



Position Paper van FNV Spoor ten behoeve van het rondetafelgesprek “spoorordening” op woensdag 31 januari 2018.

Trots op ons Nederlandse Spoor, en laten we dit zo houden.

Het gaat ontzettend goed met ons Nederlands vervoer en dat resultaat komt volledig op conto van NS. Zij vervoeren de reizigers op dat hoge kwaliteitsniveau op vooral het meest complexe deel van ons spoornetwerk, n.l. het HRN.

Over de marktwerking in Nederland in het algemeen en over die in het reizigersvervoer over het spoor in het bijzonder is de afgelopen jaren veel gezegd en geschreven. Het heeft weinig zin de gevoerde discussies over te doen. Laten we ons houden bij de feiten en de argumenten op basis waarvan FNV Spoor vraagtekens plaatst bij (meer) marktwerking op het spoor.

Dit zijn de feiten:

- Het onderzoek “Kiezen voor een goed spoor” van de heren Van Der Vlist en Van Den Berg (in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur) wijst uit dat het Nederlands reizigersvervoer over het spoor tot de top van de wereld behoort. Ook stellen zij vast dat iedere wijziging in de spoorordening forse risico's en kosten met zich meebrengt.
- Het reizigersvervoer over het spoor is voor Nederland economisch en maatschappelijk van zeer groot belang.
- Tevens is het een cruciale sector voor het behalen van de milieudoelstellingen.
- De knip die is gemaakt tussen en NS en ProRail ter voorbereiding op de invoering van marktwerking is blijkens de ervaringen tot nu toe – zacht gezegd – geen gelukkige keuze geweest. De lappendeken van spoorbedrijven, welke door de scheiding tussen ProRail en NS en door het toelaten van meerdere vervoerder op ons spoor is ontstaan, zorgt voor onduidelijkheid. Niemand overziet meer het geheel. Bij code oranje en code rood zien we de paniek toeslaan en blijft doordat verschillende partijen erover gaan onduidelijk wie verantwoordelijk over welk deel van de oplossing is.
- Tevens bestaan er tegenstrijdige belangen en strijdige KPI's tussen de diverse spoorbedrijven, welke de kwaliteit van ons product in de weg staat.
Trein en spoor blijven onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het spoorbedrijf is net zo sterk als de zwakste schakel.
- De marktwerking zou moeten leiden tot efficiënter en goedkoper reizigersvervoer. Tot nu toe heeft de liberalisering de landelijke en regionale overheden alleen maar veel geld gekost. Eén van de vele voorbeelden: de provincie Limburg heeft het verlies moeten compenseren van een buitenlandse vervoerder om het van een faillissement te redden. Anders was het treinvervoer in Limburg stil gevallen.
- Het reizigersvervoer over het spoor is een belangrijke nutsvoorziening waar we gezien de prestaties en economische en maatschappelijke waarde trots op mogen zijn. En dit moeten we ook zo houden. Het belang van goed functionerend, veilig en betaalbaar spoorvervoer is zeer groot. Daar kan en mag niet mee gespeculeerd worden.
- De marktwerking blijkt vooral buitenlandse staatsspoorbedrijven aan te trekken (!). De concurrenten van NS zijn in handen van de Duitse en Franse Staat. Hun opdracht: geld verdienen en dit als dividend aan Berlijn en Parijs uit te keren. Geld dat óók in de Nederlandse staatskas kan vloeien (of gebruikt worden om te investeren in het spoornetwerk).
- Indien er voor verdere liberalisering van ons spoor wordt gekozen, zet de overheid haarzelf buitenspel. Belangrijke beslissingen zullen steeds vaker in Berlijn en Parijs genomen worden. Nederland zal dan letterlijk en figuurlijk niet meer over ons spoor gaan.
- Steeds meer economen en politici zijn van mening zijn dat Nederlandse bedrijven beschermd zouden moeten worden tegen buitenlandse overnames. Denk aan Tata Steel en AKZO Nobel. Des te vreemder zou het daarom zijn wanneer de Nederlandse overheid, nota bene de enig aandeelhouder van NS, deze bloeiende en succesvolle onderneming minimaliseert ten faveure van buitenlandse staatsbedrijven.
- NS leidt jaarlijks ongeveer 1000 mbo-vakspecialisten op. Hiermee wordt de kwaliteitsstandaard incl. veiligheid door NS gelegd. NS heeft ontwikkeld en biedt de zeer succesvolle landelijke formule



Position Paper van FNV Spoor ten behoeve van het rondetafelgesprek “spoorordening” op woensdag 31 januari 2018.

voor deel-fietsen aan (OV-fiets) en zorgt voor aantrekkelijke (door NS ontwikkelde) landelijke kaartproposities voor de reizigers aan welke bij versnippering niet tot stand zullen komen, zie stad/streekvervoer. Al deze taken zal NS niet meer kunnen verzorgen op het moment dat ze het HoofdRailNet niet meer als geheel bedient.

