



WITBOEK 2020

Overstappen naar NS:

Stap 1:
Check uit bij
Arriva of Blauwnet



Stap 2:
Check in bij
NS

Overstappen naar Blauwnet:

Stap 1:
Check uit bij NS
of Arriva



Stap 2:
Check in bij
Blauwnet

Overstappen naar Arriva:

Stap 1:
Check uit bij NS
of Blauwnet



Stap 2:
Check in bij
Arriva

De toekomst van het Nederlandse spoor

Inhoud

- 4| Reiziger niet gediend bij (nog) meer marktwerking op het spoor
- 6| 'Als je Aldi-prijzen wilt betalen, mag je niet de kwaliteit van Albert Heijn verwachten'
- 8| 'Wij gaan pas rijden als we zeker weten dat het veilig is'
- 10| 'Arriva haalt kpi's omdat wij ze helpen'
- 12| In het Verenigd Koninkrijk zijn vriend en vijand het er over eens; de privatisering van de spoorwegen is mislukt
- 14| Waarom openbaar aanbesteden niet werkt
- 16| 'Hardnekkige mythes over marktwerking'
- 18| 'NS is de beste vervoerder van Nederland, en moet hiervoor worden beloond'
- 20| Andere sectoren bewijzen het, we kunnen het tij keren
- 22| Pal voor het spoor



Meer marktwerking
gaat ten koste
van de middenklasse

De toekomst op het spoor

We staan aan de vooravond van een belangrijk politiek besluit over de toekomst van het spoor. Belonen kabinet en Tweede Kamer de goede prestaties van NS? Of wordt de concessie van ons nationale spoorbedrijf verder opgeknipt, om buitenlandse vervoerders een nog sterkere positie te geven op het Nederlandse spoor?

NS behoort nu nog tot de beste spoorbedrijven ter wereld. Het is in het belang van alle Nederlanders dat dit zo blijft. Tenslotte, het spoor speelt een cruciale rol in zowel het klimaatakkoord als in de strijd tegen files. De praktijk leert dat commercieel gerunde spoorvervoerders vooral op zoek zijn naar een goed rendement op de korte termijn. Om Nederland ook in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden, hebben we nu juist behoefte aan een vervoerder die veel verder kijkt dan het einde van de lopende concessie.

Bovendien leidt marktwerking niet tot een betere dienstregeling of goedkopere treinkaartjes. Sterker, in Limburg rijden NS en Arriva deels op dezelfde trajecten. De treinkaartjes van Arriva zijn hier aanzienlijk duurder dan die van NS. En dat terwijl Arriva een stevige subsidie ontvangt van de provincie voor het uitvoeren van de concessie, terwijl NS juist geld betaalt aan de overheid om te mogen rijden.

Een keuze voor NS is ook een keuze voor een sterke Nederlandse middenklasse. Hoe dat zit? De medewerkers van NS hebben een aanzienlijk betere cao dan het personeel van de regionale vervoerders. Dus waar de kasreserves van commerciële vervoerders de grens over vloeien naar buitenlandse aandeelhouders, investeert NS in behoud van koopkracht van de 21 duizend gezinnen van hun medewerkers. Met alle positieve effecten voor de Nederlandse economie als gevolg.

FNV Spoor ziet geen heil in meer marktwerking op het spoor. In dit Witboek zetten we de argumenten nog eens op een rij.



‘Reizigers hebben dus weinig te verwachten van meer marktwerking op het spoor’

Reiziger niet gediend bij (nog) meer marktwerking op het spoor

Het verder opknippen van de spoorconcessie van NS is riskant en levert geen voordelen op voor reizigers. Bovendien zal de komst van nog meer spelers op het spoor meer bureaucratische controle vergen van de zijde van spoorbeheerder ProRail.

Dit blijkt uit een artikel van hoogleraar transportbeleid Bert van Wee aan de TU Delft en hoogleraar micro-economie Maarten Janssen in het oktobernummer van 2019 van economenvakblad ESB.

De hoogleraren stellen onder meer dat de reiziger gebaat is bij treinverbindingen die zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. Zowel fysiek om makkelijk te kunnen overstappen, als in het prijsbeleid. Ze verwachten dat bij het etc. verder opknippen van het netwerk van NS deze netwerkfunctie in het geding zal komen ‘omdat vervoerders na verdere decentralisatie geneigd zullen zijn zich te richten op het

optimaliseren van hun eigen deel van het netwerk’, aldus Van Wee en Janssen.

Het is slechts een van de vele nadelen van het verder decentraliseren en vermarkten van het Nederlandse spoor, zo blijkt uit het artikel. De spoorwegen moeten een belangrijke bijdrage leveren aan de verdere groei van duurzame mobiliteit in het dichtbevolkte Nederland. Investerings in het spoor hebben veelal een terugverdienperiode die vaak langer is dan de tien jaar die een concessie duurt.

Zo opent NS dit jaar (2020) samen met energie-maatschappij Vattenfall een windmolenpark op een terrein van het spoorbedrijf bij Amsterdam. Daarnaast heeft de vervoerder de afgelopen jaren, samen met ProRail, grote investeringen gedaan in stations en stationsgebieden in de grote steden.

Het is met name aan de schaalgrootte van NS te danken dat het bedrijf dergelijke investeringen kan doen, zo blijkt uit het artikel. Op het moment dat het hoofdrailnet van NS wordt opgeknipt in losse concessies die worden verdeeld onder de scherpste bidders, zal de ruimte voor

dergelijke investeringen in het belang van heel Nederland worden beperkt.

