



Position paper FNV Spoor over strategie NS en Vervoer HSL Zuid

Inleiding

NS kiest, op aandringen van aandeelhouder minister Dijsselbloem, voor een nieuwe strategie. Het bedrijf gaat haar retailactiviteiten verkopen, haar bus- en tramactiviteiten van de hand doen en niet meer meedingen op regionaal Openbaar Vervoer. Dit alles onder het motto “Spoorslags beter, de reiziger op 1, 2 en 3”.

Een belangrijk argument is dat NS zich hierdoor beter zou kunnen focussen op haar prestaties op het hoofdrailnet. Een ander argument is dat hiermee een logische splitsing wordt aangebracht tussen “wat de markt is” en “wat tot de publieke opdracht van NS behoort”. In een brief aan de Tweede Kamer d.d. 29 april 2016 spreekt het kabinet haar steun uit voor deze strategie.

Hiernaast is er een kabinetsreactie op de parlementaire Fyra-enquête. In deze brief zijn enkele maatregelen van staatssecretaris Dijksma opgenomen om NS op korte termijn te bewegen tot betere prestaties op de HSL Zuid.

FNV Spoor heeft fundamentele kritiek op onderdelen van de nieuwe strategie en het kabinetsbesluit rond het vervoer over de HSL Zuid.

NS, gemengd tussen markt en publieke taak

Terecht willen Kamer en kabinet een aantal scenario's uitwerken voor de toekomst van het spoor. Want de huidige ordening op het spoor en de positie van NS daarin is niet duidelijk. Tot in de jaren '90 was NS een bedrijf met een publieke taak. Daarna werd NS ontvlecht en zou “de markt” alles beter doen. Nu wordt NS heen en weer geslingerd tussen een commerciële onderneming en een onderneming met een publieke taak.

FNV Spoor vindt het onjuist dat de NS-directie en het kabinet voorsorteren op de nog uit te werken scenario's voor de toekomst van het spoor. Immers, als straks gekozen wordt voor een marktscenario, blijft NS kansarm over. Moneymaker Retail (waar ook nog veel groeipotentieel in zit) is dan verkocht. Daarnaast zal NS, door nu het busbedrijf te verkopen, een zwakkere speler worden bij multimodale aanbestedingen. Voorts zal de kennis en ervaring van NS als marktpartij snel vervliegen als de keuze wordt gemaakt nergens in Nederland meer mee te dingen op regionaal Openbaar Vervoer.

Waarom niet gewacht op de uitkomsten van de studie naar de scenario's voor de toekomst en de politieke keuze voor het gewenste scenario? Waarom al bij voorbaat het mes in eigen vlees zetten? De motieven hierachter worden ons niet duidelijk.

Wat wil de aandeelhouder?

Wij lezen in de brief van minister Dijsselbloem dat NS vooral een bedrijf dient te zijn met een publieke opdracht. Behalve natuurlijk in het buitenland, want daar mag NS wel een marktspeler zijn,

om zodoende voorbereid te kunnen zijn op weer toekomstige wijzigingen in de marktordening in Europa en Nederland. Het spoor lijkt soms wel de jojo van de politiek.

Andere Europese spoorbedrijven mogen overigens wél op hun thuismarkt én in het buitenland bieden op álle concessies. Zowel op trein, bus als multimodaal vervoer. Waarom NS dan wél binnenlands aan banden leggen? Alleen de buitenlandse concurrenten spinnen daar garen bij.

In de brief van de minister hebben we overigens niet terug kunnen vinden dat de korte-termijnkeuze (vooruitlopend op de studie naar vier toekomstscenario's) voor een NS met een publieke taak betekent dat de rendementsdoelstelling wordt losgelaten. De Staat eist als aandeelhouder een ROI van 7 procent. Zowel de stationsactiviteiten (Retail) als Abellio hebben de verdien capaciteit daartoe. Het reizigersbedrijf dat na doorvoering van de nieuwe strategie achterblijft, heeft dat bij ons weten niet. Dat zal straks aan de rendementsdoelstelling moeten zien te voldoen door prijsverhogingen en/of drastische reorganisaties.

Wat FNV Spoor betreft zou de aandeelhouder NS in de huidige vorm intact moeten laten, om op korte termijn aan de rendementsdoelstelling te kunnen voldoen. Een nieuwe strategie voor NS zou pas bepaald moeten worden nadat de politiek lange-termijnkeuzes over de marktordening op het spoor heeft gemaakt.

Gaat er één trein beter rijden door de nieuwe strategie?

Het argument dat NS zich beter op de reiziger kan concentreren als andere taken worden afgestoten, snijdt geen hout. Want NS Reizigers staat al los van de andere NS-onderdelen en heeft een eigen directie. Dus nee, er gaat geen trein beter rijden van de nieuwe strategie. En we kunnen de vervolconclusie trekken dat ook de reiziger weinig met deze plannen opschiet.

Het reizigersvervoer over de HSL Zuid

In deze position paper hebben we onvoldoende ruimte om de Fyra-enquête en kabinetsreactie daarop te kunnen becommentariëren. Wij beperken ons dan ook tot de door de staatssecretaris voorgestelde marktverkenning. Deze vinden wij onzinnig.

Erkend moet worden dat het met de IC Direct niet goed gaat. NS moet nu echter even roeien met de riemen die ze heeft. Na het wegvallen van de Fyra is NS weer met Traxx-locomotieven over de HSL Zuid gaan rijden. Oftewel met ingewikkelde "rijdende computers" over een ingewikkeld traject. Hier kan verbetering worden geboekt door te gaan rijden met gespecialiseerd personeel in een platte organisatie met korte interne lijnen. FNV Spoor wil hierover met de NS-directie in overleg.

Voor de langere termijn moet het heil komen van nieuw materieel dat in bestelling is. Nu een marktverkenning uitvoeren, terwijl nieuw en hoogwaardig materieel in de pijplijn zit, vinden wij een vreemde oplossing.

Tot slot de wensen van FNV Spoor

1. Laat NS en ProRail in de huidige vorm intact;
2. Een nieuwe strategie voor NS en ProRail mag pas worden bepaald nadat de politiek lange-termijnkeuzes over de marktordening op het spoor heeft gemaakt;
3. FNV Spoor heeft een voorkeur voor een integraal spoorbedrijf.