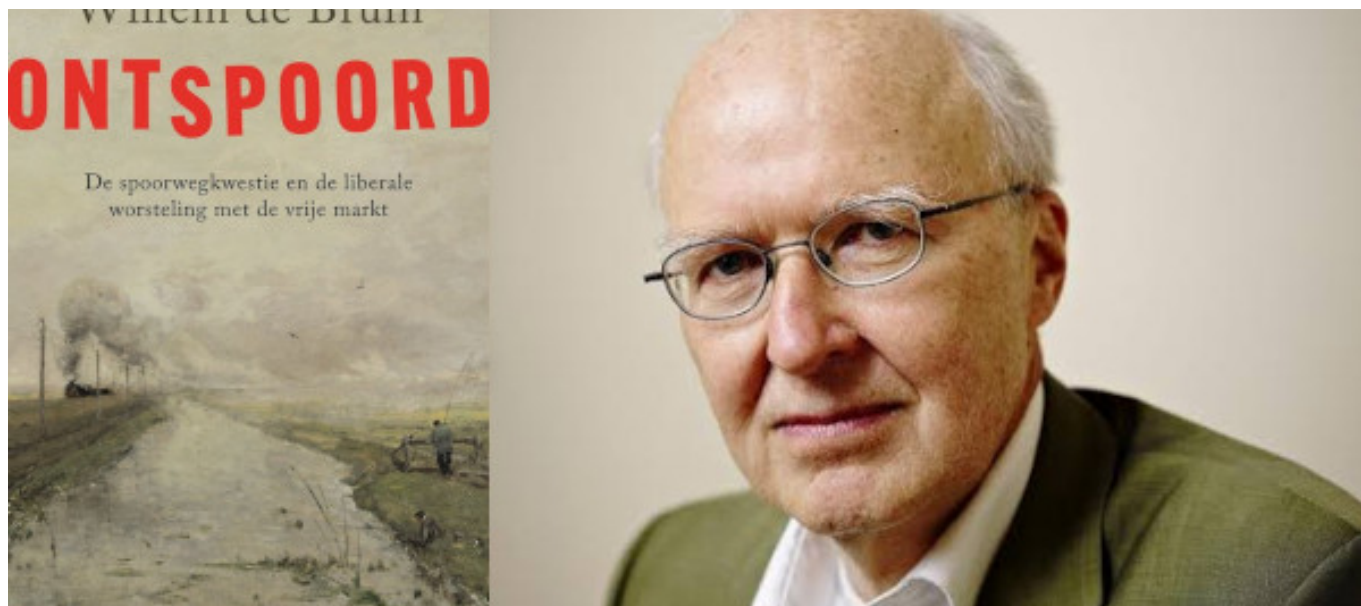




Het openbaar vervoer wordt niet beter, maar slechter van marktwerking

Posted on 4 augustus 2026 by Hans Wansink

Is marktwerking in het openbaar vervoer eigenlijk wel een goed idee? Wat zo'n 40 jaar geleden werd omarmd als het toppunt van efficiency en klantvriendelijkheid, begint anno 2026 aan alle kanten te wringen. Zo vertelde John Foppen (in *de Volkskrant* van 27 juni) bij zijn afscheid als topman van ProRail over het achterstallig onderhoud aan bovenleidingen, bruggen en wissels: een vooruitgeschoven rekening van meer dan een miljard. 'Alles minimaal, alles *just in time*. We zijn vergeten dat de kosten voor de baten uitgaan'.

Foppen zag zich genoodzaakt de Brusselse marktregels te overtreden toen de bovenleiding tussen Moerdijk en Venlo extra slijtage vertoonde. Snel repareren mocht niet vanwege de aanbestedingswet, maar Foppen liet het toch doen. Dat ProRail vorig jaar een boete van 2,75 miljoen euro kreeg vanwege 578 verstoringen met grote gevolgen voor de dienstregeling, vond Foppen volkomen terecht. Het zal alleen maar erger worden, verwacht hij. Het onderhoud is georganiseerd alsof er

sprake is van een concurrerende markt, maar in werkelijkheid is ProRail afhankelijk van slechts drie gespecialiseerde aannemers.

