



COEN TEULINGS

Er valt veel te leren van het Fyra-debacle

‘Scheiden doet lijden’. Dat schreef Piet Rietveld, een inmiddels overleden vervoerseconoom aan de VU vijftien jaar terug over de voorgenomen scheiding van het Nederlandse spoorwegbedrijf in een exploitatiemaatschappij (de NS) en een beheerder van de infrastructuur (ProRail). De titel verraadt zijn conclusie: dat was een slecht plan. Ik moest eraan denken bij de discussie over de Fyra en het ontslag van NS-topman Timo Huges. Rietveld argumenteerde dat stations, railbeheer en dienstregeling te nauw met elkaar verweven zijn. De timing van het onderhoud heeft gevolgen voor de dienstregeling (een dagelijkse ervaring voor treinreizigers), de dienstregeling heeft gevolgen voor de benutting van de stations en investeringen in stations leiden tot een beter gebruik van de rails. Zaken die zo met elkaar samenhangen, kun je beter niet scheiden, aldus Rietveld. Veel economen zeiden het hem na. Concurrentie op het spoor werkt dus niet? Wis en waarachtig wel. Het goederenvervoer op het spoor was in 1998 in vrije val, NS Cargo op sterven na dood. Sindsdien is het goederenvervoer geliberaliseerd. Er zijn concurrerende aanbieders gekomen, het vervoersvolume is sterk gegroeid. Wat werkt en wat niet, hangt dus af van de marktomstandigheden.

NS Vastgoed en Schiphol Real Estate zijn de winstbron, het reizigersvervoer draait quitte

Bedrijfstakken met vergelijkbare omstandigheden als de spoorwegen bieden dus een interessant leermiddel voor de organisatie van het spoor. De luchtvaart is een goed voorbeeld. Rail en luchtvaart zijn beide vormen van openbaar vervoer. Ze hebben beide te maken met schaalvoordelen: hoe groter het volume, des te efficiënter het vervoer. Luchthavens en spoorwegstations hebben daarom vergelijkbare kenmerken: ze verwerken grote reizigersstromen. Die concentratie van mensen op overstappunten maakt daar andere activiteiten - winkels, kantoren, hotels - winstgevend. Niet voor niets zijn NS Vastgoed en Schiphol Real Estate de echte winstbron, het reizigersvervoer draait meestal ternauwernood quitte. Vastgoed en stationsexploitatie kunnen daarom beter niet worden gescheiden: de winst op het vastgoed geeft de NS en Schiphol de prikkel om hun infrastructuur goed te gebruiken. Er is echter één groot verschil tussen het spoor en de luchtvaart: in de lucht zijn de rails gratis. Bij de spoorwegen worden de routes bepaald door het beschikbare railnet, in de luchtvaart kan KLM vliegen naar iedere denkbare bestemming. In de luchtvaart kunnen de dienstregeling (KLM) en het beheer van het overstappunt (Schiphol) dus goed van elkaar worden losgekoppeld, bij het railvervoer niet. Wie de dienstregeling wil veranderen moet vaak ook investeren in wissels en rails. Soms zijn echter ook bij het spoor de rails gratis. Bij de ‘onrendabele lijnen’, met name in het noorden en oosten van het land, zou niemand opnieuw aan die investering beginnen. Maar de rails liggen er, dus kunnen we er beter het beste van maken. De exploitatie staat nagenoeg los van de rest van het railnet: twee keer per uur een boemeltje, meer niet. De afgelopen vijftien jaar hebben bewezen dat Arriva en Veolia dat beter kunnen dan de NS. Maar laat de NS dan ook niet mee bieden op dit soort opdrachten in eigen land. Hun eigenaarschap van de stations verstoort slechts de concurrentie.

Bij de Fyra was dat nog duidelijker. De Fyra was een aparte lijn, die in theorie afzonderlijk kon worden aanbesteed. Het voordeel was dat de Fyra en de NS dan op het traject Amsterdam-Rotterdam met elkaar zouden gaan concurreren, ten faveure van de reiziger. Maar als je als overheid voor aanbesteding kiest, dan moet je wel de NS van de bieding uitsluiten. Die kon immers altijd meer bieden dan de concurrent, omdat winning van de bieding voor de NS de concurrentie op de bestaande lijn voorkomt. De NS mocht meebieden. We kennen het resultaat.

Coen Teulings is hoogleraar aan de universiteiten van Cambridge en Amsterdam.