



# Reactie NS op het eerste concept van het Nederlandse herstel- en veerkrachtplan (HVP)

Op 28 maart jl heeft het ministerie van Financiën het eerste concept van het Nederlandse herstel- en veerkrachtplan (HVP) ter consultatie voorgelegd. NS maakt graag gebruik van de gelegenheid om te reageren.

Allereerst vindt NS het positief dat duurzame mobiliteit en de bevordering daarvan is opgenomen in de plannen, zowel door te investeren in ERTMS als in Veilige, Slimme & Duurzame Mobiliteit. Goede bereikbaarheid is een randvoorwaarde om Nederland economisch én sociaal welvarend te houden. Mobiliteit hangt sterk samen met urgente maatschappelijke opgaven als bevolkingsgroei, woningbouw, duurzaamheid, toegankelijkheid, veiligheid en nationaal verdienvermogen. Door slim te investeren en hervormen kunnen we als land beter uit de crisis komen. Ook op het gebied van duurzame mobiliteit.

## Analyse van voorgestelde plannen door het Nederlands kabinet

De Europese Commissie schrijft op haar website over het Herstelfonds: *“Het is een eenmalige kans om sterker uit de pandemie te komen, onze economie te transformeren, kansen en banen te creëren voor het Europa waar we willen leven. We hebben alles om dit waar te maken.”*

NS constateert dat de plannen die in het eerste concept van het Nederlandse HVP zijn opgenomen, vooral bestaan uit bestaande plannen en wat het spoor betreft middelen die al hiervoor gereserveerd zijn. NS denkt dat hierdoor kansen, zoals door de Europese Commissie worden gesteld, onvoldoende worden gepakt. Kansen om over te stappen naar duurzame mobiliteit en de geplande 1 miljoen nieuwe woningen direct op een duurzame wijze te ontsluiten.

Graag gaan wij specifiek in op maatregel P2I2: European Rail Traffic Management System (ERTMS). ERTMS is een belangrijk project om de interoperabiliteit te verbeteren en randvoorwaardelijk om het internationaal spoorvervoer in Europa uit te breiden. NS onderstreept het grote belang van het versneld uitrollen van ERTMS, maar ziet in het HVP niet terug hoe ERTMS versneld tot stand gaat komen. De kosten voor ERTMS (in Nederland in totaal €2,54 miljard) zijn daarbij momenteel al op de begroting van lenW gereserveerd. Als €540 miljoen bekostigd zal worden uit het Herstel- en vraagt NS zich af waar deze €540 miljoen naar toe gaat en doet daarvoor nadrukkelijk de oproep om dit in spoorprojecten te herinvesteren en hier de sector bij te betrekken.

## Aanvullende kansen

Als NS zien wij meer kansen in het Herstel- en Veerkrachtfonds dan die nu worden benut. Wij zien dat andere EU-lidstaten via dit fonds veel fundamenteeler investeren in spoorinfrastructuur. Ter illustratie: Italië heeft in haar plannen €25 miljard opgenomen voor het spoorwegennet, Spanje €6,6 miljard voor de TEN-T corridors en België €275 miljoen voor het efficiënter maken van het spoornetwerk. Ook in Nederland liggen daarvoor mogelijkheden. De trein is namelijk het enige 100% duurzame alternatief voor het vliegtuig op de korte- en middellange afstand dat nu al beschikbaar is en onmisbaar in het bereiken van CO<sub>2</sub>-reductie in de mobiliteitssector. Graag draagt NS enkele aanvullende spoorprojecten aan om in het Herstel- en Veerkrachtfonds op te nemen:

1. [Quick wins om woonwijken duurzaam te ontsluiten, regio's beter te verbinden en internationaal treinverkeer te versnellen](#)

Om een Modal Shift te bewerkstelligen en de verwachte reizigersgroei goed op te kunnen vangen, is het van belang om te investeren in spoorinfrastructuur. Ook kleine stappen (die voor 2026 gerealiseerd kunnen worden, zoals de EC als voorwaarden stelt bij het fonds) kunnen dit bevorderen. NS denkt hierbij aan projecten als:



