

SP-PLANNEN VOOR BETER VERVOER PER TREIN



november 2008

SPOORBOEKJE

Emile Roemer, SP-Tweede Kamerlid

SP-PLANNEN VOOR BETER VERVOER PER TREIN

SPOORBOEKJE
november 2008

**Emile Roemer,
SP-Tweede Kamerlid**

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	7
Inleiding	9
De trein dient een publiek belang	11
Betaalbaar reizen met de trein	13
Meer treinen over het spoor	15
Prettig reizen met de trein	17
Het geld beter inzetten	19
Bijlage	21

SAMENVATTING

De trein als onderdeel van het openbaar vervoer is van groot belang om Nederland in beweging te krijgen én te houden. Om de files te bestrijden en het milieu te verbeteren. De SP wil met investeringen en innovaties in en op het spoor het reizen met de trein weer toekomst geven.

Het openbaar vervoer moet weer gezien worden als een publieke voorziening. De overheid is daarin de enige die een complete visie kan ontwikkelen met als uitgangspunt een fijnmazig en snel openbaar vervoernetwerk van deur tot deur. En alleen de overheid kan ervoor zorgen dat de prijzen laag blijven en de kwaliteit voor de reizigers hoog. Daarom moet de landelijke overheid weer verantwoordelijkheid nemen voor het hele spoor. Dit kunnen ze doen door de NS in overheidshanden te nemen en te laten rijden op het gehele spoor in Nederland. Ook moet de overheid de regie nemen om bij gebiedsontwikkeling in een vroeg stadium te zorgen voor goede treinverbindingen.

Met lagere tarieven zijn meer mensen naar de trein te trekken. De SP wil dan ook dat de tarieven niet meer verder stijgen. Verder moeten alle mensen tegen de halve prijs buiten de spits kunnen rijden, omdat er dan toch voldoende treincapaciteit beschikbaar is. Deze kortingen moeten ook uitgebreid worden naar de maand- en jaarkaarten. Verder zou er nog eens een extra korting moeten zijn voor mensen die gezamenlijk reizen. Zo kan de trein qua kosten echt tegen de auto op.

Extra treinreizigers zijn ook te vinden onder de forensen en de jongeren. Werkgevers dienen gestimuleerd te worden om werknemers een OV-kaart te geven in plaats van hen enkel met de auto te laten reizen. En om mensen vroeg kennis te laten maken met de trein, moet er ook voor MBO-studenten van 16- en 17-jaar een OV-studentenkaart komen.

Reizigersgroei dient gepaard te gaan met het vergroten van de capaciteit op het spoor. Deze capaciteit kan vooral vergroot worden door treinen beter achter elkaar aan te laten rijden met behulp van het beveiligingssysteem ERTMS. Daarnaast dienen enkele spoortrajecten uitgebreid te worden met dubbel spoor of inhaalsporen. En op sommige plekken moeten zelfs geheel nieuwe spoorlijnen of nieuwe stations komen. Verder moet de NS meer treinen gaan inzetten om voldoende zitplaatsen te garanderen. Op enkele stations betekent dit dat de perrons verlengd dienen te worden.

Door middel van goede overstapmogelijkheden op aansluitend vervoer moet er gezorgd worden dat de reiziger ook snel bij zijn/haar bestemming aankomt. De reiziger moet kunnen rekenen op goed uitgeruste, schone, veilige en toegankelijke stations. Indien er toch iets aan de voorzieningen schort, moeten de reizigers de NS hierop kunnen wijzen. Tot slot moeten de reizigers betere toegang krijgen tot informatievoorzieningen in de treinen, met actuele reistijden en gratis internet voor elke reiziger.

De plannen van de SP vergen een investering. Dit geld verdient zich grotendeels terug door de toename van het aantal reizigers. Daarnaast scheelt dit ook enkele forse investeringen in het snelwegennet. Met deze plannen wordt er dan ook beter omgegaan met het geld voor de mobiliteit.

