



Postadres Postbus 85062, 3508 AB Utrecht

Leden vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat  
Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

**Vervoer**

T 088 368 0 368  
[www.fnv.nl](http://www.fnv.nl)

**Datum:** 21-09-2022

**Doorkiesnummer:** 088 368 22 52

**Ons kenmerk:** 22-918-FNVSp/HJ

**Betreft:** Inbreng FNV Spoor Rondetafelgesprek programma  
van eisen (PvE) voor de nieuwe concessie voor het  
hoofdrailnet (HRN) op 27 september 2022

# Zet een stop op marktwerking “om” het spoor!

*Position Paper FNV Spoor t.b.v. Rondetafelgesprek over het Programma van Eisen voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) op dinsdag 27 september 2022*

Geachte leden van de vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat,

## **NS als maatschappelijke bedrijf dé vervoerder op het spoor**

De afgelopen weken heeft u kunnen zien hoe FNV Spoor, samen met twee andere (spoor)vakbonden is opgekomen voor de belangen van de NS-medewerkers. Helaas waren stakingen nodig om uiteindelijk een cao-resultaat te bereiken dat nu aan onze leden wordt voorgelegd. Als zij ermee instemmen worden de arbeidsvoorwaarden fors verbeterd. En daar hebben zij ook recht op, want het water staat net als bij veel Nederlanders, ook het spoorpersoneel, aan de lippen. Ook is er een fatsoenlijke cao nodig om de 1400 vacatures ingevuld te krijgen en te behouden. Hoewel wij dus stevig de degen hebben gekruist met de NS-directie en wij het lang niet altijd eens zijn met de koers van het bedrijf, is het voor ons zonneklaar dat NS de treinen op het hoofdrailnet moet blijven rijden.

NS behoort namelijk nog steeds tot de beste spoorbedrijven ter wereld. Het is voor alle Nederlanders, de Nederlandse economie en de samenleving van groot belang dat dit zo blijft. Juist nu, wanneer NS een financieel zwaardere periode kent na corona, maar het spoor nog steeds een cruciale rol heeft in het klimaatakkoord en het ontsluiten van bestaande en aankomende woningbouwgebieden. Zekerheid en vooruit kijken naar een goede toekomst is daarin essentieel voor de reiziger, Nederland en het bedrijf en haar bijna 20.000 medewerkers.

NS zorgt voor een sterke Nederlandse middenklasse. Met de recente cao-overeenkomst neemt NS haar verantwoordelijkheid naar haar medewerkers om de stijgende kosten van energie en levensproducten te kunnen overzien. Dus waar de kasreserves van commerciële vervoerders de grens over gaan naar buitenlandse aandeelhouders, investeert NS in behoud van koopkracht van de 20.000 gezinnen van hun medewerkers. Met alle positieve effecten voor de Nederlandse economie als gevolg.

### Een mythe

Marktwerking “op” het spoor is een mythe. Gedurende de looptijd van concessies is er geen sprake van marktwerking op het spoor. De reizigers heeft geen keuze met welke vervoerder zij reist. Het aanbod is vastgelegd in de concessie. Wel is er sprake van marktwerking “om” het spoor. En de enige sectoren die daarvan profiteren zijn de consultancysector en advocatuur. Die verdienen rondom aanbestedingstrajecten bakken vol met geld, geld dat zonder dit systeem direct aan het Openbaar Vervoer besteed kan worden. Marktwerking om het spoor is geïntroduceerd om de monopolisten scherp te houden.

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.<sup>1</sup>

### Geen marktwerking voor publieke voorzieningen

FNV Spoor ziet geen heil in marktwerking rond publieke infrastructuur, zoals op het spoor. Marktwerking 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. Waarbij men zich slechts richt op de grote winstgevende reizigersstromen. De afgelopen maanden zijn we geconfronteerd met de uitwassen daarvan, met als duidelijkste voorbeeld de arbeidsvoorwaarden- en omstandigheden van het grondpersoneel op Schiphol. Uiteindelijk zijn het grondpersoneel én de reizigers daar de dupe van.

Ook op het streekvervoer heeft marktwerking een slechte invloed. Dienstregelingen in de periferie van Nederland worden stevig afgeschaald, omdat deze voor de ov-bedrijven onrendabel blijken. Daarbij vallen door personeelstekorten bij regionale vervoerders veel ritten van bus en trein uit, zodat reizigers tevergeefs bij de halte of op het perron staan te wachten. Werknemers staken op dit moment voor onder andere een plaspauze en voldoende ruimte in de dienstregeling om zonder werkdruk op tijd te kunnen rijden. Kortom, ook in het streekvervoer dient de marktwerking het belang van de reizigers en ov-werknemers absoluut niet.