- 1) aanpassingen in de infrastructuur tussen Deventer en Oldenzaal om de IC Berlijn per 2024 te versnellen (kosten ongeveer €70 miljoen)
- 2) kleine infrastructuraanpassingen op de SAAL-corridor (Schiphol - Amsterdam - Almere – Lelystad) en tussen Noord-Nederland en de Randstad zodat er harder gereden kan worden en de reistijden tussen de Randstad en Noord Nederland kunnen worden verkort (kosten ongeveer €50 miljoen),
- 3) de introductie van een 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> sprinter op de Oude Lijn, zodat nieuwe woonwijken goed kunnen worden ontsloten (kosten ongeveer €100 miljoen)
- 4) het spoor in Nederland veiliger maken door het sluiten van overwegen, waarbij ook meteen een snelheidsverhoging mogelijk is (kosten ongeveer €45 miljoen voor traject Utrecht -Amersfoort en €80 miljoen Breda – Eindhoven)

## 2. Investeren in betere spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens

NS ondersteunt het belang van investeringen in grensoverschrijdende verbindingen, zoals opgenomen in het regeerakkoord. Naar België en Frankrijk zijn die al van hoge kwaliteit. De verbinding naar het oosten vraagt echter om aandacht en investeringen, zodat de trein tot 700 km voor reizigers een logische en aantrekkelijke keuze wordt. Naast versnelling van de huidige treinverbinding naar Berlijn via Twente, zorgt een (stapsgewijze) spoorverdubbeling Utrecht–Arnhem–grens voor een tweede snelle route naar Berlijn, via een belangrijk HSL-knooppunt over de grens: het Rhein-Ruhr en Main-gebied. Met een spoorverdubbeling ontstaat meer capaciteit, zijn hogere frequenties met een hogere snelheid van en naar Duitsland mogelijk. Daar profiteren zowel binnenlandse als internationale reizigers fors van, wat een positieve uitwerking heeft op de Duits-Nederlandse (handels)relatie. Daarnaast heeft de reiziger tussen Oost-Nederland en de Randstad hiervan profijt, vanwege de verknoping met de binnenlandse dienstregeling. Aangezien dit project een langere doorlooptijd heeft (en niet voor 2026 gerealiseerd zal zijn), zou hiervoor de €540 miljoen die nu gereserveerd staat voor ERTMS in deze spoorcorridor geïnvesteerd kunnen worden.

## 3. Verlagen BTW-tarief Openbaar Vervoer

Eind 2021 is in EU-verband op hoofdlijnen een richtlijn aangenomen over de aanpassing van de bestaande BTW-richtlijn, waardoor het 0% tarief gehanteerd kan worden in het Openbaar Vervoer.<sup>1</sup> Het Regeerakkoord bevat een passage over het aanpassen van het BTW-tarief van groente en fruit naar 0%. Een goed initiatief dat bijdraagt aan een gezondere samenleving, waarbij dit initiatief lijkt vooruit te lopen op bovenstaande richtlijn. NS stelt voor om ook het 0% tarief te hanteren voor het Openbaar Vervoer. De verlaging van het BTW-tarief op OV draagt bij aan:

- een betaalbaarder OV en daarmee een extra reden om het OV te gebruiken;
- het herstel van het OV uit de coronacrisis;
- in het bevorderen van de modal shift;
- een gezonde en klimaatvriendelijke manier om ons van A naar B te bewegen.

Graag ziet NS dat het kabinet met deze maatregelen het beleid om Nederland 'duurzaam welvarend' te houden verder versterkt en is graag bereid deze reactie in een gesprek toe te lichten.

---

<sup>1</sup> Op basis van deze richtlijn krijgen de lidstaten onder andere de mogelijkheid om tal van groene en digitale goederen en diensten aan het verlaagde btw-tarief (van minimaal 5%) te onderwerpen. Ook wordt de mogelijkheid genoemd om een extra laag btw-tarief of zelfs een nultarief (als het ware een vrijstelling met het recht om de btw op de toerekenbare input in aftrek te brengen) toe te passen op bepaalde goederen en diensten. Aan het extra lage tarief (inclusief het nultarief) mogen per lidstaat maximaal 7 prestaties worden onderworpen. Het extra lage tarief (of nultarief) is op hoofdlijnen beperkt tot de volgende punten: voedsel, water, medicijnen, farmaceutische producten, producten op het vlak van gezondheid en hygiëne, vervoer van personen, boeken/tijdschriften en zonnepanelen. Hiermee wordt het dus mogelijk om een lager btw-tarief dan 9% toe te passen op het Openbaar Vervoer, gezien de belastingdienst eerder heeft aangegeven geen nieuw tarief meer aan te kunnen, zal dit dus 0% betreffen. De richtlijn is hier te vinden: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14754-2021-INIT/nl/pdf>