

Postadres Postbus 85062, 3508 AB Utrecht

Leden vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Vervoer

T 088 368 0 368
www.fnv.nl

Datum 05-09-2020

Doorkiesnummer
088 368 22 52

Ons kenmerk
20-0905-FNVSp/HJ

Betreft: Inbreng FNV Spoor AO Spoorordening

Geachte leden van de vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat

Graag mail ik u over het debat AO Spoorordening van aanstaande woensdag 9 september.

Zoals we 16 juni bij de presentatie van het FNV Witboek Spoor 2020 hebben toegelicht, zijn er grote zorgen over de verdere marktwerking op het spoor. Graag stuur ik je hierbij dan ook onze zorgpunten toe n.a.v. het hoofdlijnenbesluit van de staatssecretaris waarover besloten wordt door de Kamer.

Hierbij ook de link naar het Witboek Spoor, met concrete voorbeelden van negatieve gevolgen van marktwerking die mensen in de dagelijkse praktijk beleven. In het Witboek vind je ook een overzicht van hardnekkige mythes over marktwerking op het spoor. Zie:

<https://www.fnv.nl/getmedia/9739ce52-d7ef-4530-b6fe-2bf88f8a374d/Witboek-FNV-Spoor-De-toekomst-van-het-Nederlandse-spoor.pdf>

HRN-concessie naar NS goed voor kwalitatief reizigersvervoer, maar geef 20.000 NS-ers duidelijkheid over duur en omvang

- We staan aan de vooravond van een belangrijk politiek besluit over de toekomst van het spoor. Belonen kabinet en Tweede Kamer de goede prestaties van NS? Of wordt de concessie van ons nationale spoorbedrijf verder opgeknapt en verder opengesteld, om buitenlandse vervoerders (hoofdzakelijk 100% dochters van andere staatsdeelnemingen als Deutsche Bahn en SNCF) een nog sterkere positie te geven op het Nederlandse spoor?
- FNV Spoor vindt het een goede zaak dat het kabinet het hoofdrailnet (HRN) ook na 2024 onderhands aan NS gunt. Dat is een bevestiging dat de NS-medewerkers al jaren een wereldprestatie leveren. Alle vooraf door het Ministerie van IenW gestelde targets / KPI's zijn door NS gehaald en de klanttevredenheid van NS is nog nooit zo hoog geweest (Zie MidTerm Review, punt 6:
https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2020A02765) Ook internationaal gezien doet NS (en ook trouwens ook ProRail) het heel goed. "Een bovengemiddeld prestatieniveau in combinatie met een ondergemiddeld kostenniveau van NS en ProRail duiden op een spoorsysteem dat goed presteert. Zorgvuldig omgaan met de inrichting en investeringen van de Nederlandse spoorsector kan ervoor zorgen dat deze koppositie wordt gehandhaafd of zelfs verder wordt uitgebouwd", staat in de Internationale Benchmark.

- De voorgenomen onderhandse gunning van de HRN-vervoerconcessie kan ook op basis van de PSO-verordening nu en in de toekomst (zie p. 5 Kamerbrief kabinetsbesluit 29984, nr 899). En is daarmee geen 'juridisch geitenpaadje' dat de staatssecretaris neemt, zoals de commerciële vervoerders Arriva, Connexxion en Keolis graag beweren. Nederland blijft dus te allen tijde zelf de keuze houden om onderhands te gunnen (in het Vierde Spoorwegpakket dus), zoals de staatssecretaris ook uiteenzet in *Beantwoording feitelijke vragen hoofdlijnen integrale besluit marktordening spoor na 2024* op pag. 7, 8 en 9.
- Op basis van de PSO-verordening is er een concessietermijn van 10 jaar mogelijk, net als nu en in voorgaande jaren het geval was. Dat is belangrijk voor de investeringszekerheid over een langere periode, maar nog belangrijker voor de werkgelegenheid en baan zekerheid van 20.000 NS-ers. De staatssecretaris laat echter in haar besluit die termijn en de omvang open, zodat 20.000 machinisten, conducteurs, walpersoneel, monteurs, Veiligheid & Service medewerkers, schoonmakers en vele andere professionals binnen NS, niet weten waar ze aan toe zijn.
- FNV Spoor pleit bij de Tweede Kamer dan ook voor duidelijkheid: stel de omvang en reguliere concessietermijn van 10 jaar nu vast en geef spoorpersoneel en reizigers zekerheid.