INLEIDING

In de 19e eeuw ontstond er een nieuw vervoermiddel, reizen per spoor. In 1839 kwam de eerste spoorlijn, Haarlem-Amsterdam. Daarna volgden snel meerdere lijnen en in 1889 waren er 315 gemeenten met een station. Voor reizigers was dit een enorme vooruitgang, een revolutie. Duurde voorheen een reis van Haarlem naar Leiden met een trekschuit 7 uur, met de trein was je er in een uur (zie ESB, 16 mei 2008). Het aantal nieuwe spoorlijnen groeide door tot 1930. Daarmee was het grootste deel van het huidige Nederlandse spoornet aangelegd. Na 1930 zat de ontwikkeling vooral in uitbreiding en verbetering van het materieel.

De Nederlandse Spoorwegen (NS) zijn opgericht in 1917 uit een samenwerking tussen de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. Vanaf 1938 werd dit een fusie en ontstond de N.V. Nederlandsche Spoorwegen. Het was een privaatrechtelijk bedrijf, waarbij de overheid alle particuliere aandeelhouders had uitgekocht, en dus volledig in handen van de overheid.

De belangrijkste activiteiten van de NS zijn tegenwoordig reizigersvervoer per spoor en exploitatie van stations. De NS is nog steeds een naamloze vennootschap, waarbij sinds 1 januari 2005 de aandelen beheerd worden door het ministerie van Financiën.

De afgelopen 25 jaar heeft het openbaar vervoer geen beduidende vernieuwingen meegemaakt. De ontwikkeling van het spoorvervoer staat al geruime tijd stil. In plaats van investeringen en innovaties volgde de ene bezuiniging na de andere (zo moet de NS nu elk jaar enkele miljoenen meer betalen aan de overheid om het spoor te gebruiken). Het openbaar vervoer groeide niet mee naar nieuwe industrie- of woongebieden. Aansluitingen werden steeds moeilijker en met de opkomst van de auto werd het openbaar vervoer een minder aantrekkelijk alternatief.

De SP wil een tweede revolutie op het spoor. De trein als onderdeel van het openbaar vervoer is van groot belang om Nederland in beweging te krijgen én te houden. Alleen op die manier kan het een bijdrage leveren in de strijd tegen de files en leiden tot betere mobiliteit. Ook het milieu is er bij gebaat als de trein meer gebruikt gaat worden ten koste van de auto. Alle aanleiding dus om het spoorvervoer te bevorderen. Het is tijd om de achteruitgang, die we op al deze terreinen hebben gezien, ongedaan te maken en te kiezen voor vooruitgang.



DE TREIN DIENT EEN PUBLIEK BELANG

Om het openbaar vervoersysteem robuust en klaar voor de toekomst te maken, is het nodig dat het gezien wordt als een collectieve en dus publieke voorziening. Het is van wezenlijk maatschappelijk belang dat de overheid de regie en sturing op zich durft te nemen. Openbaar vervoer is niet alleen een dienst waar vervoerder en reiziger belang bij hebben. Het heeft ook alles te maken met milieu, filedrukke en de economische ontwikkeling. Het openbaar vervoer is daarnaast bij uitstek een middel om ook mensen met een smalle beurs mobiel te houden. Dit alles betekent dat het niet overgelaten moet worden aan marktwerking, waarbij – via het principe van vraag en aanbod – alleen vervoerders en reizigers enige invloed. Een mentaliteitsverandering is dus nodig bij de overheid, van marktbenadering naar algemeen nut. De overheid is daarin de enige die een complete visie kan ontwikkelen met als uitgangspunt een fijnmazig en snel openbaar vervoernetwerk van deur tot deur. Daarom doet de SP de volgende voorstellen:

- **Regering verantwoordelijk voor het spoor**

Maak het Rijk weer verantwoordelijk voor al het spoor. Nu zijn voor enkele spoorlijnen provincies verantwoordelijk. Hierdoor zijn er ook meerdere vervoerders, die niet altijd zorgen voor een goede aansluiting op elkaar. Het Rijk moet weer zorgen dat de vervoerder zorgt voor goede aansluitingen.

- **NS terug in overheidshanden**

Vanaf 2015 is de positie van de NS erg onzeker. Dan kan namelijk een andere vervoerder het werk van de NS overnemen. In plaats van de NS als commercieel bedrijf neer te zetten, dient de overheid juist de maatschappelijke functie te benadrukken. De NS moet weer een echt overheidsbedrijf worden dat ook na 2015 het spoorvervoer voor haar rekening kan nemen.

