

Spoorinfrastructuur en rollend materieel horen bij elkaar

Dagelijks zien we de berichten over de problemen met de Fyra, de hogesnelheidstrein die op het nieuwe HSL-spoor tussen Amsterdam en Brussel rijdt. Hoewel het steeds blijkt dat we vertragingen met een vliegtuig als normaal accepteren, zodra het een trein betreft worden vertragingen vaak overdreven. Het is een feit dat het imago van het spoorwegbedrijf in Nederland betere tijden heeft gekend. Daar waar het openbaar vervoer op veel trajecten aanmerkelijk sneller is dan het wegverkeer is het beeld, vooral bij de niet-reizigers, dat het spoor veel slechter is. Een conclusie is in elk geval dat onze spoorwegbedrijven niet in staat zijn in hun externe communicatie, een correct beeld bij de (potentiële) reiziger te krijgen.

Integendeel! Uitvoerige berichten over beperkte dienstregelingen juist op momenten dat het openbaar vervoer het zou moeten winnen van het wegverkeer, zoals bij bijzondere weersomstandigheden, zijn funest, niet alleen voor het imago, maar ook voor de inkomstenstroom. Wat is er dan toch mis met een bedrijf dat ooit het toonbeeld van betrouwbaarheid was?

Zou dan wellicht toch de splitsing van de bedrijven die de infrastructuur beheren en de bedrijven die de treinen rijden niet het gewenste positieve effect hebben? Is het wellicht toch moeilijk om communicatieafdelingen van twee bedrijven goed te laten samenwerken? Het veelal gehoorde thema van de quasi monopolies kan het toch ook niet zijn; immers juist in de decennia van de vorige eeuw hadden de Nederlandse spoorwegen een veel verdergaande monopolie en dus niets van concurrenten te vrezen.

De conclusie moet toch zijn dat het opsplitsen van het bedrijf geen gelukkige beslissing is geweest. Privatisering kan en hoeft niet het probleem te zijn. Maar dan wel het hele bedrijf en niet twee helften. Spoorinfrastructuur en rollend materieel horen bij elkaar en de techniek ervan is teveel verweven.

Discussies over de invoering van nieuwe beveiliging of andere bovenleidingspanning worden steeds weer gedomineerd door discussies over wie de rekening moet betalen. Technische vernieuwing blijft uit en in toenemende mate blijkt dat de afstemming tussen de bedrijven die de infrastructuur beheren en de Nederlandse spoorwegen één van de oorzaken is in de verstoring van de treinenloop. Nu is het leveren van kritiek betrekkelijk gemakkelijk, maar hoe komen we nu uit de huidige situatie?

Een al eens gelanceerd idee is om boven de twee bedrijven de Nederlandse Spoorwegen en de beheerder Prorail een soort holding structuur te plaatsen waarbinnen de technische, commerciële en communicatie afdelingen worden samengebracht. Gelijktijdig moet de overheid zich dan gedragen als aandeelhouder en het bestuur van de onderneming overlaten aan de directies. Natuurlijk kan de staat voorwaarden stellen aan de concessies en andere randvoorwaarden, maar wel op gepaste afstand en meer als stimulans dan als controleur.

Alleen dan zullen we in staat zijn om een modern vervoerbedrijf te creëren dat een positief imago heeft, en op dagen van moeilijke omstandigheden extra treinen kan inzetten en het in reistijd altijd wint van het wegverkeer.

*Martin C.J. van Pernis
President Koninklijk Instituut van Ingenieurs KIVI NIRIA*