Reizigers hebben dus weinig te verwachten van meer marktwerking op het spoor. Maar ook voor de belastingbetaler leveren verdere decentralisaties van het spoorvervoer geen evidente voordelen op, zo blijkt uit het artikel van de hoogleraren. Nederland heeft al twintig jaar ervaring met het openbaar aanbesteden van spoorconcessies, maar tot dusverre is wetenschappelijk nooit aangetoond dat aanbestedingen van spoorconcessies daadwerkelijk tot lagere kosten voor de overheid leiden.

Als het de overheid te doen is om het verlagen van de kosten op het spoor, aldus de hoogleraren, is er een effectievere methode te verzinnen dan het opknippen en aanbesteden van spoorlijnen. De minister kan tijdens de gesprekken over de onderhandse gunning van het spoor aan de NS simpelweg ‘een sterkere onderhandelingspositie’ innemen.

Economenvakblad ESB heeft in oktober 2019 onder de noemer ‘De toekomst op de rails’ een complete special gewijd aan het spoor. Voor meer info zie: www.detoekomstopderails.nl

‘Als je Aldi-prijzen wilt betalen, mag je niet de kwaliteit van Albert Heijn verwachten’

Als machinist bij de regionale vervoerder Keolis ziet Wilbert Festen reizigers worstelen met de overstap tussen verschillende vervoerders. Het maakt voor de vervoerder niet uit of reizigers hun aansluiting missen, zolang de trein maar op tijd vertrekt.

‘Zelf rijd ik onder meer op de lijn Zutphen - Oldenzaal. Op die lijn hebben we een concessie waarbij mijn werkgever Keolis mede wordt afgerekend op het aantal reizigers in de trein. Dan loont het om te wachten op reizigers die nog op het perron lopen. Want uiteindelijk maakt het natuurlijk niet heel veel uit of je een minuut later vertrekt of niet.

‘Als reizigers in Hengelo dan moeten overstappen op de trein naar Enschede, moeten ze tweehonderd meter lopen over het perron om bij hun aansluiting te komen. Het komt vaak genoeg voor dat ze die trein dan al voor

hun neus zien weggrijden, terwijl de machinist ziet dat een deel van de reizigers nog onderweg is naar de trein.

‘Natuurlijk denken ze dan, wat een klote-machinist. Hij ziet ons toch. Maar wat die mensen niet weten, is dat Keolis op die lijn een prestatiecontract heeft waarbij het extreem belangrijk is dat de trein op tijd vertrekt. Het maakt de vervoerder niet uit hoeveel mensen er in de trein zitten, zolang hij maar op tijd kan vertrekken.

‘Als reiziger heb je helemaal niets aan marktwerking op het spoor. We hebben nu perrons met drie verschillende in- en uitcheckpaaltjes voor de OV-chipkaart. Dat is voor iedereen onhandig, maar met name voor ouderen maakt dat het ook echt heel lastig. Ze hebben vaak geen idee waar ze wanneer moeten inchecken of uitchecken.

‘Bij marktwerking op het spoor wordt veel te veel naar de kosten gekeken. Spoorbedrijven tekenen tegen een zo scherp mogelijke prijs in op een concessie. Als ze deze dan winnen,

zijn ze voor vijftien jaar gegarandeerd van hun omzet. Als dan blijkt dat ze teveel verlies gaan draaien op de concessie, stappen ze naar de provincie om extra geld te vragen. Je moet als provinciebestuurder dan wel heel sterk in je schoenen staan om dat te weigeren. Straks heb je van de ene op de andere dag geen vervoer meer in je regio.

‘Ondertussen moet al het werk zo goedkoop mogelijk worden uitgevoerd. NS-machinisten krijgen een opleiding van anderhalf jaar. Wij gooien jongens en meisjes na een cursus van twee tot drie maanden al in het diepe. In theorie hebben ze dan aan alle voorwaarden voldaan, maar ik weet nog hoe het zweet mij op de rug stond toen ik voor het eerst de opdracht kreeg van de treindienstleider om opzettelijk een rood sein te passeren. Zonder uitgebreide praktijkopleiding ben je daar simpelweg niet op voorbereid.

‘Marktwerking op het spoor gaat gewoon ten koste van de kwaliteit. Opdrachtgevers vragen Albert Heijn kwaliteit maar dan voor een Aldi prijs. Dat gaat gewoon niet samen.

Het maakt de vervoerder niet uit hoeveel mensen er in de trein zitten, zolang hij maar op tijd kan vertrekken.



‘Wij gaan pas rijden als we zeker weten dat het veilig is’

NS-machinist Michel van Rijnberk verbaast zich over de korte tijd waarin de regionale vervoerders hun machinisten opleiden. ‘Een trein besturen is op zich niet moeilijk, maar bij calamiteiten moet je wel weten hoe te handelen.’

‘Ik was als kaderlid betrokken bij de onderhandelingen om de overgang van personeel soepel te laten verlopen toen Keolis in 2017 de lijnen Enschede-Zwolle en Zwolle-Kampen overnam van NS. We hadden het recht om te kiezen of we bij NS wilde blijven, of dat we mee zouden gaan in de nieuwe concessie.’

‘Als je ziet hoe groot de verschillen in arbeidsvoorwaarden zijn tussen NS en de regionale vervoersbedrijven, dan snap je waarom helemaal niemand die overstap toen heeft gemaakt.’