Het reizigersvervoer over het spoor is een belangrijke nutsvoorziening waar we gezien de prestaties en economische en maatschappelijke waarde trots op mogen zijn, niet alleen op de nationale dienstverlening maar ook de internationale. Dit moeten we ook zo houden. Het belang van goed functionerend, veilig en betaalbaar spoorvervoer, binnen en over onze landsgrenzen is zeer groot. Daar kan en mag niet mee gespeculeerd worden. Door verbindingen over te laten aan de markt, doet het kabinet dit wél!

Vanuit Brussel waait nog steeds de wind van meer marktwerking op het Europese spoor. Maar wat is er nu van die marktwerking terecht gekomen? Al voor de Brexit zag de Britse regering dat dit voor de reiziger niets opleverde: slechte overstappen door opgeknipste lijnen, slechte dienstverlening en hoge prijzen maakten de regering daar door schade en schande wijs. Laten we dit gezamenlijk in Nederland voorkomen.

Kijkend naar de recente Kamerbrief van de staatssecretaris<sup>2</sup>, lijkt zij af te stevenen op meer marktwerking op het spoor, hiermee blijkt dat zij geen lering trekt uit de voorbeelden uit het Verenigd Koninkrijk en gek genoeg ook niet uit haar eigen onderzoeken die ten grondslag liggen aan dit besluit:

- Uit de [quick scan](#) ‘Mogelijke decentralisatie van vier sprinterdiensten’ die de voorganger van de staatssecretaris eerder heeft laten uitvoeren, komt naar voren dat ‘zonder extra investeringen er voor de reizigers waarschijnlijk niet veel verbetert.’
- In het rapport ‘Effecten van Openbaar aanbesteden in het Openbaar Vervoer’ staat dat “De meeste onderzoeken uitgevoerd naar het effect van aanbesteden vinden geen aantoonbaar causaal verband tussen aanbesteden en het aantal reizigers en/of reizigerskilometers in het openbaar vervoer”.
- In het rapport ‘Aanbesteden of onderhands gunnen’ worden significante nadelen geschetst van meer decentralisatie: *“De losliggende lijnen in het spoornetwerk zijn inmiddels gedecentraliseerd. Verdere decentralisaties van sprinterdiensten zouden in toenemende mate leiden tot een overlap (...) en geleidelijk leiden tot een toename in*

<sup>1</sup> [Lees hier](#) het door FNV Spoor uitgebrachte witboek “De Toekomst van het Nederlands spoor” met daarin nog meer mythes over de marktwerking om ons spoor. En [lees hier](#) wat de coronatijd ons kan leren over de marktwerking om het spoor.

<sup>2</sup> Kamerbrief over voortgang marktordening spoor, zie <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2022/07/01/voortgang-marktordening-spoor>

*complexiteit en beleidscoördinatievraagstukken op samenloopbaanvakken. Ook kan het een effect hebben op materieelbehoefte, opstelcapaciteit, keerspoeren etc.”<sup>3</sup>*

### **Gevolgen van marktwerking op het spoor**

Als Nederland doorgaat met het verder introduceren van marktwerking op het spoor, zal dit ernstige gevolgen hebben. FNV neemt u graag mee in een paar voorbeelden:

