



Aad Veenman

‘NS moet meer ruimte krijgen in de spits’

Het reizigersverkeer van NS groeide de afgelopen twee jaar met 10 procent. Het kabinet wil die exceptionele groei vasthouden. “Buitengewoon ambitieus”, aldus NS-bestuursvoorzitter Aad Veenman.

AUTEUR ANDRÉ DE VOS FOTO'S WIM VAN HOF

Het gaat goed met NS. De afgelopen tweeëneenhalf jaar groeide het reizigersverkeer uitgedrukt in reizigerskilometers met 12,5 procent. Sinds de introductie van de OV-studentenkaart in 1991 heeft het reizigersbedrijf niet zulke mooie cijfers kunnen overleggen. En ditmaal komt de groei niet door een besluit in Den Haag.

Het kabinet heeft, dapper geworden door de stevige groei van de laatste tijd, maar gelijk besloten dat die 5 procent voortaan de norm moet zijn. Daarop reageerde NS met het ‘Actieplan Spoor’, een pleidooi voor meer investeringen in de infrastructuur. Als het kabinet tot 2020 10 tot 15 miljard euro in het Nederlandse spoor stopt, geeft NS zelf nog eens 5 à 6 miljard euro uit aan treinen en stationsinrichting om de gewenste groei van 5 procent mogelijk te maken.

Aad Veenman werd in 2002 naar NS gehaald om de rust te handhaven die tussenpauze Karel Noordzij had gebracht na een woelige periode rond de eeuwwisseling. Nu zijn bedrijf al twee jaar lang een stevige rugwind heeft, is het tijd om vooruit te kijken. Ook wat Veenman betreft wordt de groei geconsolideerd.

Hoe verklaart u de sterke groei die het reizigersvervoer de afgelopen jaren heeft doorgemaakt?

“Er zijn een paar oorzaken. De economie draait goed, en dan neemt de mobiliteit toe. Daar profiteren wij van. De files op de wegen zijn de afgelopen jaren behoorlijk verergerd, dat helpt ons ook, hoewel dat effect beperkt is, want filerijders zijn nogal hardnekkige automobilisten. Maar de groei is ook te danken aan onze eigen verbeterde prestaties op het spoor.”

“NS heeft in de periode 2000-2001 te maken gehad met een sterke terugval in prestaties. Dat heeft ons imago geen goed gedaan. Zeker niet bij de mensen die nooit of zelden in de trein zitten. De laatste jaren komt NS weer gunstiger in het nieuws, maar het duurt lang voordat zo’n positief beeld doorwerkt, met name bij niet-treinreizigers, en dat zijn toch je potentiële nieuwe klanten. Die mensen moet je uitleggen dat het systeem werkt. Dat kost tijd. Vertrouwen komt te voet en gaat te paard. Dat hebben we ook bij NS gemerkt.”

Wat heeft NS zelf gedaan om die groei te faciliteren? Het aanbod in zitplaatskilometers is de afgelopen twee jaar met maar 1,5 procent toegenomen. Het lijkt er dus vooral op dat er meer mensen in dezelfde treinen zitten. “Het aanbod is wel degelijk gegroeid. Met de dienstregeling 2007 zijn er 200 treinen per dag bijgekomen. Er zijn

meer verbindingen, we zetten langere treinen in. Het maakt nogal uit of je een dubbeldeksrein met twaalf rytuigen of met acht rytuigen laat rijden. En ja, de bezetting is ook gegroeid.”

Wie zijn al die nieuwe klanten?

“Het zijn met name forensen. Spitsreizigers dus. De groei in de daluren houdt gelijke tred met de groei van de spits, maar we moeten daar veel meer marketinginspanning voor verrichten. De forens in de spits komt bijna vanzelf.” “Het lastige is dat de spits in de trein zo kort is. Eigenlijk maar een uur, van iets voor achten tot iets voor negen uur. De druk op dat uur neemt steeds meer toe. En we hebben nog geen mogelijkheden om die spits te spreiden.”

De groei van NS is vooral herstel na een aantal magere jaren. Vergeleken met het aantal reizigerskilometers van begin jaren negentig is de groei heel beperkt. Het aandeel van de trein in de totale mobiliteit blijft stabiel.

“We hebben inderdaad de terugval van begin deze eeuw gecompenseerd. Maar er is meer aan de hand. We zijn de afgelopen twee jaar sterker gegroeid dan de totale mobiliteit. Daarbij zijn we geholpen door de congestie op de weg, maar het betekent dat ons aandeel in de ‘modal split’ is gegroeid. We zitten nu boven de 8 procent als je het over de hele dag meet. Veel belangrijker is dat we goed scoren op het moment dat het ertoe doet: in de spits. Op de as Utrecht–Gouda–Rotterdam en –Den Haag is het aandeel van de trein in de spits zelfs ruim boven de 50 procent.”

De groei van NS is zonder precedent...

“Wij hebben hem in ieder geval niet kunnen terugvinden.”

... maar nu wil het kabinet dat die 5 procent de standaard wordt. Dat lijkt erg ambitieus, misschien wel onhaalbaar.