Als machinist zou je, afhankelijk van je ervaring en aantal dienstjaren, tot netto 300,- euro per maand achteruit gaan bij een overstap.

‘De secundaire arbeidsvoorwaarden zijn stukken minder bij de regionale vervoerders. Bij NS kunnen we in onze vrije tijd met korting reizen door het hele land, ook met de treinen van de regionale vervoerders. In de vakantie kunnen we goedkoop tickets krijgen voor internationale reizen. Bovendien heeft NS veel betere regelingen voor ouder personeel dan de regionale vervoerders. Dit is niet alleen fijn voor het personeel, het draagt ook bij aan de veiligheid op het spoor.’

‘Het besturen van een trein is eentonig werk. Een treinrit verloopt negen van de tien keer exact hetzelfde. Je zit alleen op de bok en mag onderweg niet worden afgeleid, bijvoorbeeld door een radio of smartphone. Voor ons machinisten is het dus de kunst om onszelf scherp te houden voor die ene keer dat er wel iets onverwachts gebeurt op het spoor. Dit vergt veel van onze concentratie. Juist omdat we ook vaak ‘s nachts moeten werken, is het daarom van belang dat we goed uitgerust zijn. Als je ouder wordt, is het cruciaal om voldoende rust te kunnen nemen.’

‘Het besturen van een trein is op zich niet zo moeilijk. Maar zodra het mis gaat, moet je als machinist wel weten hoe te handelen. Bij NS duurt een machinisten opleiding daarom anderhalf jaar. Bij regionale vervoerders duurt

een opleiding slechts drie tot vier maanden. Daar rammen ze snel de basis in hun personeel en sturen ze dan het spoor op. Hoe onverantwoord dit is, bleek wel aan het schrikbarend hoge aantal rood-seinpassages op de lijnen Enschede-Zwolle en Zwolle-Kampen in het eerste jaar nadat Keolis de concessie had overgenomen. Hun machinisten waren er simpelweg nog niet klaar voor.’

‘Regionale vervoerders hebben echt schijt aan de klant. Zij zijn alleen maar bezig om de punctualiteitscijfers uit de vervoersconcessie te halen. Als er een trein vertraagd is waardoor je weet dat een groot aantal reizigers hun overstap zal missen, zullen ze er toch alles aan doen om op tijd te vertrekken. Ze hebben er echt maling aan als de reiziger dan vervolgens een half uur moet wachten op de volgende trein. Hun punctualiteitscijfers zijn heilig voor ze.’

‘Ik ben helemaal niet tegen prestatie-afspraken. NS heeft deze ook en we zien dat het werkt. Maar wij gaan wel pas rijden als we zeker weten dat we veilig kunnen vertrekken.’

‘Het besturen van een trein is op zich niet zo moeilijk. Maar zodra het mis gaat, moet je als machinist wel weten hoe te handelen’



‘Arriva haalt kpi’s omdat wij ze helpen’

Als er in Limburg gehandicapten met een trein van Arriva willen, schiet de wal-organisatie van NS te hulp. Net als bij het verstrekken van reisinfo op de stations. ‘Arriva is goedkoop omdat ze geen wal-organisatie hebben’, zegt FNV-lid en coördinator bij NS Guus Dols. Waarom hij reizigers van de concurrent helpt? ‘Wij kunnen die mensen toch moeilijk laten staan.’

‘Op het provinciehuis vinden ze het leuk dat Arriva bekende Limburgers op hun stop-treinen heeft staan, maar als ze bij Pinkpop of met carnaval extra treinen moeten inzetten hebben ze een probleem met hun capaciteit. Terwijl dit wel onderdeel is van hun concessie. Maar Arriva beschikt simpelweg niet over voldoende materieel om bij evenementen extra treinen te laten rijden.

‘Als er hier in Limburg calamiteiten zijn met een trein van Arriva, dan zijn het eveneens onze mensen die op de perrons staan om de boel in goede banen te leiden. Daar kan het personeel van Arriva niets aan doen. Die zijn te goeder trouw en doen wat ze kunnen. Maar ze worden daarbij nauwelijks gefaciliteerd door Arriva.

‘NS heeft vanuit de holding simpelweg veel meer middelen ter beschikking om de treindienst goed te begeleiden. Als treinen kampen

met een storing, kunnen we extra materieel laten aanrukken. Wij hebben conducteurs in de trein en servicemedewerkers op de stations. Als er gehandicapten aan boord van hun treinen moeten worden geholpen, doen wij dat. We kunnen die mensen toch moeilijk in de steek laten.

‘Voor de veiligheid van personeel en reizigers, beschikken wij ook over handhavers, die rad-draaiers zonodig in de boeien kunnen slaan. Arriva heeft alleen een machinist op de trein en niemand op de stations. Ze hebben wel stewards die steekproefsgewijs kaartjes controleren, maar zij zijn vaak slachtoffer van excessief geweld. Juist omdat ze zo weinig controleren, nemen steeds meer zwartrijders het risico om zonder kaartje in de trein te gaan zitten. Als ze dan toch een steward tegenkomen, leidt dit vaker tot confrontaties. Met veel ziekteverzuim als gevolg.

‘Natuurlijk zou het rijk bij aanbestedingen de aanwezigheid van een conducteur op iedere trein verplicht kunnen stellen. Dit zou veel beter zijn voor de sociale veiligheid in de trein. Maar ja, juist omdat de regionale vervoerders zonder conducteurs, handhavers en servicemedewerkers opereren, kunnen ze goedkoper zijn.

