

Verliesgevende spoorlijnen vervangen door buslijnen

Citation for published version (APA):

Tilanus, C. B. (1993). Verliesgevende spoorlijnen vervangen door buslijnen. *Nieuwsblad Transport*.

Document status and date:

Gepubliceerd: 01/01/1993

Document Version:

Uitgevers PDF, ook bekend als Version of Record

Please check the document version of this publication:

- A submitted manuscript is the version of the article upon submission and before peer-review. There can be important differences between the submitted version and the official published version of record. People interested in the research are advised to contact the author for the final version of the publication, or visit the DOI to the publisher's website.
- The final author version and the galley proof are versions of the publication after peer review.
- The final published version features the final layout of the paper including the volume, issue and page numbers.

[Link to publication](#)

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

If the publication is distributed under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license above, please follow below link for the End User Agreement:

www.tue.nl/taverne

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at:

openaccess@tue.nl

providing details and we will investigate your claim.

Verliesgevende spoorlijnen vervangen door buslijnen

door C. B. TILANUS *)

De lengte van het Nederlandse spoorwegnet bedroeg in 1900 2776 km, in 1930 (op het maximum) 3677 km, in 1960 3253 km, en in 1990 2780 km. Je zou zeggen, NS is een stagnerend bedrijf dat over zijn hoogtepunt heen is. Hoe rot NS in werkelijkheid is, blijkt uit de financiële gegevens. Niet het feit dat NS in 1993 100 miljoen gulden op zijn begroting te kort komt is het ernstigst, maar het feit dat sinds 1980 op elk treinkaartje van 50 gulden de belastingbetaler 50 gulden toelegt. Dit in het kader van de 'financiële bijdrage openbare dienstverplichtingen' (FOD). In 1991 bedroeg de FOD 1 431 miljoen gulden.

Waarom de FOD? NS houdt de monopolioïde concessie reizigers per spoor te mogen vervoeren en heeft daarbij de verplichting meegekregen reizigers per spoor te moeten vervoeren. Toen NS na 1960 verlies ging lijden, ging de overheid NS subsidiëren in de vorm van de FOD.

Om te beginnen is het niet duidelijk waarom een bedrijf dat een monopolioïde concessie van overheidswege heeft, waartegenover verplichtingen staan, subsidie zou moeten krijgen. PTT-Post, die de monopolioïde concessie heeft van de distributie van brieven tot 500 gram, heeft de verplichting stukken tot 10 kg overal in Nederland voor eenzelfde tarief te bezorgen, maar krijgt geen subsidie voor deze 'bezorgverplichting'.

Sommige spoorlijnen lijden meer verlies dan andere. In het verleden heeft NS herhaaldelijk voorstellen gedaan om onrendabele lijnen te sluiten. Waarom grijpt de overheid zo'n gelegenheid niet aan? Omdat er dan tien burgemeesters in de pen klimmen en de dorpsbewoners te hoop lopen in hun dorpshuizen en de televisie close-ups maakt van bejaarden die geen 25 gulden kunnen betalen voor een taxi, en dan gaat het dus niet door.



Het is jammer dat de belastingbetalers niet te hoop lopen tegen die besteding van hun belastinggeld!

Subsidie op openbaar vervoer wordt wel verdedigd omdat dan de mobiliteit per auto zou worden beteugeld. Maar subsidie op openbaar vervoer opdat er minder auto wordt gereden is als subsidie op bier opdat er minder jenever wordt gedronken. Niks daarvan. Heffingen op bier en jenever in de verhouding van hun alcoholgehalte, en heffingen op openbaar vervoer en wegverkeer in de verhouding van hun maatschappelijke kosten!

Nu bestaat zelfs de spoorlijn Groningen-Winsum-Warffum-Utsquert-Uithuizen-Roodeschool nog, al is dat niet meer nodig om op de lagere school rijtjes aardrijkskundige namen te leren. Ieder uur rijdt er een trein, over een spoorbaan, langs stationnetjes, met een machinist, een conducteur, een treindienstleider, stationschefs, onderhoudspersoneel, de hele reutemeteut. Als die trein leeg blijft, wat dan?

Spoorlijnen vervangen door buslijnen. De oplossing voor het dilemma ligt in het variabiliseren en flexibiliseren van de vaste kosten. Die spoorlijn naar Roodeschool is zo vast als een huis. Sluiting is een dramatische, geëxponeerde gebeurtenis die pressiegroepen wakker maakt.



De bus gaat veel geruislozer. Een buslijn is een lijn op papier, een bus en een chauffeur, op wat abri's na vrijwel zonder infrastructuur.

Laat ieder uur een bus van Groningen naar Roodeschool rijden. Blijft die bus leeg, dan iedere twee uur. Blijft die bus ook leeg dan twee keer per dag. En als alle bejaarden toch de beschikking over een auto blijken te hebben, schaf dan de bus geleidelijk af.

Wat te doen met de vrijgekomen spoorbanen? Ik zie de belangengroepen al staan te dringen. Eindelijk even wat meer ruimte in Nederland.

- a) Gebruiken als feederlijn voor het goederenvervoer naar overslagpunten op shuttletreinen (mits NS goederenvervoer levensvatbaar is);
- b) Asfalteren, zoals C. le Pair (Nieuwsblad Transport, 12/9/1992) voorstelde (geen goed idee, want de meeste spoorbanen zijn te smal voor een weg);
- c) Aanleggen van pijpleidingen voor ondergronds goederenvervoer (ondergronds vervoer lijkt een grote toekomst te hebben);
- d) Aanleggen van wandel- en fietspaden;
- e) Teruggeven aan de natuur, als toevluchtsoord voor roofvogels om horsten en voor dassen om burchten te bouwen.

P.S. Spoorlijnen vervangen door buslijnen had de oplossing voor het DAF-probleem kunnen zijn: DAF had al die bussen kunnen bouwen.

**) Prof.dr. C.B. Tilanus is hoogleraar in de distributiologie aan de Technische Universiteit Eindhoven.*