



Kogel door de kerk

Auteur(s):

Jonkhoff, W.

Verschenen in:

ESB, 86e jaargang, nr. 4303, pagina 301, 6 april 2001

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):

Hoewel de voor afgelopen maandag geplande treinstaking niet doorging, meden veel reizigers uit voorzorg de trein¹. Op het moment van schrijven van dit redactioneel is nog niet te zeggen of het exemplaar van *esb* dat u thans in handen heeft na lezing misschien in een treinstel blijft rondslingeren. Veel reizigers moeten hun beslissingen aanpassen: afspraken veranderen, een auto huren of een taxi nemen. Deze zoveelste aantasting van consumentensurplus voor treinreizen kenmerkt zich door onduidelijkheid. De prijsstijgingen van het treinkaartje lagen de afgelopen jaren boven het inflatiepercentage en de vertragingen werden steeds frequenter - dat waren tenminste zekerheden!

Hoewel de NS nog immer gunstig uit internationale vergelijkingen van vertragspercentages komt, klagen we er flink over. Dat is niet verwonderlijk; door de grote bevolkingsdichtheid is de gemiddeld in de trein afgelegde afstand en bijbehorende reisduur klein. Vertragingen verlengen deze reisduur dan snel met vele procenten. En die tellen. De *mental map* van de Nederlander is ingesteld op kort reizen en als het lang duurt, daalt het nut (met het humeur) flink.

Het gewraakte anti-vertragingenplan waarover het arbeidsconflict bij NS woedt, was eigenlijk al geaccordeerd door de vakbonden. Maar die vertegenwoordigen afzonderlijk geen groot deel van de NS-medewerkers. Een groot deel van het personeel kon zich niet in het plan vinden en uitte kritiek via de VVMC. Dit personeelscollectief werd dertig jaar geleden opgericht voor ontevreden machinisten en is tegenwoordig met 3500 leden en een agressieve, pro-actieve houding een flinke luis in de pels van de 'conventionele' vakbonden². Het gevolg van de grote verdeeldheid onder het NS-personeel is dat de bonden van mening verschillen omtrent de te volgen onderhandelingsstrategie. Omdat alle bonden zich willen profileren als goed belangenbehartiger, stellen ze verschillende sanctiemiddelen voor.

De directie van de NS vindt dat al een afspraak is gemaakt en weigerde daarom concessies te doen. Ook in den lande krijgen de werknemers weinig steun. Met de opmerking dat mensen met een kantoorbaan zelfs geen rondjes om kerken rijden, wordt de eis tot behoud van de actieradius van het werk afgedaan als overvragen. Dit is niet terecht. Op veel verschillende trajecten rijden is deel van de kwaliteiten van het werk bij NS. Dit is niet te vergelijken met een kantoor- of willekeurig welke andere baan, die weer andere kwaliteiten kent. Men moet vooral de kwaliteit van het werk voor invoering van het plan vergelijken met de kwaliteit daarna.

Zien we de opbrengst van het treinvervoer als een taart, dan lijken de bonden zich er minder druk over maken hoe groot de taart moet zijn, maar hoe zij een zo groot mogelijk deel krijgen: gevarieerd werk voor het personeel is belangrijker dan een duurzaam akkoord met de werkgever. De belangengroepen vormen afzonderlijk een te kleine groep om oog te hebben voor het gemeenschappelijk belang. In de woorden van Olson: geen belangengroep terzake is 'encompassing'. Dit geldt met name voor de VVMC. De nationale welvaartsdaling door de implicaties van mogelijke stakingen treft de VVMC-leden te weinig; afwijken biedt daarentegen extra profilering.

Maar is de directie van NS eigenlijk 'encompassing'? Met andere woorden, heeft voor NS de daling van maatschappelijk nut door eventuele stakingen relevantie bij het maximaliseren van de eigen opbrengsten? Men zou zeggen van wel. Behalve daling van logistieke inspanningen en dus kostenbesparing voor NS levert het rondje om de kerk minder vertragingen voor de reiziger. Het bedrijf heeft voorts belang bij het afwenden van stakingen. Als er wordt gestaakt, worden minder treinkaartjes verkocht. Daar staat tegenover dat personeel niet hoeft te worden betaald, maar gezien de winstmarge en de enorme kapitaalkosten compenseert dit het inkomstenverlies niet. Bovendien bestaat er een vergoedingsregeling voor door stakingen gedupeerde abonneementhouders.

Maar het is riskant om er van uit te gaan dat NS zonder toezicht het algemeen belang dient³. Om de intenties van een bedrijf te kennen, moet men weten wie er de leiding heeft. Dit is bij NS onduidelijk: publiek eigendom, bestuurd als private onderneming. Daardoor is het bedrijf zodanig hybride dat van een eenduidig belang weinig sprake kan zijn.

Dit draagt er toe bij dat conflicten zoals deze week onzekere uitkomsten hebben. Omdat van de bonden ook niet kan worden verwacht dat ze het collectieve belang goed in het oog houden, moet de toezichthoudende rol van de overheid verscherpt worden. De arbitrage is daartoe een goede aanzet.

Het rondje om de kerk impliceert nutsdaling voor het treinpersoneel en een nutsstijging voor de NS-directie en de klant. De directie blijft bij de keuze voor minder vertragingen, al kan dit ten koste gaan van stakingen. Of dit de optimale keuze is, valt nog moeilijk te zeggen. Duidelijk is wel dat het toezicht onzekerheid en stakingen op dit moment niet kan voorkomen. Indien de minister de betrokken partijen zo slecht in haar greep heeft dat ze bij conflicten die het vervoer zo lang en zo direct bedreigen niet kan ingrijpen, moeten de teugels strakker worden aangehaald.

1 TreiNStaking afgelast, chaos dreigt, *de Volkskrant*, 2 april 2001.

2 Zie <http://www.wmc.nl> voor een illustratie van de drang tot profilering bij de VVMC.

3 Zie bijvoorbeeld M. Tamminga, NS op dood spoor: waar is de noodrem, *NRC Handelsblad*, 31 maart 2001, blz. 17.

Copyright © 2001 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)