‘Ik zie niet wat de reiziger aan deze vorm van marktwerking heeft. Op papier haalt Arriva haar KPI’s, maar dat komt omdat wij ze aan alle kanten helpen. Ondertussen zijn hun treinkaartjes ook nog eens duurder zijn dan bij ons. Op het traject Sittard - Roermond scheelt dat al 92 cent. Als je dit elke dag twee keer moet betalen, tikt dat toch aan.



‘Voor de veiligheid van personeel en reizigers beschikken wij over handhavers’



‘Onze ervaring met geprivatiseerde spoorwegen is bovenal dat het kostbaar en inefficiënt is.’

In het Verenigd Koninkrijk zijn vriend en vijand het er over eens; de privatisering van de spoorwegen is mislukt

Geen land in Europa is zo voortvarend aan de slag gegaan met de privatisering van de spoorwegen als het Verenigd Koninkrijk. Onder leiding van de conservatieve premier John Major werd het Britse staatsspoorbedrijf British Rail opgeknipt en in stukken verkocht aan de hoogste bidder. Maar waar heeft dit toe geleid?

‘Onze ervaring met geprivatiseerde spoorwegen is bovenal dat het kostbaar en inefficiënt is.’ Dit zegt beleidsanalist Kam Gill van de Britse vakorganisatie TUC. ‘Treinkaartjes in Groot-Brittannië zijn 40 procent duurder dan in de rest van Europa. En ondanks de privatisering is het spoor hier nog altijd afhankelijk van miljarden ponden aan subsidies.’

Vanaf de dag dat de Britse spoorwegen werden geprivatiseerd, kampt het spoor met een gebrek aan investeringen om de dienstregeling robuust en veilig te houden. Dit leidde al snel tot levensgevaarlijke situaties op het spoor, aldus Gill.

Met als absoluut dieptepunt het treinongeluk bij Hatfield in het jaar 2000, waarbij vier mensen om het leven kwamen.

De treinramp was een direct gevolg van een spoorbedrijf dat broodnodig onderhoud aan het spoor achterwege liet om de winst van de onderneming te optimaliseren. Na het dramatische ongeval zijn de veiligheidseisen weliswaar fors aangescherpt, maar daarmee zijn niet alle problemen van het Britse spoor opgelost, zegt Gill.

Vervoerders die een concessie willen bemachtigen in het Verenigd Koninkrijk doen alles om de kosten te drukken. ‘Ze proberen met minimale bezetting het spoor te exploiteren’, zegt Gill. ‘Bij concessiewisselingen en de invoering van nieuwe dienstregelingen is het fundamenteel dat er voldoende tijd en geld wordt geïnvesteerd in het opleiden van personeel’, aldus de Britse vakbondsman. ‘Afgelopen jaar hebben we hier honderden vertragingen gehad die rechtstreeks zijn terug te voeren op het gebrek aan training.’

De overlast voor de reiziger wordt versterkt door het gebrek aan welwillendheid tussen de verschillende spoorbedrijven om elkaar, waar nodig, te hulp te schieten. Simpelweg omdat de verschillende aanbieders er geen belang bij hebben om de ander te helpen. Bij de volgende aanbesteding zijn het tenslotte weer concurrenten, en dan komt het goed uit wanneer de prestaties van de ander tegen zijn gevallen.

Een lang verhaal kort; na een 25 jaar durend marktexperiment hebben de Britten hun buik nu vol van de huidige spoorordering. In een uiterst kritisch rapport concludeerde een speciaal ingestelde onderzoekscommissie onder leiding van voormalig British Rail-topman Keith Williams het huidige marktmodel op het Britse spoor failliet. De regering-Johnson heeft naar aanleiding van de vele problemen met marktwerking aangekondigd de spoorlijnen in het noorden van het land vanaf 1 maart 2020 weer te zullen nationaliseren.



Waarom openbaar aanbesteden niet werkt



Op papier zou marktwerking spoorbedrijven moeten dwingen om reizigers zo aangenaam mogelijk te vervoeren. Toch investeren de regionale vervoerders nauwelijks in betere service en dienstverlening voor de reiziger. Hoe kan dat?

Van echte marktwerking, waarbij reizigers zelf kunnen kiezen met welke vervoerder ze op pad gaan, is in Nederland geen sprake. Op het spoor is het simpelweg onmogelijk om verschillende vervoerders op hetzelfde tijdstip dezelfde verbinding te laten uitvoeren. En het streekvervoer is zo afhankelijk van subsidies, dat geen onderneming het op eigen kracht zou overleven.

Om toch een vorm van marktwerking mogelijk te maken, hebben we daarom het systeem van de openbare aanbesteding ingevoerd. Voor de gecombineerde regionale spoor- en busconcessies betekent dit dat de provinciale overheid een soort omgekeerde veiling organiseert; de provincie stelt een wensenlijst op voor het regionale OV, en de onderneming

die dit op papier het beste en goedkoopste kan leveren, krijgt een regionaal monopolie voor tien tot vijftien jaar.

In theorie leek deze vorm van aanbesteden een goede manier om het openbaar vervoer in de markt te zetten. Door aanbidders iedere tien tot vijftien jaar elkaar te laten beconcurreren, worden vervoersbedrijven voortdurend geprikkeld om scherp op hun kosten te letten. De OV-reiziger kan zo altijd beschikken over hoogwaardig vervoer, zonder de belastingbetaler op kosten te jagen. Tot zover de theorie.