“Het is een heel forse doelstelling.”

Realistisch?

“Buitengewoon ambitieus. Zeker als je het vergelijkt met de 1 procent die nog in de Nota Mobiliteit werd genoemd. Cynisch geredeneerd kun je stellen dat we die doelstelling de afgelopen tweeëneenhalf jaar al hebben binnengehaald voor de komende tien jaar.”

“Het is positief dat de doelstelling van het kabinet naar boven is bijgesteld. Het betekent dat de kracht van het openbaar vervoer en met name het spoorvervoer wordt

Machinebankwerken

Aad Veenman (1947) deed de LTS machinebankwerken en doorliep vervolgens diverse technische opleidingen. In 1989 werd hij deeltijd-hoogleraar apparatenbouw aan de technische universiteit van Delft. Veenman werkte vanaf 1977 bij Hoogovens en stapte in 1986 over naar Stork, waar hij in 1998 bestuursvoorzitter werd. Sinds 2002 is hij president-directeur van NS. Daarnaast is Veenman commissaris bij onder meer Rabobank Nederland en Ten Cate en is hij voorzitter van de Community of European Railways.



“Ook de komende tijd zal de groei vooral in de spits zijn. Dan moeten we daar dus meer ruimte krijgen.”

Is in de capaciteitsaanvraag van NS rekening gehouden met 5 procent groei in 2008?

“We mikken voor 2008 op 2,5 tot 3 procent groei. Dat wil niet zeggen dat er ook zoveel meer treinen gaan rijden. We kunnen ook groei halen door een betere bezettingsgraad: vollere treinen dus.”

En hoe zit het met de groei op lange termijn?

“Met goed puzzelen en de maatregelen van Herstelplan Spoor moeten we deze regeerperiode de groei kunnen realiseren. Daarna hebben we extra infrastructuur nodig. Ongelijkvloerse kruisingen, meer viersporigheid. Dat zijn trajecten die 6 tot 12 jaar in beslag nemen. In Actieplan Spoor geven we heel concreet aan waar die nieuwe infrastructuur moet komen en wat dat ongeveer zou moeten kosten. Maar wil je die infra op tijd hebben, dan moet de besluitvorming snel plaatsvinden.”

Haalt u de groei van 5 procent ook als er geen tolheffing komt op de snelwegen?

“Ik denk dat het grootste effect van anders betalen voor mobiliteit is dat mensen op een ander tijdstip in de auto stappen. Ook zonder tolheffing gaan we groeien. Want als die er niet komt, nemen de files verder toe en dan stappen er ook mensen over op de trein. Maar het is duidelijk dat onze groei ook afhankelijk is van andere factoren dan alleen onze eigen prestaties. Als de economie minder draait, gaan wij dat ook merken.”

NS vraagt om miljarden voor nieuwe infrastructuur. Dat heeft het bedrijf in het verleden vaker gedaan, maar toen heeft NS de groeiwachtingen niet kunnen waarmaken. Welke garanties zijn er dat de voorspelde groei er dit keer wel komt?

“Voor de duidelijkheid: we vragen die infrastructuur niet alleen voor onszelf. Het goederenverkeer groeit nog sterker, en dat moet ook ergens terecht kunnen.”
 “Ik begrijp de verwijten dat we niet altijd direct volop gebruikmaken van nieuwe infrastructuur. Dat is ook logisch. Er moet wel reizigersaanbod zijn. Dat is er niet vanaf de eerste dag, dat moet groeien. Over de Gooiboog reden we eerst met één, toen met twee treinen per uur, nu zie je daar het aanbod toenemen.”

Wat als het kabinet niet in nieuwe infrastructuur wil investeren?

“Dan doen wij ook geen extra investeringen. We kunnen wel meer treinen kopen, maar die moeten ergens kunnen rijden. Als er niet extra wordt geïnvesteerd, is langdurige groei van 5 procent een utopie.”

U kondigt in Actieplan Spoor de dienstregeling aan waarvoor geen spoorboekje meer nodig is. Er rijden in 2020 zoveel treinen dat de reiziger nooit meer lang hoeft te wachten. Een dergelijke dienstregeling werd een paar jaar geleden ook voor 2007 aangekondigd. Die belofte is niet waargemaakt.

“We zijn uitgegaan van bepaalde nieuwe infrastructuur die klaar zou zijn. Dat heeft vertraging opgelopen. Als de

Betuweroute en de HSL-Zuid straks volop in bedrijf zijn kunnen we meer treinen laten rijden. Aan de andere kant kun je je ook afvragen wat ‘reizen zonder spoorboekje’ voor de trein betekent. We rijden nu op de drukste corridor zeven Intercity’s en vier Sprinters per uur. Bij zo’n frequentie kijk ik niet meer in het spoorboekje, dat is spoorboekjeloos tijdperk. Misschien hebben we verkeerde verwachtingen gewekt, alsof dat het allemaal op één moment ontstaat. En het is natuurlijk minder dan een metrodienstregeling, waar om de paar minuten een trein rijdt.”