- **OV-plan voor nieuwbouwwijken en bedrijventerreinen**

Bij bouwplannen voor nieuwe wijken en bedrijventerreinen moet rekening worden gehouden met een goede ontsluiting door middel van openbaar vervoer. Op deze manier wordt mensen een echte keuze gegeven tussen auto en openbaar vervoer. Een verplichte opname van een OV-ontsluitingshoofdstuk in het projectplan is daarbij noodzakelijk.



BETAALBAAR REIZEN MET DE TREIN

Om het openbaar vervoersysteem robuust en klaar voor de toekomst te maken, is het nodig dat het gezien wordt. Wil het openbaar vervoer aantrekkelijker worden voor mensen en gezinnen, dan moet het allereerst financieel aantrekkelijker worden gemaakt. Meer reizigers in de spits is op veel trajecten op korte termijn echter nauwelijks haalbaar, omdat de treinen hier al overvol zitten. Daarom dient er ingezet te worden op het bevorderen van de trein buiten de spits, terwijl er tegelijkertijd fors moet worden ingezet op capaciteitsuitbreiding.

Het afgelopen jaar zijn de tarieven op het spoor met ruim 4 procent gestegen. En ook in 2009 denkt de NS de tarieven weer met 4 procent te verhogen. Als we willen dat er meer (nieuwe) reizigers met de trein reizen, dan zal het openbaar vervoer juist fors goedkoper moeten worden. Hiertoe hebben we de volgende voorstellen die vanaf 2009 ingezet kunnen worden:

- **Bevries de treintarieven**

De tariefsstijging van vorig jaar kwam slechts voor een deel voort uit een inflatiecorrectie. En ook het komend jaar is slechts een deel van de tariefsstijging een gevolg van de inflatieverwachtingen. De tarieven van de NS stijgen dus harder dan de inflatie. Dit terwijl de trein in Nederland al behoorlijk duur gevonden wordt. Door de tarieven te bevriezen wordt voorkomen dat steeds meer mensen de trein uitgejaagd worden door de hoge prijs van een treinkaartje.

- **Iedereen reist buiten de spits met 50 procent korting**

Om meer incidentele reizigers te trekken, moet het bedrag voor een voordeelurenkaart (kost nu 55 euro) geschrapt worden. Zo kan iedereen buiten de spits met korting reizen. Het kortingspercentage buiten de spits wordt hierbij verhoogd van 40 naar 50 procent. Gekoppeld aan een goede reclamecampagne ('Na 9 uur reist iedereen voor half geld') zal dit veel meer mensen voor de trein moeten trekken.

- **Samenreiskorting: 2^e treinkaartje buiten de spits voor de helft van de prijs**

Om het openbaar vervoer ook voor gezinnen aantrekkelijk te maken, moet er naast de railrunner (voor kinderen tot 12 jaar reizen voor 2 euro) ook voor volwassenen goedkoop meereizen komen. Daarom stellen we voor om een 2^e treinkaartje buiten de spits voor de helft van de prijs van het eerste kaartje te verkopen. Deze samenreiskaartjes kunnen zorgen dat ook voor meerdere mensen de trein relatief goedkoper wordt dan de auto.

- **50 procent korting op maand- en jaarabonnementen buiten de spits**

Om ook forensen te verleiden buiten de spits te gaan reizen, komen er jaar- en maandabonnementen met 50 procent korting buiten de spits. Dit moet forensen en werkgevers stimuleren om af te wijken van hun huidige (9-tot-5-)werk tijden. Met een korting van 50 procent op de jaar- en maandkaarten is er sprake van een forse besparing voor de reizigers en/ of werkgevers. Zo komt een NS-jaarkaart voor iemand die alleen buiten de

spits rijdt maar liefst 1600 euro goedkoper uit. De reizigers die op deze manier buiten de spits gaan reizen, geven ruimte voor reizigers die wel in de spits moeten reizen, maar die nu nog geen gebruik van de trein maken.

- **Meer OV-kaarten verstrekken via werkgevers**

Zodra werkgevers in plaats van een leaseauto (of naast een leaseauto) een NS-kaart verstrekken, zullen meer forensen gebruik maken van het openbaar vervoer. De overheid kan deze verstrekking stimuleren met behulp van fiscale voordelen. Met de juiste voorbereidingen kan dit al in 2010 worden ingevoerd.