In praktijk blijkt het namelijk buitengewoon lastig voor overheden om verschillende aanbidders kwalitatief met elkaar te vergelijken. Bij een aanbesteding doen alle vervoerders voorhand natuurlijk de mooiste beloftes. Maar hoe stel je van te voren vast of de vervoerder deze ook kan waarmaken? Wat doe je als een vervoerder achteraf te goedkoop blijkt te hebben ingetekend, zoals Veolia deed in Limburg of de NS op de Hogesnelheidslijn?

Als een vervoerder de concessie eenmaal heeft, is geen reiziger erbij gebaat dat de concessiehouder failliet gaat. De provincie of het rijk kunnen in zo'n geval niet anders dan de beurs trekken om de dienstregeling op

gang te houden. Zodoende ontbreekt het in de vervoersmarkt aan effectieve prikkels om vervoerders die onverantwoordelijk lage biedingen uitbrengen bij aanbestedingen te straffen. En als de overheid gedurende de looptijd van de concessie wil bijsturen op basis van nieuwe ontwikkelingen of wensen, dan zijn de mogelijkheden beperkt én betaal je de hoofdprijs.

Anderzijds voorziet de op aanbestedingen gebaseerde openbaar vervoersmarkt nauwelijks in beloningen voor ondernemingen die goed presteren. Het onderhoud van materieel en het voorzien in service aan de reiziger kost nu eenmaal geld. Wie de reiziger daadwerkelijk goed bedient, loopt steevast het risico bij de volgende aanbesteding te worden weggeblazen door een cowboy die slechts uit is op een snel rendement voor een buitenlandse aandeelhouder.

Vervoerders weten dit, en gedragen zich hier ook naar. Het is simpelweg de enige manier om te overleven in het uiterst concurrerende Nederlandse OV-landschap.

‘Wie de reiziger goed bedient, loopt het risico bij de volgende aanbesteding te worden weggeblazen’

Hardnekkige mythes over marktwerking

Het begrip marktwerking is omgeven door mythes. Zo zou de markt publieke diensten beter, goedkoper en efficiënter maken. Maar wat is eigenlijk waar van al deze mythes?

Mythe 1

Marktwerking is goed, want de regionale vervoerders hebben stoptreinen die de NS in de jaren negentig wilde afstoten weer rendabel gemaakt!

Ja en nee.

Het is absoluut waar dat NS een aantal regionale lijnen begin jaren negentig heeft verwaarloosd. Maar dit was dan ook nadrukkelijk de opdracht van het kabinet. Den Haag zei; richt je op het hoofdrailnet, de rest gaat straks toch naar de markt.

En ja, het is ook waar dat nieuwkomers als Arriva onrendabele spoorlijnen nieuw leven hebben ingeblazen. Hiervoor verdienen ze waardering. Echter, zij hadden ook wel een andere uitgangspositie dan de NS.

Sinds de introductie van marktwerking, zijn regionale spoor- en buslijnen geïntegreerd binnen één concessie. Anders dan NS destijds, konden de regionale vervoerders buslijnen die parallel aan het spoor liepen schrappen, waardoor het vervoer zich heeft geconcentreerd in de treinen.

Tegelijkertijd sluiten de stoptreinen van de regionale vervoerders nu weer minder goed aan op het intercitynetwerk. Voor de marktwerking waren machinisten van stoptreinen gewend om zonnig een paar minuten te wachten op een vertraagde intercity – en andersom – om reizigers de gelegenheid te geven over te stappen. Dit is nu veel minder vanzelfsprekend geworden.

Wat dit ons leert?

Het is vooral een goed idee om vervoerders te dwingen heel goede onderlinge afspraken te maken over hoe intercity's, stoptreinen en bussen optimaal op elkaar aan te laten sluiten. Onderlinge concurrentie tussen deze vervoerders staat die samenwerking in de weg.

Mythe 2

De dreiging van een openbare aanbesteding houdt NS scherp

Als je analyseert hoe die marktwerking er in praktijk uitziet, is het wel een heel omslachtige manier om het NS-management aan te sturen.

De NS is tenslotte niets meer (of minder) dan een verzameling mensen en materieel die hun best doen om Nederland op een goede manier in beweging te houden. Op het moment dat we de concessie van de NS aan een concurrent gunnen, is deze wettelijk verplicht om personeel en materieel over te nemen.

En dat is maar goed ook. Want waar zou een nieuw spoorbedrijf anders duizenden machinisten, conducteurs, stationsmedewerkers en dienstregelingmakers vandaan moeten halen?

Het is dus een illusie om te denken dat we überhaupt afscheid kunnen nemen van NS. Het enige dat er verandert na een openbare aanbesteding van het spoor, is dat de spoorwegen een nieuw management krijgen, de treinen in een andere kleur worden geschilderd en dat de spoorwegen hun dividend in het vervolg overmaken naar de Duitse of Franse schatkist, in plaats van de Nederlandse.

Als de overheid ontevreden is over de prestaties van de NS, heeft het veel efficiëntere methoden om de koers van het bedrijf te veranderen. Als grootaandeelhouder kan het kabinet via de raad van commissarissen van het spoorbedrijf ook simpelweg het management vervangen.