Het concessiestelsel

Intussen ondervinden busreizigers in en rond Utrecht de gevolgen van het concessiestelsel. Vervoersbedrijf Transdev won de concessie voor bussen en trams van Qbuzz, met als gevolg dat de bus vertraagd is of helemaal niet komt. De reis duurt sowieso langer vanwege de noodzaak vaker over te stappen.

Achter het stuur zitten arbeidsmigranten van binnen- en buitenland die aan de passagiers de weg moeten vragen. Ze worden uitgebuit en opgezadeld met zeven verschillende lijnen op één dag. Dat is het verdienmodel van Transdev. De concessie loopt in december 2035 af.

De problemen van nu deden journalist Willem de Bruin denken aan de manier waarop Nederland in de negentiende eeuw omging met de aanleg en de exploitatie van het spoor. In *Ontspoord* vat hij de worsteling met de concurrentie op het spoor tot de uiteindelijke nationalisatie in 1937 handzaam samen. Het is een geschiedenisles waar we ook nu veel van kunnen leren, namelijk dat openbaar vervoer niet beter, maar slechter wordt van marktwerking.

In het midden van de negentiende eeuw was de liberale leer van de staatsonthouding net zo dominant als in de jaren negentig van de twintigste eeuw. Ook Thorbecke meende dat het aanleggen en exploiteren van spoorlijnen aan de vrije markt moest worden overgelaten. Het resultaat was dat de totale lengte van het spoorwegnet in 1860 een schamele 335 kilometer bedroeg. In België was dat 1818 kilometer.

Slaapmuts

Thorbecke had zich niet gerealiseerd hoe kapitaalintensief het aanleggen van spoorlijnen was – de beleggers waren beter af met staatsobligaties dan met riskante investeringen in avonturiers die vaak maar één lijntje wilden exploiteren. De Belgen daarentegen begrepen dat het nut van de spoorwegen voor het vervoer van steenkool, ijzererts, goederen en reizigers beperkt zou blijven zonder regie van de overheid.

De Bruin citeert inspecteur J.H. Jonckers Nieboer: Terwijl overal 'het spinnenweb der spoorlijnen zich uitbreidde en de groote betekenis daarvan voor handel en industrie werd begrepen, trok men in ons land de slaapmuts nog wat dieper over de ooren en bleef men in de trekschuit zitten dutten; het ging goed zoo.'

Snel toenemend animo

Maar dat het helemaal niet goed ging, bleek in 1870 na de eenwording van Duitsland. Rijkskanselier Bismarck sloot de havens van Hamburg en Bremen aan op het spoorwegnet en voerde vervolgens invoerheffingen in. Rotterdam en Amsterdam zagen hun handel in gevaar komen. Nederland reageerde met het aanleggen van de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal. De havens werden vervolgens naar Duits voorbeeld alsnog op het spoor aangesloten.

De staat zag zich bij gebrek aan particulier initiatief gedwongen in elk geval de aanleg van spoorlijnen in eigen beheer te nemen. In de loop van de eeuw begon bij het publiek de animo voor het spoor snel toe te nemen. Willem de Bruin wijst erop dat het toenmalige districtenstelsel de afgevaardigden dwong om in het parlement op te komen voor hun eigen regio. Het resulteerde in een lange verlanglijst van aan te leggen spoorverbindingen, die op twee na (Zevenaar-Rheine en Utrecht-Vianen-Gorinchem-Breda) uiteindelijk allemaal gerealiseerd zouden worden.

