

Zwaan op de baan

Al het goede komt in drieën, en toen was daar opeens de Vier. De Fyra (Zweeds voor 'vier') was vanaf dag 1 een brekebeentje en is nu uiteindelijk gevierendeeld door de reiziger, parlementen, media en klompen ijs. De reiziger was al eerder het spoor bijster en niet in het minst om de wonderlijke tarifiering die NS Hispeed hanteerde: "een toeslag op deze trein is verplicht", waarbij je 2,30 euro toeslag vooraf betaalt of 10 euro in de trein, behalve als de NS via provisorische plakaten op de kaartjesautomaat aangeeft dat je geen toeslag hoeft te betalen, zonder opgaaf van redenen en zonder enig patroon. Duidelijk? Vergeet het maar. Een econometrist zou hier nog een hele kluit aan hebben om hier een kloppend model voor te ontwerpen.

Inmiddels komt de Fyra België niet meer in, omdat de trein het voortijds begeeft dan wel omdat de Belgische minister de toegang weigert. De Nederlandse staatssecretaris van Infrastructuur laat de Kamer weten (Brief aan de Tweede Kamer van 14 januari 2013) dat ze vooruitgang ziet in de punctualiteit van de Fyra tussen Amsterdam en Brussel: van 47 procent vertraging (meer dan zes minuten) in week 50 van 2012 naar 15 procent vertraging in week 2 van 2013. De grilligheid (lees: onbetrouwbaarheid) in de prestaties van de Fyra is volgens de staatssecretaris vooral te wijten aan 'incidenten', zoals de 'zwaan op de baan' (letterlijk). De directie van de NS heeft uiteindelijk de handdoek maar in de ring gegooid en gaat verhaal halen bij de producent van de treinen.

Na achttien jaar blaadjes op het spoor, vierkante wielen en ander sein- en wisselgetob, zou het voor iedereen duidelijk moeten zijn dat de scheiding van infrastructuur en vervoer over het spoor niet alleen voordelen oplevert. Voor alle spoorwegen heeft altijd gegolden: het was, is, en zal altijd een uitruil blijven van de inefficiënties versus efficiënties van een publiek en verticaal geïntegreerd spoorbedrijf (Joskow, 1996). Natuurlijk zijn er inefficiënties verbonden aan budgetoverschrijdingen bij grootschalige infrastructurele projecten, excessieve exploitatiekosten of buitensporig personeelsbeleid, veelal toegeschreven aan een geïntegreerd publiek bedrijf zoals de NS was vóór 1995. Maar er zijn efficiënties verbonden aan verticale integratie, zoals tijdige en correcte coördinatie, afstemming van investeringen en onderhoud of innovatiegeneigdheid. Na achttien jaar politieke sturing van een Nederlandse spoormonopolist (en vele kilometers reizigersellende) kunnen we rustig stellen dat de facto de voordelen van het marktexperi-



ALBERT JOLINK

*N.G. Pierson hoogleraar en
universitair hoofddocent aan de Erasmus
Universiteit Rotterdam*

ment op het hoofdspoor niet zijn gehaald en de efficiëntievoordelen van een geïntegreerd bedrijf zijn misgelopen. Het is daarom niet onredelijk om de splitsing van NS en ProRail opnieuw te heroverwegen. Tot deze conclusie komen de Eerste en Tweede Kamer ook, en het wordt nog eens herhaald door Marcel Canoy in zijn ESB Blog van 11 december j.l.: voeg NS en ProRail weer samen. Zelfs de secretaris-generaal van het Ministerie van Economische Zaken erkent in *ESB* dat een samenvoeging van NS en ProRail kan leiden tot een betere synergie (Buijink, 2013).

Voor de Fyra komt deze oplossing veel te laat. Het lelijke broertje van de Thalys en ICE staat zwaar gehavend in de remise en een dikke 100 kilometer spoor à raison van 60.000 euro

per meter ligt te niksen, wachtend op... ja, op wat eigenlijk? Volgens de staatssecretaris van Infrastructuur gaat het vooral om Radio Block Centre-storingen die leiden tot contactverlies tussen de beveiligingssysteem langs de baan en in de trein; inderdaad, niet onbelangrijk bij 300 kilometer per uur. Daarnaast leiden de RBC- en infrastoringen tot gevolgen die de rest van de Nederlandse spoorcapaciteit en het spoorgebruik volledig versjteren. Akkoord, een negatief netwerkexternaliteetje, maar niettemin met forse economische gevolgen. Waar de Fyra op zit te wachten, dunkt mij, is dat in Den Haag nu eens echt een wissel omgaat: het gaat allang niet meer om "het sturingsprobleem bij NS" (Buijink, 2013); daar hebben ze bij NS machinisten voor. Het gaat ook niet om de "prestatiedruk op NS" te vergroten door aanbesteding van concessies (Buijink, 2013); er is geen andere regionale vervoerder die op dit hi-speed-traject kan rijden. Waar Fyra wel bij gebaat is, is dat infrastructuur en vervoerder weer op één spoor zitten. Wellicht valt er dan voor de reizigers weer wat te Vier-en.

LITERATUUR

- Buijink, C. (2013) Naar sterke instituties. *ESB*, 98(4651), 6–9.
Eerste Kamer (2012) *Verbinding verbroken? Parlementaire onderzoekscommissie privatisering/verzelfstandiging overheidsdiensten*. Kamerstuk, C, B.
Joskow, P.L. (1996) Introducing competition into regulated network industries. *Industrial and Corporate Change*, 5(2), 341–382.
Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2013) *Brief aan de Tweede Kamer, IENM/BSK-2013/5513*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
Tweede Kamer (2012) *Parlementair onderzoek onderhoud en innovatie spoor*, 32707(9).