

2 of 2 DOCUMENTS

© 2004 PCM Uitgevers B.V.
NRC Handelsblad

October 4, 2004

SECTION: Opinie; Pg. 9**LENGTH:** 831 words**HEADLINE:** Heel **Nederland** moet per **spoor** kunnen reizen ; Hoe meer locaties bereikbaar zijn, des te waardevoller is het de auto thuis te laten**BYLINE:** HANS VAN KRANENBURG**BODY:**

Deze week debatteert de Tweede Kamer over de toekomst van de spoorwegen: wordt de Randstad doelgebied en worden verbindingen in andere regio's ontmanteld, of blijven overal spoorlijnen bestaan? De laatste optie is veruit de beste, vindt Hans van Kranenburg.

Na een aantal jaren van lichte verwaarlozing van de treinreizigers kan nu een positieve ontwikkeling worden gemeld. Volgens de nota Mobiliteit zal vergroten van de betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van de reistijd via het **spoor** de komende vijftien jaar een speerpunt van de Nederlandse overheid worden. Het treinverkeer moet een grotere punctualiteit halen en met name in de Randstad moeten meer treinen worden ingezet.

Te veel optimisme over deze investeringen zou de wind uit de zeilen kunnen halen van een stevige publieke discussie over het te voeren verkeers- en vervoersbeleid voor het **spoor**. De vraag is of dit wel het meest optimale beleid voor de langere termijn is.

De NS zal juichen bij deze investeringsplannen. In het huidige beleid is de Randstad al tot doelgebied gemaakt en de andere regio's hebben minder of geen prioriteit meer. De NS heeft de afgelopen jaren al een aantal trajecten opgeheven en is continu via de media aan het polsen of het niet mogelijk is nog meer lijnen op te doeken.

Kijkend naar het rendement op korte termijn, is dit een verstandige zet aangezien dit minder rendabele trajecten zijn. Op lange termijn is het echter een heilloze weg.

De huidige missie van de NS kan worden omschreven als 'het genereren van vervoerwaarde voor klanten per **spoor** in de Randstad'. Deze strategisch keuze is verkeerd, met mogelijk grote gevolgen voor het bedrijf, de reizigers en de Nederlandse economie. Er wordt nauwelijks aandacht geschonken aan het belang van een goed en uitgebreid spoornetwerk. Het besef van de invloed van positieve gevolgen van het bestaande netwerk is naar de achtergrond verdwenen.

Hoe meer plaatsen bereikbaar zijn via het spoornetwerk, zowel in frequentie als in tijd, des te waardevoller is het om gebruik te maken van het **spoor**. Het

ontvlechten van het spoornetwerk door de NS en de overheid zal de bereikbaarheid en daarmee de economische ontwikkeling van regio's waarschijnlijk niet ten goede komen. Met name de verder weg gelegen regio's zullen van een ontvlechting de dupe worden.

Verder geldt dat de legitimiteit van de NS en het spoorbeleid gerelateerd zijn aan sociale en economische acceptatie. Op dit moment is de NS een organisatie die beschikbaar is voor iedereen. Door het opheffen van bepaalde trajecten en het isoleren van specifieke regio's zal de goed opgebouwde legitimiteit afbrokkelen. Daar is niemand bij gebaat - niet de NS, niet de overheid.

Het **spoor** is redelijk uniek. Het gaat niet alleen om de financiële prestaties van een bedrijf, maar ook om de bereikbaarheid van **Nederland** en de hieraan gerelateerde sociaal-economische ontwikkeling van regio's.

Het beleid van de overheid moet er op gericht zijn om voor iedere burger in **Nederland** eerlijke kansen te scheppen en **Nederland** als geheel aantrekkelijk en bereikbaar te houden.

De overheid staat dus voor een keuze: een spoorinfrastructuur voor alleen de Randstad of voor geheel **Nederland**. Indien geen keuze gemaakt wordt zal dit altijd leiden tot een inefficiënt, onoverzichtelijk en duur systeem.

Kiest de overheid voor alleen een spoornetwerk in de Randstad, dan zal ze fors moeten investeren in andere soorten infrastructuur, zoals wegen en luchtvaart, om de regio's buiten de Randstad goed bereikbaar te houden.

Als de overheid daarentegen vindt dat een landelijk dekkende spoorinfrastructuur essentieel is, heeft zij twee opties.

Zij kan deze bereikbaarheid samen met de NS vormgeven.

Indien de NS zich echter wil omvormen tot een soort metro van de Randstad dan is dat prima, maar dan moet de overheid onmiddellijk nieuwe aanbieders toelaten tot de spoorinfrastructuur.

In de tweede situatie zal dan een orgaan moet komen dat toezicht houdt over het **spoor** - met als gevolg fragmentatie. Het is zeer aannemelijk dat deze fragmentatie nadeliger en duurder zal uitvallen voor de overheid, de spoorbedrijven en de reizigers. Tevens valt te verwachten dat op termijn weer consolidatie van organisaties zal plaatsvinden om de nodige schaalvoordelen te behalen.

De optimale situatie is daarom een kwalitatief hoogwaardige spoorinfrastructuur door heel **Nederland**. Het is dan wel aan te raden dat de NS en de overheid samen werken aan een grotere legitimiteit van het **spoor** en het spoorbedrijf.

De NS moet in dit scenario investeren in betrouwbaarheid, voorspelbaarheid en nationale zichtbaarheid en zou moeten stoppen met geld te pompen in verkwistende acties zoals het sponsoren van de boekenweek.

De NS moet terug naar haar kernactiviteit: mensen en goederen binnen en

buiten de randstad vervoeren over het **spoor**.

Hans van Kranenburg is universitair hoofddocent strategie en externe organisatie aan de Universiteit Maastricht.

LANGUAGE: DUTCH

LOAD-DATE: October 4, 2004