- 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. En wordt een concessie uitgevoerd met minder personeel dan op het Hoofdrailnet. Wat direct een verslechtering van service en sociale veiligheid met zich meebrengt.
- Vooral buitenlandse staatsspoorbedrijven zijn geïnteresseerd in marktwerking. 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 kan worden om te investeren in het Nederlandse spoornetwerk). NS trekt momenteel op met deze staatsbedrijven om de internationale verbindingen in gezamenlijkheid tot stand te brengen, deze positie krijgen zij vanuit Nederland, doordat deze verbindingen in de HRN-concessie zijn opgenomen.
- Als commerciële doeleinden voorop staan, zullen andere zaken op de achtergrond raken, zoals sociale- en spoorwegveiligheid, goede arbeidsvoorwaarden en trajecten die maatschappelijk wel van belang zijn, maar financieel niet aantrekkelijk zijn. Veiligheid, service en arbeidsvoorwaarden zijn geen onderwerpen waarop geconcentreerd kan worden. Hier wordt ook de reiziger de dupe van, door minder veiligheid en service op de trein.
- Als er voor verdere liberalisering van ons spoor wordt gekozen, zet de overheid zichzelf buitenspel. Belangrijke beslissingen zullen steeds vaker in Berlijn en Parijs genomen worden. Nederland zal dan letterlijk en figuurlijk niet meer over ons spoor gaan. Dat zal een onverantwoorde ontwikkeling zijn. Het personenvervoer over ons spoor, is een voor Nederland zeer belangrijke “vitale” nutsvoorziening, die wat FNV betreft in Nederlandse handen moet blijven.
- Er komt door de Europese spoorliberalisering (Vierde Spoorwegpakket) al open toegang op het spoor, zowel op het Hoofdrailnet vanaf 2025 als op regionale lijnen. Die vorm van concurrentie op het spoor zal al grote gevolgen hebben. Hoe meer versnippering op het spoor wordt georganiseerd, hoe ingewikkelder het wordt om landelijk een goed product voor de reiziger te kunnen bieden zonder overstappen, verschillen in toegankelijkheid en betalen. NS is als hoofdvervoerder door haar schaalgrootte in staat diverse extra servicetaken in te vullen. Men kan niet zonder grote negatieve consequenties ongebreideld de schaalgrootte ten faveure van buitenlandse concurrenten inperken. Los van het feit dat er door meer marktwerking *cherry picking* ontstaat op het Hoofdrailnet: commerciële vervoerders zullen de meest winstgevendende lijnen willen en gaan rijden, NS blijft als staatsdeelneming met onrendabele lijnen over waardoor de overheid zichzelf inkomsten onttrekt (NS kan dan minder dividend uitkeren, minder vergoedingen voor infragebruik betalen). Een nogal perverse prikkel dus, die alles behalve aantoont dat marktwerking beter zou zijn voor consument en belastingbetaler. Dat zal tot grote, negatieve effecten voor de reizigers en de BV Nederland gepaard gaan.
  - Voorbeeld: 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.
- Als internationale verbindingen niet meer worden opgenomen in de HRN-concessie, zal de overheid haar invloed verliezen op de kwaliteit en leveringszekerheid. FNV is voor meer internationale verbindingen én vindt dat deze moeten worden opgenomen in de concessie van het hoofdrailnet. Daarmee zorg je ervoor dat Nederland een positie behoudt op de internationale ov-markt. Dit kabinet investeert miljarden om KLM overeind te houden, terwijl men met dit plan stilletjes de NS aan het uitkleden is ten faveure van buitenlandse concurrenten, waarbij de werkgelegenheid in Nederland onder druk komt te staan.

---

<sup>3</sup> Verwijzing rapport, p58

### Conclusie

FNV Spoor roept de leden van de Tweede Kamer op het kabinet terug te fluiten en zich uit te spreken tegen het plan voor verdergaande concurrentie – bovenop de al verplichte vormen van open toegang – op het Nederlandse spoor. Stop dus met het verder opknippen van de spoorconcessie. Niet alleen omdat de NS-medewerkers de laatste jaren letterlijk een wereldprestatie hebben geleverd, maar ook om een kwalitatief goed spoornetwerk in de toekomst te garanderen. Het spoor bewijst, ook tijdens de coronacrisis, haar vitale belang als publieke sector. Die publieke waarde moet niet door marktwerking kapot worden gemaakt, maar juist worden gekoesterd.<sup>4</sup>

Ik hoop dat u bovenstaande wil betrekken bij uw bijdrage aan het debat.

Dank en bij vragen ben ik natuurlijk bereikbaar via mail of mobiel, zie hieronder. Uiteraard beantwoord ik a.s. dinsdag ook graag uw vragen tijdens het rondetafelgesprek.

Met vriendelijke groeten,

Henri Janssen  
Bestuurder FNV Spoor  
[Henri.janssen@fnv.nl](mailto:Henri.janssen@fnv.nl) / 06-51406096

Postbus 9208, 3506 GE Utrecht

---

<sup>4</sup> (zie ook: Tweede Kamer kan verdere marktwerking spoor tegenhouden  
<https://www.fnv.nl/nieuwsbericht/sectornieuws/spoor/2020/06/tweede-kamer-kan-verdere-marktwerking-spoor-tegenh>)