



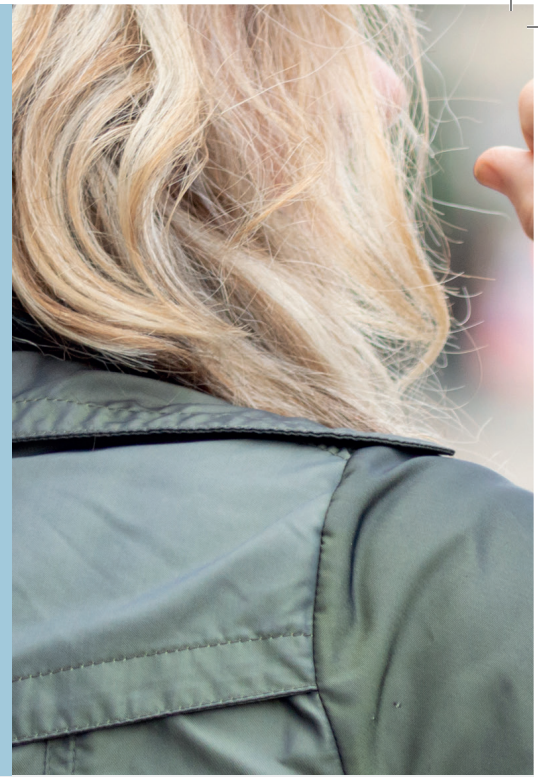
‘Steun het spoor tot we weten hoe de samenleving uit deze crisis herrijst’

De coronacrisis onderstreept nog eens waarom het spoor zich zo slecht leent voor marktwerking. Terwijl de inkomsten uit de verkoop van treinkaartjes ruimschoots is gehalveerd, heeft het land juist nu meer dan ooit behoefte aan een goede dienstregeling en investeringen in het spoor.

Het kabinet heeft voor dit jaar weliswaar een steunpakket toegezegd aan de OV-sector, maar de NS-directie is voornemens om de komende vier jaar structureel 1,4 miljard euro te bezuinigen om de lagere opbrengst uit de kaartverkoop te compenseren.

Wie door een bedrijfskundige bril naar de spoorwegen kijkt, kan gemakkelijk tot de conclusie komen dat bezuinigingen op personeel en materieel onvermijdelijk zijn met de huidige lagere passagiersaantallen, zoals NS van plan is. Maar hoe moeten we dit rijmen met de vereisten van de 1,5 meter samenleving en de gewenste dienstregeling?

Op het dieptepunt van de coronacrisis hebben de mannen en vrouwen van de spoorwegen met gevaar voor eigen gezondheid Nederland draaiende gehouden. Uit plichtsbesef zijn ze zowel medisch personeel als andere mensen met een vitaal beroep naar hun werk blijven vervoeren. FNV Spoor is tegen het voornemen van NS om de komende vier jaar structureel 1,4 miljard te bezuinigen.



De 1,5 meter samenleving

Met name in de spits kampten de vervoersbedrijven voor de crisis op een groot aantal lijnen al met een fors gebrek aan capaciteit. Wie rond pakweg Amsterdam, Utrecht, Den Haag of Rotterdam forenst, weet als geen ander hoe schaars ruimte in treinen kan zijn. Bij gebrek aan zitplaatsen staan reizigers vaak dicht op elkaar geperst op de balkons tussen de rijtuigen.

De spits zoals we deze voor de crisis kenden, zou treinen direct kwalificeren als zogeheten superspread events; bijeenkomsten waarop het virus zich zeer eenvoudig kan verspreiden. En dit is precies de reden waarom het kabinet ons vraagt om voorlopig zoveel mogelijk vanuit huis te werken. Om reizigers die voor hun werk afhankelijk zijn van het openbaar vervoer in de gelegenheid te stellen om veilig te reizen, creëren mensen die op afstand kunnen werken ruimte in de treinen en op de perrons. Maar deze ruimte ontstaat alleen wanneer we de huidige capaciteit intact laten.

