

Minder klanten, volop stakers: zit de NS op dood spoor?

Posted on 31 augustus 2022 by Menno Tamminga

De Nederlandse Spoorwegen worden weer de Néderlandse Spoorwegen. Eindelijk.

De NS trekt de meeste aandacht met de stakingen van het personeel, waarover meer verderop. Maar er is ook goed nieuws: de NS verkoopt de activiteiten in het Verenigd Koninkrijk. Niet elke Nederlandse treinreiziger staat erbij stil, maar de NS is, of liever: was, een staatsbedrijf vol internationale ambities.

Vanwaar deze buitenlandse ijver? De NS is toch een Nederlands staatsbedrijf, waarvan alle aandelen in handen zijn van het ministerie van Financiën?

De internationalisatiedrang dateert uit de onstuimige liberale jaren negentig van de vorige eeuw. De NS werd zelfstandig, het rendement moest omhoog, de overheid stopte met subsidies en toenmalig verkeersminister Hanja Maij-Weggen (CDA) speelde met de gedachte dat de NS geprivatiseerd kon worden, met nieuwe geldschieters. Ze flirtte ook met de effectenbeurs, zodat de overheid z'n aandelen kon verkopen, net als bij KPN. Kassa voor Den Haag.

En zoals dat soms gaat: eerst worden politici enthousiast over hun eigen plannen en daarna volgt de bedrijfstop. De NS kon als monopolist op het Nederlandse hoofdspoornetwerk de opbrengsten daarvan gebruiken voor internationale expansie? Kan het mooier? Staatsbedrijf in Nederland, maar ondernemer in het buitenland. 'De NS moet een speler van formaat worden in Europa', zei toenmalig NS-topman Bert Meerstadt in 2009.

Fiasco

Achtereenvolgende ministers lieten het gebeuren. Wie weet kwam er een Europese ´spoormarkt' met een paar grote bedrijven. Dan was het maar beter dat de minister én de NS in de samenklontering een rol konden spelen. Vandaar de expansie over de grens. Vandaar de haast met de hogesnelheidstrein Fyra die een fiasco werd. Gevolg: verwaarlozing van service en punctualiteit op de thuismarkt.

Langzaam drong het in Den Haag door dat de reiziger in Nederland niks opschoot met een internationale NS. De coronapandemie bezegelde het lot van de expansie. Reizigers bleven thuis. De overheid moest financieel bijspringen om de dienstregeling van de NS en andere openbaarvervoerbedrijven te continueren. Dus? Terug naar het kernbedrijf.

Belastingontwijking

De NS verkoopt zijn Britse spaarbedrijf aan de lokale directie, zei tijdelijk directievoorzitter Bert Groenewegen vorige week. Eerder had de NS het reizigersvervoer in Noordrijn-Westfalen en in Baden-Württemberg beëindigd omdat het te verliesgevend was geworden.

Elders in Duitsland blijft de NS wel rijden. Nog weer eerder had de NS zijn Ierse leasebedrijf gestaakt. Met de Ierse lease drukte het Nederlandse staatsbedrijf zijn belastingaanslag. Het duurde even voordat de NS er achter kwam dat deze constructie misschien juridisch wel door de beugel kon, maar maatschappelijk niet.

Vertraging

De afwikkeling van de overbodige internationale expansie is maar een van de tegenslagen in de barre nieuwe werkelijkheid van de NS én minister Sigrid Kaag (D66) van Financiën, de overheidsaandeelouder. De functie van president-directeur

is vacant sinds Marjan Rintel eind maart haar vertrek naar de KLM aankondigde. De overheid is ook bij KLM aandeelhouder. Het Financieele Dagblad berichtte onlangs dat Rintels opvolger bij de NS eind dit jaar wordt verwacht. Rijkelijk laat. Over vertraging gesproken.

Directeur Groenewegen kondigde vorige week ook een krimpende dienstregeling aan. De NS kampt met hoog ziekteverzuim en een tekort aan personeel. Zou dat de reden zijn dat je soms, zelfs op lange afstanden, geen conducteur meer ziet?

En dan zijn er de stakingen. Allereerst die van de forensen. De NS is nog lang niet terug op het aantal reizigers vóór corona. Thuiswerken is ingeburgerd. Misschien kiezen meer forensen voor een elektrische fiets op weg naar hun werk. Of de auto.

Ook het personeel staakt. Het rommelt bij de NS zoals het in jaren niet gedaan heeft. En dat wil wat zeggen want het NS-personeel heeft een strijdbare geschiedenis, waar elke vaste reiziger over kan meepraten. De aanleiding is nu: bezuinigingen op personeel.

Wat de gevolgen zijn van het inkrimpen van de dienstregeling en de onderbrekingen door de stakingen, laat zich raden. Minder treinen die minder frequent rijden tellen op tot minder klanten. Zo krimpt de NS zijn maatschappelijke functie zelf al verder in.

Test voor kabinet

De stakingen zijn ook een test, een praktijktest voor het kabinet RutteVier. De NS-vakbonden volgen namelijk het 'spoorboekje' van het kabinet. Ministers Karien van Gennip (CDA) van Sociale Zaken en Kaag van Financiën pleitten twee weken geleden voor loonsverhogingen. Bedrijven moeten met hogere beloningen de slinkende koopkracht van werknemers geheel of gedeeltelijk compenseren, was de boodschap.

Ze worden bij de NS op hun wenken bediend. De vakbonden eisen meer loon én automatische prijscompensatie. Dat betekent: koppeling van lonen aan stijgende prijzen. Met deze automatische prijscompensatie beschermden de vakbonden de koopkracht van werknemers in de inflatierijke jaren zeventig van de vorige eeuw.

Maar blijft het bij de lonen omhoog práten, of neemt Kaag als aandeelhouder van de

NS ook genoegen met minder rendement? In dat geval blijven extra prijsverhogingen van de treinkaartjes vanwege hogere lonen straks achterwege. Zo niet, dan worden de kaartjes duurder, gaan de lonen omhoog én de inflatie ook en speelt het kabinet mooi weer ten koste van de reizigers.

Menno Tamminga *was lang economisch redacteur en columnist van (eerst) het FD en (langer) NRC Handelsblad. Sinds deze zomer verschijnt zijn column iedere woensdag in Wynia's Week.*

De donateurs maken Wynia's Week mogelijk. ***Doet u mee?*** *Veel dank!*