Op deze manier kunnen de eventueel gewenste veranderingen ook worden ingezet. Terwijl de Nederlandse staat de controle houdt over de eigen spoorwegen. En er bovendien geen belastinggeld weglekt naar het buitenland.

Mythe 3

NS is een betere vervoerder geworden door marktwerking

Dit is een veel gebruikt argument door voorstanders van marktwerking op het spoor. Helaas kunnen ze deze bewering op geen enkele manier boekstaven.

De reden?

Bij de introductie van marktwerking op het spoor zijn nooit goede nul-metingen verricht. Op basis van de cijfers kan dus niemand met zekerheid zeggen wat oorzaak en gevolg

is binnen de spoorwereld. Je kunt dus niet zeggen dat NS beter (of slechter) is geworden van marktwerking.

Feit is dat NS uitstekend functioneert. Beter bovendien dan de Franse, Duitse of Italiaanse spoorwegen, die via hun dochterbedrijven azen op de hoofdrailnetconcessie van NS. Op basis hiervan is er dus geen enkele reden om te veronderstellen dat Nederland beter af is als we ons spoorvervoer uitbesteden aan dochters van deze buitenlandse spoorbedrijven.

Mythe 4

Dankzij de komst van de commerciële vervoerders is het aantal reizigers in het OV fors gegroeid.

Dit blijkt niet uit de cijfers. Het is waar dat het aantal reizigers in de treinen van de regionale vervoerders toeneemt, maar ook bij NS groeit het aantal reizigers snel.

In het regionale busvervoer, dat vrijwel volledig in handen is van commerciële partijen, neemt het aantal passagiers juist licht af. En dit terwijl de reizigersaantallen in het hoofdstedelijke gemeentelijke vervoersbedrijf GVB de laatste jaren juist tot recordhoogte is gestegen.

Op basis van deze statistieken kun je niet volhouden dat marktwerking leidt tot toenemende reizigersaantallen.

‘NS is de beste vervoerder van Nederland, en moet hiervoor worden beloond’

In de jaren negentig had het kabinet best reden om te mopperen op de prestaties van NS. Maar inmiddels presteert ons eigen spoorbedrijf beter dan ooit, stelt onderzoeksjournalist en treinreiziger Sander Heijne. ‘Op basis van de cijfers en de feiten valt er geen enkel steekhoudend argument te verzinnen om de NS-concessie verder uit te kleden.’

Het geloof dat vrije markten superieur zijn aan overheidsdiensten viert hoogtij als verkeersminister Hanja Maij-Weggen (CDA) in 1994 een proefballonnetje oplaat over de toekomst van de Nederlandse Spoorwegen. Het kabinet heeft dan net zeven miljard gulden verdiend aan de beursgang van het voormalige staatsbedrijf KPN. Als het aan Maij-Weggen lag, kon de NS in 1998 volgen.

Het kabinet beschouwt marktwerking dan nog als het gedroomde instrument om de NS om te vormen tot een moderne, klantgerichte onderneming. En eerlijk is eerlijk, in 1994 heeft het kabinet ook wel enige reden om te mopperen op de prestaties van het spoorbedrijf.

Zo had de NS bij de invoering van de gratis OV Jaarkaart voor studenten en dienstplichtig militairen in 1991 een grote inschattingsfout gemaakt. De spoorbazen verwachtten dat studenten en dienstplichtigen zich vooral in het weekend zouden verplaatsen, maar in praktijk stapten de nieuwe kaarthouders massaal op

maandagochtend en vrijdagmiddag in de trein. Met overvolle wagons en vertragingen als gevolg.

De gebrekkige hygiënische omstandigheden op de stations, en met name de stations-toiletten, lieten eveneens te wensen over. Of zoals minister Tineke Netelenbos van Verkeer en Waterstaat later zou terugblikken op de situatie op de stations in de jaren negentig: ‘Het was er altijd zo’n rommeltje.’

De tucht van de markt, zo redeneerde het kabinet, zou de NS dwingen om zichzelf opnieuw uit te vinden. En zo niet, dan zou het bedrijf worden vervangen door een klantgerichtere nieuwe vervoerder. In beide gevallen zou de reiziger als winnaar uit de bus komen. Deze kreeg tenslotte een beter product tegen een betere prijs.

De rest is geschiedenis. Om marktwerking mogelijk te maken werden de Nederlandse Spoorwegen opgeknipt in NS, ProRail en enkele private spooraanneemers. Wat volgt is een jarenlange periode van complete chaos. De splitsing van NS en ProRail mondt uit in een vechtscheiding. Het conflict wordt gedeels gevoed door tegengestelde belangen en tegenstrijdige prestatiedoelstellingen, opgelegd door het ministerie van Infrastructuur.

Van de vrije spoormarkt komt ondertussen weinig terecht. Het kabinet splitst een aanzienlijk aantal spoorlijnen af van het netwerk van de NS, om deze via de provincies openbaar aan te besteden. Het gros van de aanbestedingen wordt echter gewonnen door dochterondernemingen van de buitenlandse nationale spoorbedrijven — die eveneens volledig afhankelijk zijn van subsidies om hun concessies tot een goed einde te brengen.

Voor de reiziger is de komst van de buitenlandse staatsbedrijven lang niet in alle opzichten een verbetering. Om een dividend te kunnen uitkeren aan hun moederbedrijf, bezuinigen de regionale vervoerders maximaal op service die bij NS nog standaard is. Zo werken de regionale vervoerders zonder conducteurs of servicemedewerkers op de stations. Op de opleidingen van personeel wordt maximaal beknipt. Met grote gevolgen voor de spoorveiligheid. Zo missen de regionale vervoerders schrikbarend vaak rode seinen.