- **Volledig OV-kaart voor MBO-studenten**

Voor MBO-studenten van 16 of 17 jaar dient een OV-studentenkaart te komen. Deze leerlingen moeten soms over grote afstanden reizen, maar de kosten komen compleet voor eigen rekening. Dit terwijl de studenten van het HBO en de universiteit wel een OV-studentenkaart krijgen waarmee zij gratis kunnen reizen. Het is juist de bedoeling jongeren snel kennis te laten maken met het openbaar vervoer. Door ook MBO'ers deze OV-studentenkaart te geven komt er een forse impuls voor het gebruik van openbaar vervoer door jongeren.

MEER TREINEN OVER HET SPOOR

Meer reizigers zullen uiteindelijk leiden tot een verder tekort aan ruimte op het spoor. Tenzij reizigersgroei gepaard gaat met het vergroten van de capaciteit van het spoor. De SP pleit daarom voor het efficiënter benutten van de huidige rails, het verdubbelen van huidige spoorlijnen en het aanleggen van nieuwe spoortrajecten. Onze voorstellen zijn:

- **Verhoog spoorcapaciteit middels beter beveiligingssysteem**

Het huidige spoor kan veel efficiënter benut worden door het beveiligingssysteem efficiënter te maken. Dan kunnen meer treinen over het spoor rijden, en kan dus de frequentie van de treinen omhoog. Hieraan kan vooral het Europese systeem van ERTMS (European Rail Traffic Management System) een bijdrage leveren. Zeker ook als dit in combinatie gebeurt met het verhogen van de stroom naar 25kV, zodat treinen ook sneller kunnen optrekken. De regering ziet deze kansen ook wel, maar is nog steeds niet overgegaan tot een brede aanleg van dit systeem. ERTMS dient gebruikt te worden op de plekken waar capaciteitsuitbreiding nodig is. Binnen vijf jaar kunnen de noodzakelijke aanpassingen aan de treinen zelf worden aangebracht, zodat verhoging van de spoorcapaciteit middels ERTMS vanaf 2013 mogelijk is.

- **Enkel spoor vervangen door dubbelspoor**

Sommige spoortrajecten in Nederland zijn nu nog enkel spoor, terwijl er grote kansen liggen indien dit spoor verdubbeld wordt. Een voorbeeld hiervan is de Maaslijn tussen Nijmegen en Roermond. Dit is nu een trage spoorverbinding met enkel wat stoptreinen. Door deze verbindingen (grotendeels) dubbelspoor te maken en te elektrificeren, kunnen hier ook intercity's rijden, waardoor dit een ideale spoorverbinding wordt tussen Noord- en Zuid-Nederland. In de bijlage staat een overzicht van enkel spoor trajecten in Nederland die verdubbeld zouden moeten worden. Deze aanleg kan in de komende jaren in procedures afgerond worden, zodat aan het eind van deze kabinetsperiode de aanleg kan beginnen.

- **Extra inhaalsporen**

Op enkele trajecten moeten inhaalsporen aangelegd worden, om te voorkomen dat een vertraagde trein gelijk leidt tot een reeks aan vertragingen. Hierbij gaat het vooral om trajecten die nu enkel spoor hebben en niet meerdere spoorlijnen met elkaar verbinden. Denk bijvoorbeeld aan het spoor in de Achterhoek (Arnhem-Doetinchem-Winterswijk en Zutphen-Winterswijk). Deze spoorlijnen kennen nu veel vertragingen, waar met inhaalsporen iets aan gedaan kan worden. In 2009 kunnen hiervoor de procedures afgerond worden, zodat aan het einde van deze kabinetsperiode de eerste treinen elkaar hier kunnen inhalen. Een overzicht van deze trajecten is ook in de bijlage terug te vinden.

