

Spoorsplitsing levert niets dan chaos op

Verder opsplitsen van het Nederlandse spoorstelsel, zoals Arriva, Veolia en Connexxion willen, is uitermate onverstandig, stelt Ingrid Thijssen (directievoorzitter NS Reizigers). Een opinieartikel door Ingrid Thijssen, geplaatst in NRC Next.

Onder de kop 'Laat stoptreinen voortaan aan ons over' schreven drie directieleden van de spoorvervoerders Arriva, Connexxion en Veolia een artikel over het spoor in Nederland en de rol van NS (Opinie, 10 februari). Daarin beweren ze als een kleine David beter en goedkoper treinen te kunnen laten rijden.

Deze Davidjes zijn vermomde Goliaths. Ze lijken veel kleiner dan ze in werkelijkheid zijn. Niet vermeld wordt dat Arriva in handen is van Deutsche Bahn (DB). DB, eigendom van de Duitse staat, is het grootste spoorbedrijf ter wereld en monopolist in Duitsland met een jaaromzet van ruim 30 miljard euro.

De andere twee vervoerders, Connexxion en Veolia, zullen binnenkort fuseren. Samen worden ze wereldleider in stad- en streekvervoer, met een jaaromzet van ruim 8 miljard euro en een dominante positie in Frankrijk. Dit bedrijf is voor een groot deel in handen van de Franse staat.

Zowel DB als Connexxion/Veolia zijn agressief op zoek naar nieuwe markten om hun machtsbasis te versterken. Vergeleken bij deze grote partijen is NS een kleine speler in de Europese markt, met een jaarlijkse omzet van ruim 3 miljard euro.

De regionale vervoerders maken het bonter. Hebben ze echt helemaal zelf een succes gemaakt van regionale lijnen? Daarnaast moet genuanceerd worden gekeken.

Elk jaar leggen de provincies extra miljoenen op tafel. Zo kunnen meer treinen rijden, betaald van belastinggeld. In tegenstelling tot de regionale vervoerders ontvangt NS geen subsidie. Elk jaar draagt NS dividend af aan haar enige aandeelhouder, de Nederlandse staat.

NS heeft de afgelopen tien jaar de kwaliteit fors verbeterd. Het Nederlandse spoorwegennet is een van de drukst bezette netten ter wereld. Toch behoort NS tot de mondiale topdrie van meest stipt rijdende spoorbedrijven.

Onze kwaliteit zit ook in de maatschappelijke bijdrage die we leveren, op eigen kosten. Zo heeft NS op elke trein een conducteur. De regionale vervoerders zetten aanzienlijk minder personeel in. Dat ervaart de reiziger als minder veilig. NS geeft jaarlijks bijna 100 miljoen euro uit aan veiligheid voor de reiziger. Voor dat bedrag heeft NS onder meer eigen veiligheidspersoneel, een eigen alarmcentrale en cameratoezicht. De regionale vervoerders leggen de rekening van dit soort maatregelen bij de regionale overheden en liften deels mee op NS-voorzieningen. Ook steekt NS geld in een vloot reservetreinen die kan worden ingezet bij defecten van andere treinen. Omdat regionale vervoerders geen reservenvloot hebben, maken ze geregeld gebruik van NS-treinen.

Samen met ProRail investeert NS in de ontwikkeling van stations, winkelvoorzieningen, parkeerplaatsen, ov-fietsen en fietsenstallingen. Ook op stations waar de regionale vervoerders hun treinen laten stoppen, zijn het NS en ProRail die investeren.

Het verder opsplitsen van het spoor is slecht voor de mobiliteit in Nederland. Het leidt tot suboptimalisatie. De meeste treinreizigers reizen over de provinciegrenzen heen. Daarom heeft Nederland baat bij een landelijk geïntegreerd spoornetwerk. Dat waarborgt rechtstreekse verbindingen en optimale overstapaansluitingen. NS is in de mondiale spoorwereld beroemd om de expertise om op een van de drukste netwerken ter wereld een aantrekkelijke dienstregeling te ontwerpen. Willen we die expertise weggooien? Dat is wat Arriva, Connexxion en Veolia voorstellen.

Als treinen van meer dan één personenvervoerder over één traject rijden, maakt dat het Nederlandse spoorstelsel ingewikkelder. Als dan op de bovenleiding een boom valt, stranden niet alleen de treinen van NS, maar ook die van de regionale vervoerders. Dan zijn het vele partijen die de gevolgen moeten oplossen, in plaats van alleen ProRail en NS. Dat is vragen om meer problemen in de zwakste schakel van het Nederlandse spoorstelsel. Omdat vervoerders voor vertragingen bovendien boetes krijgen, zullen afdelingen ontstaan waarin de diverse vervoerders de oorzaken van vertragingen registreren en bediscussiëren. Dit is de dagelijkse praktijk in Groot-Brittannië. Over verspilling van belastinggeld gesproken.

De vergelijking met Zwitserland die de regionale vervoerders maken, klinkt ons als muziek in de oren. Eén geïntegreerd spoorwegbedrijf, SBB, managet het hoofdlijnnet van Zwitserland, met ruimte voor regionale vervoerders.

Als Nederlandse onderneming heeft en voelt NS een grote verantwoordelijkheid om dit land in beweging te houden en om het ov te verbeteren. Verder opsplitsen van het spoorstelsel, zoals Arriva, Veolia en Connexxion voorstaan, is uitermate onverstandig. Laten we bewerkstelligen dat Nederland niet opnieuw spijt krijgt van lichtzinnige beslissingen over zijn spoor.