

## ‘Laat stoptreinen voortaan aan ons over’

*Opinie ingezonden door Anne Hettinga (directeur Arriva) en Bruno Bruins (Raad van bestuur Connexxion), gepubliceerd in NRC Next.*

Een nieuwe vervoersconcessie wordt dit jaar vergeven voor het hoofdrailnet, de spoorlijnen waarop de NS nu rijdt. Die nieuwe vergunning loopt vijftien jaar, van 2015 tot 2030. De Tweede Kamer neigt ernaar de nieuwe vervoerconcessie onderhands te gunnen aan de NS.

Is dat wel zo'n verstandig? Nee. Dan laten we als samenleving kansen liggen.

We moeten af van hoorzittingen waarin de NS weer beterschap belooft. Het is ongezond voor de spoorsector dat één partij bijna alle macht heeft. Dat leidt tot de houding van 'wij weten wel wat goed is voor onze reizigers'. Bedrijven met een monopolie zijn vaak traag, log en duur.

Bestaan dan alternatieven, waarmee treinreizigers meer opschieten? Ja, kijk maar naar de opbloei van de regionale spoorlijnen. Dat zijn de spoorlijnen die de NS vroeger 'onrendabel' noemde, om extra subsidie te kunnen vragen voor het laten rijden van treinen. Die regionale lijnen zijn de afgelopen tien jaar stuk voor stuk gedecentraliseerd. De zeggenschap verhuisde van het Rijk naar decentrale overheden. Provincies en een enkele stadsregio hebben die lijnen aanbesteed, vaak in samenhang met hun busvervoer. Denk aan het vervoer in de Achterhoek (Syntus) en Noord-Nederland (Arriva) en aan de Merwedelingelijn (Dordrecht-Geldermalsen, van Arriva), de Valleilijn (Amersfoort-Ede, van Connexxion), de Maaslijn (Nijmegen-Roermond, van Veolia) en de Heuvellandlijn (Maastricht-Heerlen, van Veolia).

Op vrijwel alle regionale lijnen verdween de NS, met z'n minimale frequentie, verouderde stoptreinen en verwaarloosde stations. De provincies bliezen die lijnen nieuw leven in - meer en beter vervoer voor hetzelfde geld. De frequenties gingen omhoog. Comfortabele, winterharde treinen kwamen. Extra stations gingen open. De trein vormt nu de ruggengraat van nieuwe ov-netwerken. De bus sluit daarop aan.

Het gebruik van de regionale lijnen groeit als kool - in vijf jaar gemiddeld 3 procent per jaar, met uitschieters tot 20 procent. Dat is drie keer zo veel als op het hoofdrailnet van NS. Daar steeg het gebruik van de intercity en sprinter in diezelfde periode maar met 0,9 procent per jaar. Toegegeven, van sommige regionale spoorlijnen krimpt het gebruik - Rotterdam-Hoek van Holland, Zwolle-Kampen en Gouda-Alphen aan den Rijn. Inderdaad, drie lijnen waarop NS nog rijdt.

In de landelijke ov-klantenbarometer geven reizigers aanbestede spoorlijnen hogere rapportcijfers dan de NS-lijnen. De regionale vervoerders doen het op veel fronten gewoon beter dan NS. Dat staat ook in het februarinummer van de Consumentengids.

Wat met regionale lijnen kan, kan ook met - delen van - het hoofdrailnet: aanbesteden, opdat de samenleving voor hetzelfde geld beter vervoer en dus meer reizigers krijgt. De ingrediënten zijn simpel - flexibelere vervoerders, hogere frequenties, modernere treinen, extra stations en betere afstemming met het stads- en streekvervoer. Wat voor de grote NS de 'onderkant van de markt' is, is voor Arriva, Connexxion en Veolia het 'hart van de markt'. Om die reden lopen wij graag een stapje harder dan NS.

NS is faliekant tegen een aanbesteding van het hoofdrailnet, maar biedt wel lustig mee op spoornetten in Duitsland en Groot-Brittannië. Een beschermde thuismarkt én expansie

in het buitenland - dat noemen wij van twee walletjes eten. Verder biedt NS met zijn dochterbedrijven Qbuzz en Syntus wel op onze concessies in het stads- en streekvervoer, maar mogen wij niet bieden op de NS-concessie. Dat is unfair.

Ook op andere manieren belemmert NS een gezond speelveld. NS is eigenaar-verhuurder van alle stationsgebouwen, grootaandeelhouder van het chipkaartbureau Trans Link Systems en NS verdeelt het geld uit alle treinabonnements- en ov-studentenkaarten over zichzelf en de regionale vervoerders.

Dat kan zo niet langer. De reiziger heeft recht op onafhankelijke vervoerders, zonder een scala aan vastgoed- en financiële belangen.

Voor meer marktwerking op het spoor bestaan legio mogelijkheden. Wij hoeven echt niet meteen alle intercity's over te nemen, maar we willen wel delen van het hoofdrailnet, bijvoorbeeld eerst alle stoptreinen, of enkele intercity's plus alle stoptreinen in bepaalde proefgebieden. Zo eindigt de Valleilijn nu in Ede en Amersfoort, maar de reizigers willen graag zonder overstap verder reizen, van Ede naar Arnhem en van Amersfoort naar Utrecht. Waarom mag dat niet? Waarom mag Veolia geen doorgaande treinen laten rijden op de lijn Roermond-Maastricht, de ontbrekende schakel tussen de Maaslijn en Heuvellandlijn?

Monopolies doorbreken - zoals in 2013 ook het stadsvervoer in de drie grote steden - levert de reizigers betere netwerken en aansluitingen op en brengt het Rijk honderden miljoenen euro's per jaar in het laatje.

O nee, niet te veel vervoerders op het spoor, horen we de critici van marktwerking al roepen. Dat is onzin. Kijk naar Zwitserland, dat toonaangevend is op het gebied van openbaar vervoer. Daar zijn 35 spoorbedrijven actief. Hun aansluitingen zijn perfect. Met een geoliede organisatie en wat goede wil moet dat ook kunnen in Nederland.

Wij - Arriva, Connexion en Veolia - pleiten dus voor meer dynamiek op het spoor. Stel als overheid eisen, besteed de intercity's en sprinters aan en kies uit verschillende vervoerders, in plaats van één monopolist. Dat betaalt zich terug in beter openbaar vervoer voor de reiziger en lagere kosten voor overheid.