- **Nieuwe spoortrajecten**

Enkele delen van ons land zijn nog niet goed per spoor met elkaar verbonden. Zo heeft spoorwegknooppunt Utrecht nog geen goede verbinding met Zuidwest-Nederland. Een nieuwe spoorverbinding richting Dord-

recht, Breda en/of Roosendaal zou dus op zijn plaats zijn. Dit kan eventueel door een spoorboog te maken tussen het spoor Utrecht-Den Bosch en de lijn Dordrecht-Geldermalsen. Maar ook een nieuwe verbinding langs de A27 is een goede mogelijkheid. In 2009 kan dit nader onderzocht worden en kunnen de meeste procedures al doorlopen worden. Tijdens het groot onderhoud aan de A27 kan dan tegelijk dit spoor aangelegd worden. Een ander voorbeeld van een nieuw aan te leggen spoorlijn is de Zuiderzeelijn: een verbinding tussen Lelystad, Heerenveen en Groningen. Nu beleidsmakers hun dromen over een luxe zweeftrein eindelijk hebben opgegeven, komt de realistische intercity-verbinding die de Randstad met het noorden verbindt in zicht. De procedure kan met ingang van 2009 worden gestart. In de bijlage zijn nog een aantal mogelijke nieuwe spoorlijnen te vinden.

- **Meer stations langs bestaande sporen**

Naast nieuw spoor kunnen op sommige trajecten ook nieuwe stations geopend worden. Dit dient zorgvuldig te gebeuren om te voorkomen dat een nieuw station leidt tot langere reistijden voor velen. Een station dat snel geopend kan worden is Zwolle-Zuid. Dan kunnen er stoptreinen komen die bij Olst, Wijhe en Zwolle-Zuid stoppen, terwijl de intercity deze stations overslaat. Deze oplossing is al bekend en onderzocht. Het is slechts een kwestie van aanleggen. In de bijlage vindt u meer voorbeelden van nieuwe stationsmogelijkheden.

- **Perronverlenging op kleinere stations**

Door perronverlenging op kleinere stations kunnen langere treinstellen ingezet worden op drukke momenten. Daarmee wordt de capaciteit vergroot. Deze langere perrons zijn vooral bij enkele kleinere stations hard nodig. Aangezien nog onduidelijk is waar de reizigersaantallen fors zullen toenemen, is dit nu nog moeilijk in te schatten.

- **Extra treinstellen**

Hand in hand met de reizigersgroei, die de komende jaren in gang gezet moet worden, zal ook het aantal treinstellen moeten toenemen. Dit is te bekostigen uit de opbrengsten die nieuwe reizigers en de exploitatie van de stations opleveren.

PRETTIG REIZEN MET DE TREIN

Genoeg treinen en betaalbaar reizen leiden nog niet automatisch tot een grote toestroom van reizigers. Vooral de kwaliteit van de dienstverlening op het spoor is voor veel mensen een belemmering. Het gaat dan vooral om de onzekerheid over de reis, over de wachttijden, over een schone plek, over goede omroepberichten en over de beschikbaarheid van een zitplaats. Hiervoor dienen meer zekerheden ingebouwd te worden, ook wat betreft de aansluiting van de trein op overig openbaar vervoer. De trein brengt de reiziger slechts van station naar station, terwijl de reiziger van bestemming naar bestemming moet. Op die manier moet het openbaar vervoer ingericht worden. De afgelopen jaren zijn al een aantal verbeteringen doorgevoerd, maar dit is bij lange na niet genoeg om mensen daadwerkelijk een goed alternatief te geven voor de auto. Onze voorstellen zijn:

- **Iedere 10 minuten een trein**

Op drukke trajecten moeten veel treinen rijden, zodat de reiziger weet dat er nooit lang op een trein gewacht moet worden. De invoering van het zogenaamde 'reizen zonder spoorboekje' op drukke trajecten moet zo snel mogelijk gerealiseerd worden. Daarna moet worden bekeken naar welke trajecten dit kan worden uitgebreid.

- **Goede aansluitingen**

Aangezien een reiziger niet reist van station naar station, maar van deur naar deur, moet er ook kwalitatief goed vervoer vanaf de stations zijn. De fiets heeft hierin een belangrijke rol. Maar uit een onderzoek van de SP bleek in 2007 dat er bij tweederde van de stations een tekort aan fietsenstallingen is. Hier dienen snel fietsenrekken bij geplaatst te worden. Een uitgebreid bus- of tramnet is ook hard nodig. De verschillende vervoerders moeten dan wel goed op elkaar aansluiten. Vervoerders hebben soms snel de neiging vooral voor hun eigen product (trein, bus, tram of taxi) reclame te maken, terwijl de reiziger juist alles overzichtelijk wil hebben. Zorg er dus voor dat alle vormen van openbaar vervoer gepromoot worden.

