



Vertraging?

Auteur(s):

Wolfson, D.J.
Erasmus Universiteit Rotterdam

Verschenen in:

ESB, 83e jaargang, nr. 4144, pagina 223, 20 maart 1998

Rubriek:

Prikkel

Trefwoord(en):

verkeer, vervoer

Afgaand op de lekken in de Volkskrant en NOVA valt er binnenkort een kabinetsnota *Het derde eeuw spoor* te verwachten, met het karakteristieke weekje vertraging. Laten we eerlijk zijn, wat is een week op bijna twee eeuwen? Niets, nog minder dan die paar minuten vertraging die de modale intercity oploopt, in de spits. Bijna negentig procent van de treinen is op tijd op zijn bestemming. Probeer dat eens met een auto. Voor mij zijn de spoorwegen nog steeds Veilig, Vlug en Voordelig, al durven ze die slagzin al jaren niet meer te voeren, onder de terreur van de selectieve verontwaardiging.

Waarom wordt er dan toch gepraat over de introductie van marktanaloge beheerstechnieken? Omdat we bij overheidsmonopolies niet zulke glorieuze ervaringen hebben met de klantgerichtheid van het management, is mijn stelling. Kom eens mee naar Utrecht CS, op het perron waar de intercity van 17.19 uur naar Rotterdam wordt verwacht. Op de borden staat Den Haag voor - Rotterdam achter. Omdat ik niet weet waar de trein vandaan komt, zoek ik het strategische midden op. Daar komt de trein, ik hol vast naar achteren: mis! Hij kwam uit Amersfoort, en dan geldt achter = voor, in de algebra van NS, want we gaan straks achteruit, weet u wel? Ik worstel mij derwaarts, in de stampij van in- en uitstappers. Ter plekke wacht nog een sub-gevecht tussen de eerste- en de tweedeklassers, die voor de gelegenheid hun rechtmatige plaats zoeken. Mijn laatste gedachte - voordat ik vertrappt word - is aan mijn Rotterdamse metro, waar trein voor trein wordt aangegeven waar de rijtuigen stoppen. Wat doe je dan ook in Utrecht, zult u zeggen, maar daar gaat het nu niet om. Mijn punt is het management van NS daar ook zit, náást het CS, en dat de adviesraad al jaren geleden op het hier beschreven probleem gewezen heeft, naar men mij verzekert. Tevergeefs, dus. Geloof u Den Besten, dat het net overbelast is? Ik wel. Maar ik geloof ook een beetje in mijn eigen formule: stoptijd + vechttijd = alvast twee minuten vertraging. Als de perrons in Utrecht te smal zijn, probeer het dan eens met een efficiënt beheer.

Voor mij gaat het om de vraag of de introductie van marktanalooog beheer het management kan verleiden om eens uit het raam te kijken, naar de klant, vanuit de onbureaucratische gedachte dat het uiteindelijk om die klant begonnen is. Daarbij kan ik mij twee modellen voorstellen voor de uitgifte van meerjarige concessies: concurrentie op dezelfde sporen of concurrentie om een (regionaal) netwerk. Bij concurrentie op segmenteer je naar vervoerssoort: je gunt de intercity-concessie bijvoorbeeld aan NS en de stoptreinen op datzelfde spoor aan, pak weg, Lovers. Bij concurrentie om gun je het hele pakket in een bepaalde regio aan één partij: Lovers snelt en stopt naar het Noorden en het Oosten; NS houdt het Westen en het Zuiden. De infrastructuur blijft hoe dan ook bij het Rijk (ook het spoor is een Rijkswegennet), en wordt verhuurd aan de concessiehouder (rekeningrijden). Het materieel loopt in beide gevallen via een lease-maatschappij en het uitvoerend personeel gaat méé met de concessie. Zo concurreer je eigenlijk alleen op de creativiteit van het management, en dáár ging het om. Stel dat Lovers met de gegeven middelen meer gunsten van de reiziger wint dan NS, dan kunnen ze NS een volgende keer onderbieden. In dat geval krijgen de conducteurs die meekomen van NS een ander uniform, en delen meer reizigers in het betere product van een vraaggestuurd systeem.

Is concurrentie op het spoor gelijkwaardig aan concurrentie om? Niet helemaal, denk ik. Bij concurrentie op dreigt het gevaar dat de beoogde creativiteit gaat zitten in het pesten van de ander: NS dient een dienstregeling in die Lovers dwars zit, of andersom. Dan kun je wel gaan reguleren, maar bewijs maar eens dat het pesten is. Als de overheid moet 'meerijsen' zit ze binnen de kortste keren weer zelf een dienstregeling te maken, met meer aandacht voor de beroepsrechter dan voor de reiziger. Bovendien sluit concurrentie om het hoofdnets beter aan bij de plannen voor het stads- en streekvervoer. Daar krijgt de provincie geld en bevoegdheid om subsidies en concessies te verlenen om de (spoor)weg, op basis van het meest creatieve ontwerp van een totaal vervoersplan. Zo kan Friesland beslissen of de regio Stavoren-Sneek voor een gegeven bedrag méér gediend is met een lege trein van NS of wie dan ook, of met een wat fijnmaziger busnet met een grotere sociale functie.

De publieke discussie gaat me teveel over non-problemen. 'Blijft er wel een adequaat vervoersaanbod?' Ja, zie Friesland. 'Hoe moet het dan met die verschillende kaartjes?' Oplosbaar met een elektronische strippenkaart. 'Zijn functie-wisselingen arbeidsrechtelijk te ondervangen bij een personeelsoverdracht?' Jawel, in een raam-cao. 'Krijgt de markt het voor het zeggen?' Nee, de overheid blijft de bereikbaarheid subsidiëren en regisseren. De slordigheid waarmee een kabinetsbeleid gericht op het voelbaar maken van verantwoordelijkheden als 'marktwerking' wordt getypeerd leidt tot discussiebederf. Er speelt niet meer dan de introductie van marktanaloge prikkels om het management scherp en klantvriendelijk te houden. Zijn er dan helemaal geen verliezers? Nou... het is natuurlijk vervelend voor gezapige managers. Heeft u de NS-directeur reizigers gezien op NOVA? Hoe hij dreigde met een investeringsstop als de minister haar plannen doorzette? Die man had nou vertraging.