De nadelen van marktwerking

De liberale denktrant zat exploitatie van het spoorwegnet door de staat nog lange tijd in de weg. De Bruin doet uitgebreid verslag van 'de spoorwegkwestie' die samen met de 'sociale kwestie' bij uitstek het hoofdpijndossier van de negentiende-eeuwse politiek vormde. Progressieve liberalen als Van Houten, Pekelharing en Treub, die niet vies waren van overheidsingrijpen, kregen de wind in de zeilen naarmate de nadelen van de marktwerking nadrukkelijker aan het licht traden.

Die nadelen waren gebrek aan aansluiting tussen de verschillende lijnen, verspilling van dubbele lijnen op hetzelfde traject door verschillende exploitanten en ontduiking van concurrentie door prijsafspraken. Voorzover beleggers geïnteresseerd waren in spoorwegen, waren dat Amerikanen of Russen; in Nederland wisten de spoorwegondernemers de kapitaalverstrekkers maar mondjesmaat te overtuigen.

Wereldoorlog leidt tot Nederlandsche Spoorwegen

En zo kwam het dat er rond 1900 nog maar twee spoorwegmaatschappijen waren overgebleven: de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS), die de meeste door de staat aangelegde spoorlijnen exploiteerde en de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM) die vanouds actief was in Noord- en Zuid-Holland. Ze waren als water en vuur. Totdat in 1914 de wereldoorlog uitbrak.

Plots bleek dat de spoorwegen in militair opzicht van groot belang waren. De trein opende de mogelijkheid troepen veel sneller over grote afstanden te verplaatsen. Tussen 1 en 3 augustus 1914 werden 177.000 militairen in het kader van een algehele mobilisatie zonder grote problemen naar hun garnizoenen vervoerd. Daar kwam nog eens het vervoer van enkele honderdduizenden vluchtelingen uit België bij.

De HIJSM en de SS konden niet anders dan samenwerken om deze opdracht tot een goed einde te brengen.

Het beviel de maatschappijen zo goed dat ze de strijdbijl begroeven. Als Nederlandsche Spoorwegen gingen de twee ondernemingen ook na het einde van de wereldoorlog gezamenlijk verder. Maar het lukte niet zonder hulp van de staat de exploitatie, de investeringen en het onderhoud rond te krijgen. De fusie als naamloze vennootschap met de staat als enige aandeelhouder was in 1937 de onvermijdelijke uitkomst.

Vijftig jaar later was de directie van de NS deze lessen nog niet vergeten. Maar de neoliberalen droomden van een beursgang van NS. Zo ver zou het niet komen.

Tegen de zin van de NS-top, die voorzag dat het onderhoud op de lange termijn in het gedrang zou komen, werd het bedrijf gesplitst. ProRail zou voor de infrastructuur zorgen, het goederenvervoer werd overgedaan aan de Deutsche Bahn en private vervoersbedrijven mochten hun geluk beproeven op regionale lijnen.

Opnieuw strijd

Voor NS bleef het reizigersvervoer op het hoofdrailnet over. Deze concessie liep eind 2024 af en werd door het kabinet-Rutte IV met tien jaar verlengd. Deze illegale onderhandse gunning was tegen het zere been van de Europese Commissie en mogelijke kapers op de kust.

Het negeren van de regelgeving van de EU leidde tot een procedure die nog jaren kan duren.

In elk geval wordt het spannend in de aanloop naar 2034, want Willem de Bruin acht de kans groot dat buitenlandse spoorwegmaatschappijen belangstelling zullen tonen voor intercitylijnen van het hoofdrailnet. En dan kan – net als in de negentiende eeuw – de strijd opnieuw losbranden. Of de reiziger daar beter van wordt, valt zeer te betwijfelen.

*Willem de Bruin: **Ontspoord. De spoorwegkwestie en de liberale worsteling met de vrije markt.** Atlas Contact, 334 pagina's, € 26,99.*

Wynia's Week brengt broodnodige, onafhankelijke berichtgeving: drie keer per week, **156 keer per jaar**, met artikelen en columns, video's en podcasts. Onze donateurs maken dat mogelijk. [Doet u \(weer\) mee?](#) Hartelijk dank!