- **Voldoende faciliteiten op stations en in treinen**

Bij veel stations ontbreken de benodigde faciliteiten. Zo missen veel kleinere stations overdekte wachtruimten en/of cafetaria's. Deze voorzieningen dienen er te komen. Ook moet er op meer kleinere stations personeel aanwezig zijn om reizigers te helpen, en het gevoel van veiligheid te vergroten. Enkele stations dienen ook uitgerust te worden met grotere parkeerplaatsen en nuttige voorzieningen, zodat reizigers bij deze stations de auto kunnen laten staan om verder te reizen met de trein. Zorg dat alle treinen een toilet hebben en er een conducteur aanwezig is die door de trein loopt. Zorg er ook voor dat alle treinen toegankelijk zijn voor mensen met een handicap. Zowel treinen als perrons moeten hiervoor zo snel mogelijk geschikt gemaakt worden.

- **Meldpunt voor de reiziger**

De reiziger signaleert vaak als eerste dat er iets niet deugt in de trein of op het station. Bijvoorbeeld een haperend omroepsysteem. Ook een vies station of vieze trein merkt een reiziger snel. Een meldpunt voor

reizigers om dergelijke gebreken door te geven, kan er dan ook voor zorgen dat de gebreken eerder verholpen worden. Geef de reiziger mogelijkheden om per SMS, e-mail en brief fouten te melden.

• **Zorg voor informatievoorzieningen in de trein**

Maak echt werk van reizigersinformatie in de treinen. Voldoende en accurate informatie geeft de reiziger de mogelijkheid om de baas te zijn over zijn of haar reis. Technisch is dit geen enkel probleem, het systeem is zelfs al gemaakt. Wachten met invoering totdat er genoeg reclame-inkomsten zijn is overbodig. Het betreft immers een service die reizigers mogen verwachten. Zorg er hierbij voor dat reizigers over alle gewenste informatie kunnen beschikken. Nu mobiele telefoons en laptops steeds meer een onderdeel uitmaken van de standaard uitrusting van de reiziger, is gratis internet een service die mensen kan verleiden de trein te gebruiken.

HET GELD BETER INZETTEN

De plannen van de SP maken het mogelijk om het geld, dat er nu al voor mobiliteit is, beter in te zetten. Zij zullen er vooral toe leiden dat er efficiënter wordt omgegaan met de beschikbare spoorcapaciteit en er minder geld nodig is om de wegen uit te breiden.

De plannen om de trein betaalbaar te maken vereisen op de korte termijn een financiële stimulans, maar zullen zich snel terugverdienen. Zo zal het verhogen van het kortingspercentage naar 50 procent voor alle reizigers het komend jaar tot een omzetverlies van 270 miljoen euro bij de NS leiden. Door een reizigersgroei zal een deel hiervan gecompenseerd worden, waardoor een verlies van zo'n 150 miljoen euro overblijft. Maar hiertegenover staat dat er in 2009 al zo'n 10 miljoen extra treinreizen gemaakt zullen worden buiten de spits. Gezien het promotio- nele aspect hiervan, zal op langere termijn wellicht het hele omzetverlies gecompenseerd worden door extra treinreizigers. Ook voorstellen als de samenreiskorting en de MBO-studentenkaart vergen een initiële investering, maar met als resultaat een groter aantal reizigers. De financiële gevolgen zijn daarmee gering. Als je hierbij optelt dat elke reiziger die de auto inruilt voor de trein de noodzaak tot aanleg van extra wegen vermindert, blijkt al snel dat deze plannen de overheid geld kunnen besparen.

Het vergroten van de capaciteit van het spoor kost wel degelijk geld. De aanleg van nieuw spoor is vaak behoorlijk duur. Spoorverdubbelingen en inhaalsporen zijn veel goedkoper. ERTMS is een relatief goedkope manier om de spoorcapaciteit te verhogen. Door alle treinen vanaf nu te voorzien met ERTMS, kunnen de eerste capaciteitsvergrotingen relatief goedkoop plaatsvinden door het spoor ook met ERTMS uit te rusten. Hiermee hoeven de grotere uitgaven aan de infrastructuur pas plaats te vinden als er beduidend meer reizigers zijn. Deze spectaculaire reizigersgroei maakt het dan ook verantwoord om meer geld in te zetten voor de spoorwegen in plaats van enkel in de snelwegen.