Grote zorgen om uitbreiding marktwerking op het spoor

- Er komt door de Europese spoorliberalisering (Vierde Spoorwegpakket) al Open toegang op het spoor, zowel op het Hoofdrailnet vanaf 2025 als op regionale lijnen. Die vorm van concurrentie op het spoor zal al grote gevolgen hebben: versnippering van lijnen, meer overstappen, nog meer in- en uitchecken bij andere vervoerders. Los van het feit dat er *cherry picking* ontstaat op het Hoofdrailnet: commerciële vervoerders zullen de meest winstgevende lijnen willen en gaan rijden, NS blijft als staatsdeelneming met onrendabele lijnen over waardoor de overheid zichzelf inkomsten onttrekt (NS kan dan minder dividend uitkeren, minder vergoedingen voor infra gebruik betalen). Een nogal perverse prikkel dus die alles behalve aantoonde dat marktwerking beter zou zijn voor consument en belastingbetaler.
- Daarbovenop geeft de staatssecretaris nu zelf veel meer ruimte aan buitenlandse vervoerders dan ze volgens de EU hoeft te doen. Ze nodigt buitenlandse vervoerders uit om via internationale verbindingen ook binnenlandse verbindingen te verzorgen. Met een Marktverkenning worden Open toegang aanbieders uitgenodigd om met allerlei plannen te komen en het Nederlandse netwerk op te komen. Het probleem met Open toegang vervoer is alleen dat dit geen enkele zekerheid geeft voor de reiziger. Commerciële aanbieders als Flixtrain hebben niets te maken met overheids eisen die je bij de HRN-concessie wel kan stellen (prijs, treinfrequentie, eisen aan duurzaamheid etc) en kunnen zelf op ieder moment beslissen of ze stoppen. Dat geeft de reizigers dus geen enkele zekerheid over zijn of haar treindienst.
- Ook heeft de staatssecretaris besloten de sprinterdienst Zwolle –Leeuwarden te decentraliseren en met een nieuw uitgangspuntenkader Decentralisaties mogelijk opnieuw meer lijnen aan te besteden. Dat geeft weer onzekerheid in de toekomst.
- Met het besluit tot nog meer marktwerking op het spoor, blijkt dat de staatssecretaris geen lering trekt uit de voorbeelden uit het Verenigd Koninkrijk en gek genoeg ook niet uit haar eigen onderzoeken die ten grondslag liggen aan dit besluit:
 - Uit de [quick scan](#) 'Mogelijke decentralisatie van vier sprinterdiensten' die de staatssecretaris eerder heeft laten uitvoeren, komt naar voren dat 'zonder extra investeringen er voor de reizigers waarschijnlijk niet veel verbetert.'
 - In het rapport 'Effecten van Openbaar aanbesteden in het Openbaar Vervoer' staat dat "De meeste onderzoeken uitgevoerd naar het effect van aanbesteden vinden geen aantoonbaar causaal verband tussen aanbesteden en het aantal reizigers en/of reizigerskilometers in het openbaar vervoer".
 - In het rapport 'Aanbesteden of onderhands gunnen' worden significante nadelen geschetst van meer decentralisatie: ("De losliggende lijnen in het spoornetwerk zijn inmiddels gedecentraliseerd. Verdere decentralisaties van sprinterdiensten zouden in toenemende mate leiden tot een overlap (...) en geleidelijk leiden tot een toename in complexiteit en beleidscoördinatievraagstukken op samenloopbaanvakken. Ook kan het een effect hebben op materieelbehoefte, opstelcapaciteit, keerspoelen etc. (p.58).

- FNV Spoor is van mening dat hoe meer versnippering er op het spoor wordt georganiseerd, hoe ingewikkelder het wordt om landelijk een goed product voor de reiziger te kunnen bieden zonder overstappen, verschillen in toegankelijkheid en betalen. NS is als hoofdvervoerder door haar schaalgrootte in staat diverse extra servicetaken in te vullen. Men kan niet zonder grote negatieve consequenties ongebreideld de schaalgrootte ten faveure van buitenlandse concurrenten inperken. Dat zal tot grote negatieve effecten voor de reizigers en de BV Nederland gepaard gaan.
 - Voorbeeld: De praktijk leert dat commercieel gerunde spoorvervoerders vooral op zoek zijn naar een goed rendement op de korte termijn. Om Nederland ook in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden, hebben we nu juist behoefte aan een vervoerder die veel verder kijkt dan het einde van de lopende concessie. Bovendien leidt marktwerking niet tot een betere dienstregeling of goedkopere treinkaartjes. Sterker, in Limburg rijden NS en Arriva deels op dezelfde trajecten. De treinkaartjes van Arriva zijn hier aanzienlijk duurder dan die van NS. En dat terwijl Arriva een stevige subsidie ontvangt van de provincie voor het uitvoeren van de concessie, terwijl NS juist geld betaalt aan de overheid om te mogen rijden.
- Ook FNV is voor meer internationale verbindingen, maar vindt dat deze moeten worden opgenomen in de concessie van het hoofdrailnet. Daarmee zorg je ervoor dat Nederland een positie behoudt op de internationale ov-markt en krijgt de overheid invloed op de kwaliteit en leveringszekerheid. Dit kabinet investeert miljarden om KLM overeind te houden, terwijl men met dit plan stilletjes de NS aan het uitkleden is ten faveure van buitenlandse concurrenten, waarbij de werkgelegenheid in Nederland onder druk komt te staan.
- FNV Spoor roept de leden van de Tweede Kamer op het kabinet terug te fluiten en tegen het plan voor verdergaande concurrentie – bovenop dus de al verplichte vormen van Open toegang – op het Nederlandse spoor te stemmen. Niet alleen omdat de NS-medewerkers de laatste jaren letterlijk een wereldprestatie hebben geleverd, maar ook om een kwalitatief goed spoornetwerk in de toekomst te garanderen. Het spoor bewijst, ook tijdens de coronacrisis, haar vitale belang als publieke sector. Die publieke waarde moet niet door marktwerking kapot worden gemaakt, maar juist worden gekoesterd. (zie ook: *Tweede Kamer kan verdere marktwerking spoor tegenhouden* <https://www.fnv.nl/nieuwsbericht/sectornieuws/spoor/2020/06/tweede-kamer-kan-verdere-marktwerking-spoor-tegenh>)

Ik hoop dat u bovenstaande wil betrekken bij uw bijdrage aan het debat.

Dank en bij vragen natuurlijk bereikbaar via mail of mobiel, zie hieronder.

Met vriendelijke groeten,

Henri Janssen
Bestuurder FNV Spoor

Postbus 9208, 3506 GE Utrecht
T 088-3682026 M 06 514 06 096