Dit alles leidt tot de absurde situatie dat Nederlands belastinggeld wordt aangewend om buitenlandse staatsbedrijven te subsidiëren, terwijl de sociale veiligheid in onze treinen bij gebrek aan geld voor conducteurs zienderogen daalt.

Beloon NS

In de jaren negentig wilde het kabinet het spoor naar de markt brengen omdat het ontevreden was over het functioneren van het bedrijf. Inmiddels presteert de NS beter dan ooit. De stations zijn omgedoopt tot eigentijdse food courts met winkels die aan de behoefte van de reiziger voldoen. De dienstregeling was nog nooit zo punctueel. De reizigersaantallen schieten door het dak en de klanttevredenheid is buitengewoon hoog.

Ook in vergelijking met de Duitse en Franse spoorwegen, die via dochters als Arriva en Keolis azen op het Nederlandse intercity-netwerk, blijkt NS veruit superieur. Op basis van de cijfers en de feiten valt er geen enkel steekhoudend argument te verzinnen om de NS-concessie verder uit te kleden. In tegendeel. De NS functioneert uitstekend en zou hiervoor beloond moeten worden.

Juridisch staat ons hier niets bij in de weg. De aandelen van de NS en ProRail zijn nog altijd in eigendom van de staat. En de afspraken met regionale vervoerders zijn ook allemaal van tijdelijke aard. We kunnen als land een eenduidige keuze maken voor meer ruimte voor onze eigen oer-Hollandse NS op het spoor. We hoeven het alleen maar te willen.

De reizigersaantallen schieten door het dak en de klanttevredenheid is buitengewoon hoog.

Andere sectoren bewijzen het, we kunnen het tij keren

Nog maar een paar jaar geleden leek het haast ondenkbaar dat het kabinet ooit nog afscheid zou nemen van het marktwerkings-ideaal. Inmiddels is de wal het schip nu overal in de publieke sector aan het keren. Maar nooit voordat de werkvloer onomwonden duidelijk maakt dat de bodem is bereikt.



Thuiszorg

Privatisering heeft de afgelopen twee decennia een slagveld aangericht in de thuiszorg. Thuishulpen zagen met lede ogen aan hoe hun vertrouwde werkgevers één voor één de markt uit zijn gedrukt door louche ondernemers zonder enige affiniteit met de zorg. Na iedere aanbesteding werden de arbeidsvoorwaarden voor het personeel verder uitgekleed. De dienstroosters werden bovendien zo strak gepland, dat thuishulpen nauwelijks nog tijd hebben voor een praatje met hun cliënten. Minister Hugo de Jonge van Volksgezondheid heeft zich inmiddels uitgesproken tegen de doorgeslagen marktwerking in de thuiszorg. Het systeem gaat op de helling.



Medicijnen

De ontwikkeling en productie van geneesmiddelen is volledig uitbesteed aan commerciële ondernemingen. In praktijk stellen deze bedrijven de rendements-eisen van hun aandeelhouders vrijwel altijd boven het publieke belang van betaalbare geneesmiddelen. Om het publieke belang van betaalbare zorg te waarborgen, heeft minister Bruno Bruins van Medische Zorg en Sport de strijd met de farmaceutische industrie aangebonden over de prijzen van geneesmiddelen.



Air France-KLM

De Nederlandse overheid zag bij de overname van de nationale luchtvaartmaatschappij KLM door Air France in 2003 geen reden om aandelen te behouden in de nieuwe fusiemaatschappij. De markt zou prima in staat zijn om het Nederlandse publieke belang van goede verbindingen op Schiphol te dienen.

Minister Wobke Hoekstra (CDA) concludeert begin 2019 dat zijn voorgangers zich hierin hebben vergist. In het diepste geheim nationaliseert de staat der Nederlanden onder Hoekstra's leiding 14 procent van de aandelen van de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij.

Post

Marktwerking heeft de post weinig goeds gebracht. Door de postmarkt open te stellen voor concurrentie, hoopte het kabinet postbedrijven te prikkelen om scherper naar hun kosten te kijken. In praktijk bleek de concurrentie echter vooral te worden gevoerd op de arbeidsvoorwaarden van het personeel. De 11.000 redelijk betaalde Nederlandse postbodes moesten plaatsmaken voor veel lager betaalde deeltijd postbezorgers. De kwaliteit van de postbezorging liep terug, terwijl de prijs van een postzegel inmiddels is verdubbeld. De enorme problemen op de postmarkt hebben staatssecretaris Mona Keizer van Economische Zaken doen inzien dat het beter is om de laatste twee overgebleven postbedrijven weer te laten fuseren. Ze heeft daarmee een einde gemaakt aan het mislukte markt-experiment in de post.



Wat moet er nog gebeuren voor we afscheid nemen van marktwerking in het openbaar vervoer?

De problemen met mislukte marktwerking in het openbaar vervoer zijn minstens zo groot als in andere sectoren. Om kosten te besparen in het streekvervoer worden de dienstregelingen inmiddels zo strak gepland, dat chauffeurs door de straten moeten racen om nog enigszins op tijd te rijden. Met al het bijbehorende discomfort en potentiële gevolgen voor de verkeersveiligheid van dien. Zelfs de broodnodige plaspauze voor de chauffeur kan er niet meer van af.