En daar wringt de schoen met marktwerking. We kunnen de dalende inkomsten uit de kaartverkoop niet compenseren door minder materieel en personeel in te zetten. Als we minder mensen gaan vervoeren met minder

treinen, zullen de treinen tenslotte alsnog (te) vol zitten. Precies om die reden kiest de Britse regering er nu voor om spoorbedrijven te financieren op basis van de dienstregeling die ze aanbieden, en niet op basis van het aantal reizigers. Het nationale belang van een gezonde samenleving overstijgt het belang van gezonde marktwerking.

Autoloze steden

NS verwacht meerdere jaren met lagere reizigersaantallen te moeten opereren, en werkt aan scenario's om dit financieel te kunnen bolwerken binnen de 1,5 meter samenleving. De vraag is echter hoe reëel de scenario's zijn. De planners van het spoorbedrijf hebben in het verleden bewezen op basis van hun modellen zeer goed in staat te zijn om reizigersaantallen te voorspellen.

Maar hoe betrouwbaar zijn hun modellen voor de jaren die ons nu te wachten staan? De ramingen van NS gaan ervan uit dat studenten voorlopig niet met de trein zullen reizen, en ook forenzen zoveel mogelijk vanuit huis zullen werken. Hoe lang dit daadwerkelijk het geval zal zijn, hangt af van verschillende factoren. De belangrijkste; wanneer hebben we een vaccin, of geneesmiddel, tegen Covid-19? Voor



de terugkeer naar ons vertrouwde dagelijks leven maakt het nogal verschil of we in het najaar van 2020, het voorjaar van 2021 of pas in pakweg 2024 een effectief middel hebben om het coronavirus de kop in te drukken. Op dit moment kan niemand met zekerheid zeggen hoe lang de huidige situatie gaat duren, en wanneer we onze oude reispatronen weer kunnen oppakken.

Vervolgens is het nog volstrekt onduidelijk hoe forenzen en studenten zich na de pandemie gaan gedragen. Zullen ze, zoals sommigen voorspellen, blijvend op afstand college blijven volgen en massaal thuis blijven werken? Of snakken werknemers naar een terugkeer van hun routine om buitenshuis te werken, al is het maar omdat miljoenen Nederlandse woningen helemaal niet geschikt zijn om ook als werkplek te dienen.

Investeren in de lange termijn

En dan zijn er nog de steden die deze crisis willen aangrijpen om autoverkeer (nog meer) te gaan weren. Amsterdam heeft bijvoorbeeld al aangekondigd minder auto's en meer groen in de stad te willen. In de visie van het stadsbestuur speelt het openbaar vervoer een cruciale rol om de stad duurzaam bereikbaar te

‘Het nationale belang van een gezonde samenleving overstijgt het belang van gezonde marktwerking.’



houden. In andere steden worden vergelijkbare plannen gemaakt.

Zo bezien zijn er zowel argumenten om te veronderstellen dat treinreizen in de nabije toekomst zal toenemen, als andersom. Het punt is dat we simpelweg nog te weinig weten over wat de komende jaren ons zullen brengen om een overwogen nieuwe visie op het spoor te ontwikkelen. Maar dit weten we wel zeker; het bestellen, produceren en in gebruik nemen van nieuw spormaterieel kost minimaal vijf jaar. Het werven en opleiden van gekwalificeerd personeel beslaat ook al snel twee jaar. Dus als je nu kiest voor een scenario waarin de spoorsector vanwege de veranderde marktomstandigheden afslankt, is het onmogelijk om straks weer snel op te schakelen als de dip in reizigersaantallen zich sneller herstelt dan geraamd.

Steun onontkoombaar

De coronacrisis trekt een zware wissel op de samenleving, en ook de spoorsector lijdt grote financiële verliezen. Maar om ons land zowel nu als de komende jaren in beweging te houden, is het van vitaal belang om de huidige spoorcapaciteit te handhaven totdat we beter weten hoe onze samenleving zal herrijzen uit deze crisis. Als we van mening zijn dat het sociaal en economisch gezien belangrijk is voor de BV Nederland dat de capaciteit op het spoor gehandhaafd blijft, is het net als bij KLM onontkoombaar om de spoorsector voortaan af te rekenen op basis van beschikbaarheid, en niet op de verkoop van kaartjes. We kunnen het ons als samenleving simpelweg niet permitteren om langjarig met een sterk uitgedunde dienstregeling te rijden.