie.nl](http://www.mobiliteitsalliantie.nl)

<sup>2</sup> Nationale Markt en Capaciteit Analyse (NMCA), ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

<sup>3</sup> Rapport 'Kiezen voor een goed spoor'. "De keuzes van nu beïnvloeden de mogelijkheden en transitiegevolgen voor keuzes later. Hoe ook gekozen wordt, het belang van bestendigheid, duurzaamheid en consistentie van de gemaakte keuzes is groot, zowel voor de sector als voor de reiziger." (Samenvatting, VIII). <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/04/07/aanbieding-rapport-kiezen-voor-een-goed-spoor-scenario-s-voor-ordening-en-sturing-op-het-spoor-na-2024>

<sup>4</sup> Rapport 'Kiezen voor een goed spoor', pag. 7 -8.

<sup>5</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/19/bijlage-6-internationale-benchmark>

<sup>6</sup> Proefonderzoek OV-Klantenbarometer (op basis van deelgebieden Randstad Zuidvleugel en Oost). Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waters-taaf/documenten/kamerstukken/2018/01/15/data-en-transparantie-in-het-openbaar-vervoer>



NS werkt er elke dag hard aan om goede prestaties te leveren voor de reiziger. Doel is een gemakkelijke en aangename deur-tot-deur-reis. In 2017 zijn de prestatieafspraken met de Rijksoverheid behaald<sup>7</sup>. NS blijft ook de komende jaren investeren en ontwikkelen. Naast het verbeteren van de kwaliteit van de grote stations (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht) investeren we in ook middelgrote en kleinere stations. Belangrijk, want stations zijn integraal onderdeel van de deur-tot-deur reis en bepalen 25% van het algemeen klantoordeel. Hierdoor heeft NS een natuurlijke prikkel om te zorgen voor goede stations, ook waar dit financieel minder aantrekkelijk is. We innoveren met de tienminutentrein tussen Amsterdam-Utrecht-Eindhoven in meer vervoerscapaciteit. Gaan verder met de NS-Reisplanner (één van de meest gebruikte apps van Nederland), de OV-fiets als 'first and last-mile-oplossing' en het aanbieden van duurzaam vervoer (al onze treinen rijden op groene stroom).

Op de Hogesnelheidslijn (HSL) zijn, ondermeer door de logische integratie met het hoofdrailnet, nieuwe diensten geïntroduceerd (b.v. de 1100-serie tussen Den Haag-Eindhoven in 2017) en zijn de prestaties van de bestaande diensten (b.v. de IC direct) verbeterd. In 2017 zagen we de reizigersgroei met 15% toenemen. In 2018 zijn de introductie van de IC Brussel over de HSL en de Eurostar (Amsterdam-Rotterdam-Londen) voorzien. Naast de komst van nieuw materieel dat geschikt is voor de HSL (de Intercity Nieuwe Generatie - ICNG) zullen we moeten investeren in het 'decompliceren' van de infrastructuur op de HSL.

Daarnaast leveren we voor het hele land ook een basiskwaliteit met het beschikbaar stellen van reisinformatiesystemen, extra vervoer bij grote evenementen, (MBO-)opleidingen, onderhoud- en werkplaatsen en voorzieningen op stations – uiteraard met een *level playing field* voor andere vervoerders.

De huidige ordening faciliteert ook deze inzet en past binnen de eisen die het Europese Vierde Spoorwegpakket stelt aan de marktordering op het spoor. Het hoofdrailnet is een samenhangend logistiek systeem. De reiziger krijgt hierdoor een vervoeraanbod met weinig overstappen, duidelijke abonnementen en een geoptimaliseerde deur-tot-deur-reis. Dit past in de maatschappelijke rol en verantwoordelijkheid die NS heeft en voelt.

### **Positieve effecten andere ordening in Nederland niet bewezen: wel grote risico's en consequenties**

Er zijn in Nederland voldoende uitdagingen op het gebied van mobiliteit. De vraag is of structuurwijzigingen helpen in het verbeteren van het product voor de reiziger. Eventuele wijzigingen in ordening en sturing moeten dan ook goed onderbouwd en doordacht worden. Leidt concurrentie op ons zeer drukbezette spoornetwerk tot substantiële voordelen voor reizigers? Zijn er problemen met stationsvoorzieningen? Of wordt de belangrijke samenwerking tussen vervoerders en de infrastructuurbeheerder eenvoudiger door de komst van meerdere, grote vervoerders op het Nederlandse spoor? Zolang het antwoord op deze vragen niet onomstotelijk 'ja' is, zetten we nogal wat op het spel bij het aanpassen van de huidige ordening. Nog los van het feit dat NS als oer-Hollands bedrijf zorgdraagt voor werkgelegenheid en investeringen in Nederland zelf.