De grootste aanbestedingen op het spoor, die van de hogesnelheidslijn en de gecombineerde trein-busconcessie in Limburg, zijn grandioos mislukt. Maar ook bij aanbestedingen die wel volgens het boekje verlopen, krijgt de provincie zelden het vervoer waar het

om heeft gevraagd. Om de aanbestedingen te winnen, schrijven de vervoerders simpelweg structureel te laag in om de broodnodige investeringen in materieel en personeel te kunnen ophoesten.

De vraag is of we blijven wachten tot het openbaar vervoer daadwerkelijk tot stilstand komt, of dat de staatssecretaris de moed heeft om het tij te keren voordat er nieuwe ongelukken gebeuren op het spoor.



Pal voor het spoor

Bestuurder Henri Janssen van FNV Spoor is tegen marktwerking op en om het spoor. En niet eens per se op basis van ideologische gronden. 'Tot nu toe heeft niemand mij het bewijs geleverd dat marktwerking het openbaar vervoer beter maakt.'

'In al die jaren heeft niemand mij ooit kunnen aantonen dat er een causaal verband is tussen marktwerking en de vooruitgang op het spoor. Het is evenmin bewezen dat marktwerking tot lagere kosten zou leiden. Bovendien zie je dat de kosten van alle juridische conflicten en geschillen rond aanbestedingen torenhoog zijn.

'Natuurlijk zijn treinen beter en comfortabeler geworden. De reis-informatie is beter geregeld. En bovenal zijn de punctualiteitscijfers van NS beter dan ooit. Maar dit komt vooral door technologische vooruitgang. Door betere IT-systemen. En door buitenlandse treinfabrikanten die steeds beter materieel leveren. Maar deze ontwikkelingen voltrekken zich ongeacht hoe we onze spoorconcessies in Nederland aanbesteden.

'Het gaat in de markt niet om het beste spoor, maar om de meetbare resultaten. Als een intercity met 1200 reizigers vertraagd is, eisen lokale vervoerders dat hun stoptreinen met 100 reizigers voorrang krijgen om hun kpi's te halen. Anders krijgen de vervoerders het aan de stok met de provincie. Maar als je

kijkt naar het grotere belang van vertraging-minuten per reiziger, is dit niet de beste keuze.

'Het zou echt een vergissing zijn om het hoofd-railnet van NS op te knippen. NS functioneert juist door de schaalgrootte goed omdat het bedrijf slagkracht heeft. De provincies vinden het bij aanbestedingen leuk als ze hun 'eigen' treinen krijgen, het liefst met de naam van de gedeputeerde erop. Maar als er dan eens een treinstel uitbrandt, zoals laatst in Limburg, dan rijden ze vervolgens een half jaar met een coupé minder, simpelweg omdat het rijtuig naar de fabriek in Frankrijk moet om te worden hersteld. NS kan in dit soort situaties simpelweg een andere trein inzetten.

'Juist omdat NS een integraal landelijk netwerk heeft, kunnen ze investeren in concepten als de OV-fiets. Deze is nu winstgevend, maar ze hebben hier eerst jarenlang verlies op gedraaid. Als NS zou zijn afgerekend als een marktpartij, hadden ze dit nooit kunnen doen. En dat terwijl de OV-fiets echt een enorm succes is, omdat het treinreizigers helpt om sneller van het station naar hun eindbestemming te komen.

'Natuurlijk heb ik als vertegenwoordiger van de werknemers een vakbondsbelang. NS heeft de beste arbeidsvoorwaarden. Niet alleen financieel. Machinisten bij NS worden veel beter opgeleid, dat komt de veiligheid op het spoor ten goede. En als een machinist van Arriva in de avonduren een aanrijding met een persoon heeft, staat hij er bovendien helemaal alleen voor. Ze letten daar zo scherp op de kosten, dat er geen manager meer aanwezig is om zo'n collega op te vangen en te begeleiden.

'De regionale vervoerders hebben evenmin geld voor conducteurs op de trein, of extra handhavers om raddraaiers, waar nodig, in toom te houden. Dit levert op korte termijn misschien een besparing op, maar het gaat wel ten koste van de sociale veiligheid van zowel personeel als treinreizigers. Als mensen zich straks niet meer veilig voelen, zullen ze de trein gaan mijden. Wat hebben deze besparingen je dan werkelijk opgeleverd?

'Bovendien zie je dat de regionale vervoerders zich vooral richten op de lijnen met aanzienlijke reizigersstromen. Daar valt geld te verdienen. Maar dit betekent niet dat inwoners van dun bevolkte regio's geen recht hebben op goed openbaar vervoer. Zij zijn nu aangewezen op vrijwilligers die bereid zijn om een buurtbus te rijden. Dit is geen duurzaam model.

'FNV Spoor is tegen marktwerking. Maar als het kabinet dan toch wil vasthouden aan de markt, zorg dan in ieder geval dat de eisen aan alle vervoerders gelijk zijn. Dus dezelfde arbeidsvoorwaarden, allemaal rijden met conducteurs en dezelfde opleidingseisen voor personeel. Zodra we de concurrentie dwingen om dezelfde kwaliteit te leveren als de NS, maak ik mij al veel minder zorgen over de uitkomst van eventuele nieuwe aanbestedingen.



pop
up.
press

Dit is een uitgave
van Pop Up Press in
opdracht van FNV.
Vormgeving en
opmaak is verzorgd
door Extractum.