“We mikken op 6-6-160. Zes Intercity’s en zes stoptreinen per uur en een maximumsnelheid van 160 kilometer. Daar zijn nog aanpassingen voor nodig, ook in de treinbeveiliging, om treinen korter achter elkaar te kunnen laten rijden.”

Wat doet NS zelf om de beschikbare infrastructuur beter te benutten?

“De dienstregeling 2007 is al een forse verbetering ten opzichte van de oude dienstregeling. Die dienstregeling wordt de komende twee jaar verder verbeterd. Er stromen volgend jaar nieuwe Sprinters in. Lightrailvoertuigen die sneller kunnen optrekken en remmen, meer en bredere deuren hebben en een vlakke vloer. Daarmee vergroten we ook de capaciteit op het spoor. Je kunt niet zeggen dat we niet innoveren.”

U kijkt in Actieplan Spoor vooruit naar 2020. Is 2015 niet een veel logischer datum? Dan loopt immers de concessie van NS voor het hoofdrailnet af.

“2015 heeft niets met deze plannen te maken. Als we ons werk goed willen doen, moeten we voorbij 2015 plannen. Anders kunnen we niets meer doen. Ook geen treinen kopen. Want die gaan nog altijd meer dan dertig jaar mee.”

U gaat ervan uit dat NS ook ná 2015 nog op het hoofdrailnet rijdt?

“Er zijn allerlei opties mogelijk. Managementaanbesteding bijvoorbeeld. Maar wij doen ons best om ook na 2015 de ‘preferred partner’ van de overheid te zijn.”

En blijft die voorkeurspartner de maatschappelijke onderneming in overheidshanden die NS nu is?

“U bedoelt of we ooit nog geprivatiseerd worden? NS is een zelfstandige onderneming met een publieke taak met het ministerie van Financiën als enige aandeelhouder. Dat zie ik voorlopig niet veranderen.”

WOUTER KLOOTWIJK



Waar vertrekt de wikip en wanneer?

Communiceren. Als het mag van de gemeente doen ze het. Lidl, Praxis, Albert Heijn en anderen. Ze schroeven een bord hoog aan een lantaarnpaal, met een pijl erop dat je linksaf moet naar hun winkel. Als het niet mag van de gemeente zetten ze een kar in de wei met een plaatje van een mes en vork erop en een pijl: de eerste afslag rechts is iets te eten. Op wielen mag meer dan aan lantaarnpalen. Waarom doet het openbaar vervoer zo weinig zijn best ons naar het station te wijzen? Ik volg wel eens bordjes naar een treinstation. Vaak, in steden, ontbreekt er een schakel en ga je dwalen. Bordjes naar busstations zijn er niet eens. De commerciële onderneming (moet van de regering, marktwerking!) is er weinig aan gelegen om mij naar de bus of de trein te lokken, zoals Heijn mij in zijn winkel wil. En geen mens in het ov-management komt er op om vertrektijden ergens anders op te hangen dan bij een halte.

Tussen Zeeuws-Vlaanderen en Vlissingen vaart een voetveer. Aan de Vlissingse kant legt het veer aan bij het station. Maar boot en spoor willen niks met elkaar te maken hebben. En de patatkraam er tussenin met geen van beide. Twee hongerige mannen komen van de boot om de trein te nemen. Ze lopen lang het frietpaleis en aarzelen. Zou er tijd zijn voor patat? Ze gaan binnen en vragen aan een jonge vrouw achter het frikadellenmeubel of ze nog tijd hebben. Alle treinen uit Vlissingen gaan dezelfde kant op, je hoeft er maar twee per uur te onthouden. Maar de vrouw weet het niet, ze neemt nooit een trein. Was ik van het station dan zou ik in het frietpaleis een groot bord met vertrektijden op een muur schroeven en er gratis ook even de tijden van de veerboot op viltstiften. En wou de patatbakker het niet, dan zette ik het bord buiten op een kar pal voor zijn nering. Omdat ik er ten diepste van overtuigd ben dat je aarzelende wereldreizigers voor je wint als je de eeuwige zenuwen bij ze weet weg te nemen.

Die eeuwige zenuwen. Ik ben met treinen vertrouwd en stond er niet eerder bij stil. Dat het voor niet-geroutineerde reizigers met de zenuwen een oerstromme naam is voor een trein: Sprinter. Snelle naam voor de langzame. Sprinter was een treintype. Een snelle optrekker. Nu is het een soort. Namelijk een stoptrein. Op het station van Zaandam werd ik gewaar hoe achterlijk het is om dat ding Sprinter te noemen. Een vrouw staarde naar het informatieblok boven haar hoofd op het perron. Sprinter, stond er op, naar Uitgeest, met als tussenstations Castricum en Heilo. Ordinaire storing in de mededelingenkast, want Castricum en Heilo liggen voorbij Uitgeest. Na minutenlang loeren en piekeren, zenuwen gierend door haar lijf, stapte de vrouw op me af. ‘Sprinter meneer, is dat hetzelfde als de stoptrein?’ Had dat ding Wikip genoemd, communicatiedeskundige van de NS, dan wist iedereen meteen wat voor trein het is.