#### *Hoofdrailnet in Nederland is één samenhangend netwerk*

Is meer liberalisering op het spoor in Europa per definitie slechter voor de reiziger? Niet per sé. Op meerdere lijnen in Nederland rijden momenteel in opdracht van vervoerregio's of provincies regionale vervoerders. Dat is een feit en hoewel we als NS graag deze dienstverlening ook zouden bieden<sup>8</sup> houden deze andere vervoerders ons ook scherp. Door het relatief kleine oppervlak van Nederland, de drukte op het spoor en de grote samenhang tussen de verschillende lijnen kent het verder opknippen en aanbesteden echter veel nadelen en onzekere voordelen<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> <http://nieuws.ns.nl/treinreizen-in-2017-een-terugblik-met-cijfers>

<sup>8</sup> NS-dochter Abellio rijdt de R-Net concessie tussen Alphen aan de Rijn en Gouda.

<sup>9</sup> Onderzoek Janse de Jonge, TK 2011–2012, 29 984, nr. 311 / <http://nieuws.ns.nl/reactie-ns-op-het-rapport-decentralisatie>



Een aantal voorbeelden:

- *Opsplitsen = overstappen.* Op dit moment heeft 77% van de reizigers een reis zonder overstappen. Bij het verder opknippen neemt het aantal overstappen naar verwachting met 60% tot 70% toe. Dat zijn dagelijks 160.000 -190.000 extra overstappers, veelal op drukste stations. Uit praktijkervaring weten we dat één op de drie reizigers afhaakt als zij vaker moeten overstappen.
- *Aanbesteden leidt niet persé tot een beter product.* Opknippen, of het nu langs de lijn van regio's, treinproducten of corridors is, zorgt voor een suboptimale dienstregeling voor reizigers: slechtere aansluitingen, verschillende vervoersvoorwaarden en beperktere geldigheid van abonnementen waardoor het aantal reismogelijkheden voor de reiziger flink terug gebracht wordt. Grote verbeteringen van de dienstverlening, zoals elke tien minuten hoogfrequent rijden, worden lastiger te realiseren.

### **Respecteer lopende afspraken: doorloop een zorgvuldig traject en zet de reiziger centraal**

Het is van belang voor Nederland dat de mobiliteitsopgaven, het faciliteren van de verwachte groei in het openbaar vervoer en de verdere verbetering van de deur tot deur reis, aangepakt worden. NS wil hierin als partner een belangrijke bijdrage leveren (o.a. in het Toekomstbeeld OV 2040), temeer omdat we tot sowieso 2025 de vervoerder zijn op het hoofdrailnet.

Wij onderschrijven dan ook de aanpak van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat om een zorgvuldig traject te bewandelen waarin nut en noodzaak voor de reiziger en de samenleving als geheel centraal gesteld worden en onze prestaties bij de Midterm Review (2019) meewegen. Het is van groot belang om eerst vast te stellen wat de beoogde doelen zijn die moeten worden gerealiseerd om de landelijke mobiliteitsopgave het hoofd te bieden en welke oplossingen hieraan bijdragen, voordat er besluiten worden genomen over de wijze van marktordening. Marktwerking is immers geen doel, maar een middel.

Reizigers kunnen op NS rekenen in het verder verbeteren van de deur-tot-deur-reis voor de reiziger, via een samenhangend portfolio aan intercity en sprinter diensten op het hoofdrailnet en met maatwerk-oplossingen in diverse steden en regio's, vanuit het belang dat wij hechten aan een goed maatschappelijk product. Als partner in mobiliteit willen wij een bijdrage leveren, nu en in de toekomst, aan een bereikbaar Nederland.

#### **Nederlandse Spoorwegen (NS)**

Onze missie is ervoor te zorgen dat reizigers zich verbonden voelen door NS. Het is onze ambitie om samen met partners de reiziger regie te geven over zijn openbaar-vervoerreis van deur tot deur. Zo dragen wij bij aan betaalbare en duurzame mobiliteit in Nederland.

Dagelijks vervoert NS ruim 1,4 miljoen treinreizigers. Zo zorgen we voor de verbinding tussen thuis en werk. Tussen familie en vrienden, tussen mensen. De trein is nog altijd het enige vervoermiddel dat ongehinderd het hart van de binnenstad bereikt, op een duurzame en veilige manier. De trein is uniek, al 175 jaar lang en daarmee de trots van ruim 30.000 NS'ers.

[www.ns.nl](http://www.ns.nl)