De NS moet flink investeren om het reizen voor haar eigen reizigers prettiger te maken. De kosten kunnen echter meevallen. Voor de internetvoorzieningen in treinen is al voldoende geld gereserveerd. En door stationsruimten slim te verhuren, kan menselijke aanwezigheid op de stations zelfs geld opleveren. Om de kwaliteitsverbeteringen in gang te zetten, kan de NS de miljoenen inzetten die zij nu jaarlijks als winst binnenkrijgt door de verhuur van stationsruimten en de exploitatie van stationsvoorzieningen.

De SP-plannen voor beter vervoer per trein vergen nu een investering. Een investering die de trein uit het slop moet trekken om naar de toekomst te groeien. Investerings die zich lang en breed terugverdienen door iedereen mobiel te houden en de druk op de wegen te verkleinen. Met deze plannen wordt er beter omgegaan met het geld voor de mobiliteit.



BIJLAGE

De volgende suggesties voor nieuwe infrastructuur dienen onderzocht te worden op kosten en mogelijke reizigerswinsten. Op basis van dit onderzoek kan dan beslist worden of tot aanleg over gegaan moet worden.

Suggesties voor spoorverdubbelingen of inhaalsporen:

Zwolle-Almelo
 Zutphen-Hengelo
 Marienberg-Almelo
 Zwolle-Emmen
 Olst-Deventer
 Apeldoorn-Zutphen
 Arnhem-Winterswijk
 Ede-Amersfoort
 Heerhugowaard-Hoorn-Enkhuizen
 Schagen-Den Helder
 Almere-Weesp
 Leiden-Utrecht
 Dordrecht-Geldermalsen
 Delft-Schiedam
 Arnhem-Roosendaal (bij spoorbrug Ravenstein)
 Eindhoven-Den Bosch-Utrecht
 Dordrecht-Breda-Tilburg-Eindhoven
 Vlissingen-Roosendaal
 Nijmegen-Venlo-Roermond
 Heerlen-Herzogenrath

Suggesties voor nieuw spoor:

Lelystad-Groningen
 Apeldoorn-Arnhem (Emperbocht)
 Nijmegen-Kleve
 Amsterdam-Almere
 Alphen aan den Rijn-Schiphol
 Utrecht-Breda
 Boxtel-Veghel-Uden-Oss
 Kerkrade-Aachen
 Lanaken-Maastricht
 Heerlen-Avantis-Aken
 Weert-Neerpelt

Suggesties voor nieuwe stations:

Zwolle-Zuid

Deventer-Zuid

Westervoort

Barneveld-Noord

Zevenaar-Oost

Cuijk-Noord

Echteld

Hedel

Bathmen

Laren/Almen

Breda-Oost

Berkel-Enschot

Eindhoven-Acht

Den Bosch Maaspoort

Den Bosch Avenue 2

Grubbenvorst

Belfeld

Eijsden

Tariefeenhedenkaart van Nederland

9 december 2007

- Nederlandse Spoorwegen
- Arriva
- Syntus
- Syntus (voor reizen over dit Syntus-traject altijd het onderstreepte via-station ingevan dat op dit traject ligt)
- Connexxion
- Veolia
- DB Regionalbahn Westfalen / Prignitzer Eisenbahngesellschaft
- DB Euregiobahn / AVV

- belangrijk overstapstation
- gemeenschappelijk tariefpunt
- stationsnaam voor routevermelding op trajectabonnemenen
- 30 tariefeenheden
- alleen bij evenementen of in bepaalde periode geopend



- Trajecten met alleen 2e klas:
- Houten - Houten Castellum
 - Leeuwarden - Harlingen Haven
 - Leeuwarden - Stavoren
 - Zutphen - Hengelo - Oldenzaal
 - Zutphen - Winterswijk
 - Arnhem - Winterswijk
 - Tiel - Elst

SP

www.sp.nl

Vijverhofstraat 65
3032 SC Rotterdam
T. 010 243 55 55
F. 010 243 55 66