Dit vindt FNV Spoor:

- Marktwerving op het spoor is feitelijk onmogelijk omdat de reiziger op zijn of haar lijn geen keuze heeft uit meer dan één spoorvervoerder. Marktwerving vindt alleen plaats in de periode van aanbesteding zelf, die de aanbestedende partij én de gegadigden overigens ontzettend veel geld kosten en waaraan juristen en adviseurs ontzettend veel geld verdienen.
- Nog steeds betalen provincies mee aan het vervoerbewijs van regionale vervoerders. Als concessieverleners staan zij daarnaast garant voor de investeringen die gedurende de looptijd van een concessie niet worden terug verdiend. In feite is er hiermee in geen van de gevallen sprake van ondernemersrisico en dus ook niet van marktwerving.
- Marktwerving is niet goedkoper maar zorgt voor korte termijn rendementsdenken: tegen een zo hoog mogelijk tarief en zo laag mogelijke kosten het product aan de man brengen.
- Aanbestedingen leiden tot perverse prikkels. Kandidaat-spoorvervoerders maken meer kans wanneer zij goedkoop inschrijven. Omdat er nauwelijks besparingen zijn te realiseren op het materieel, komt de rekening bij het personeel terecht. Daar waar andere partijen dan NS nu een concessie uitvoeren, gelden andere (lees mindere) voorwaarden voor veiligheid, service en arbeidsvoorwaarden (tot wel - 16 procent).
- Veiligheid, service en arbeidsvoorwaarden zijn geen onderwerpen waarop geconcentreerd kan worden.
- Ook de reiziger is de dupe van marktwerving als gevolg van minder veiligheid en service.

Dit vraagt FNV Spoor:

- Omdat spoor en trein onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, pleit FNV Spoor voor één integrale benadering van ons spoor. De afhankelijkheid tussen netwerk en gebruikers is dusdanig groot dat beslissingen over de infrastructuur hand in hand dienen te gaan met besluiten over het materieel. Ook de regie over het spooronderhoud moet in één hand worden gehouden, omdat dit invloed heeft op de dienstregeling en de vervoerscapaciteit.
- Zolang marktwerving op het spoor nog realiteit is, pleit FNV Spoor voor een landelijk gelijk speelveld op het gebied van arbeidsvoorwaarden en veiligheids- en servicecriteria.
- Uitgangspunt moet zijn dat de afspraken die NS op deze gebieden heeft gemaakt met de vakbonden, de afspraken uit het veiligheidsakkoord en de eisen van de concessieverlener van het HoofdRailNet óók gelden voor de vervoerders op alle andere concessies.
- Dit betekent dat de bestekken bij aanbestedingen op deze vlakken gelijk horen te zijn, waarbij het niet mogelijk is dat regionale vervoerders aan andere criteria mogen voldoen dan de landelijke vervoerder NS.
- De omvorming van ProRail tot ZBO zal jarenlange onnodige onrust en onnodige miljoenen aan kosten met zich meebrengen. McKinsey schat de transitiekosten op 4,5 miljoen voor de operatie en 5 miljard aan eenmalige fiscale heffingen. Zet de staatssecretaris dit plan niettemin tóch door, dan mag dit niet ten koste gaan van de arbeidsvoorwaarden van de medewerkers of de operationele kosten van ProRail.
- Gezien de goede prestaties (en beoordelingen!) verdient NS onderhandse gunning van in ieder geval het HoofdRailNet en wat FNV Spoor betreft ook de regionale lijnen. Reizigersvervoer over het spoor is immers een nutsfunctie die in één (overheids)hand gehouden dient te worden.
- Dit alles overziend zou het kabinet geen afbreukrisico moeten willen lopen en hoge transitiekosten voor haar rekening nemen ten faveure van buitenlandse (staats)bedrijven als gevolg van de aanbestedingen.