

Arriën Kruyt, voorzitter Reizigers Openbaar Vervoer (NL)

“Grote cultuurverschillen tussen Nederlanders en Belgen”

Arriën Kruyt (°1946) is sinds 2010 voorzitter van onze Nederlandse zustervereniging Rover. In de tijd van de Fyrcrisis hadden we veel contact met hem. Deze zomer draagt hij de voorzittershamer over. Reden genoeg om met hem niet alleen terug te kijken op het Fyradebacle, maar ook eens te kijken naar de verschillen tussen het Belgische en Nederlandse openbaar vervoer en de rol die Rover en TreinTramBus daarin kunnen spelen.

Hoe ben je bij Rover terechtgekomen?

Toen het mandaat van de vorige voorzitter afliep, heeft de ledenvergadering een profielschets opgesteld en op basis daarvan heeft het toenmalige bestuur mij gevraagd. Van opleiding ben ik jurist en ik heb een heel aantal bestuursfuncties gehad, de laatste was wethouder (schepen) van sociale zaken van de gemeente Amersfoort. Wat vooral meespeelde is dat ik altijd een fervent gebruiker van het openbaar vervoer ben geweest. Ik heb een auto, maar ik gebruik die uiterst zelden.

Hoe kijk je nu terug op de Fyraperiode?

Het is een heel intensieve periode geweest en ik heb de samenwerking met TreinTramBus enorm op prijs gesteld. We hebben elkaar altijd heel goed geïnformeerd. Zo kon ik informatie die ik via TreinTramBus kreeg gebruiken in mijn contacten met Nederlandse ambtenaren en parlementsleden.

Er zijn hoorzittingen geweest en er is een rapport verschenen. Wat voor lessen kunnen we uit het Fyradebacle trekken?

Voor mij is de belangrijkste les dat Nederlanders zich veel meer moeten verdiepen in de Belgische verhoudingen. Er zijn grote cultuurverschillen tussen Nederlanders en



Foto Johan van Walsem © 2014

Belgen en die cultuurverschillen moet je kennen, benoemen en onder ogen zien. Dat is er naar mijn aanvoelen toen niet gebeurd. Belgen communiceren anders dan Nederlanders, ook al hebben we dezelfde taal. Een anekdote uit die tijd: de toenmalige Nederlandse minister Melanie Schulzing ging naar haar Belgische evenknie Paul Magnette en vroeg een overleg tussen 11 en 12 uur. Hoe stom kun je zijn, een afspraak om half een zou ideaal zijn geweest voor een lunch. In Nederland worden zaken aan de vergadertafel geregeld, in België aan de eettafel. De Nederlandse kant heeft destijds ook niet goed onderkend wat de belangen waren van de NMBS en van de Belgische staat.

Denk je dat de Nederlandse Spoorwegen uit dit debacle hebben geleerd?

Jazeker! De huidige president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen, Roger van Boxtel, doet er alles aan om goede contacten te onderhouden met Sophie Dutordoir, de CEO van de Belgische spoor-

wegen. Ook ProRail onderhoudt goede contacten met Infrabel.

Hoe kijk je aan tegen de verschillen in het openbaar vervoer in België en Nederland?

Ik reis wel eens met de trein in België en kom dan vooral in Antwerpen, Brussel en Gent. Wat me vooral opvalt, is hoe ondoorzichtig de tariefstructuur is. Je hebt zoveel tarieven! Ik weet inmiddels eindelijk hoe ik het goedkoopst van Amersfoort naar Brussel reis, dat is in mijn geval dat ik

“Wifi op de trein is geen luxe”

in Nederland op mijn Voordeelurenkaart reis en dan vanaf Roosendaal op een afzonderlijk kaartje via de website van de NMBS. Het tariefsysteem is goedbedoeld, maar te ingewikkeld.

Wat ik in België heel erg mis is wifi op de trein. Iedereen in Nederland zit met zijn mobiel of laptop op de trein op internet.

Dat is echt een enorme troef voor de spoorwegen, want als je aan het stuur van een auto zit kun je niet online zijn. Er is een hele generatie die continu online wil zijn of dat beroepshalve moet zijn. Ik verbaas me erover dat ze bij de NMBS wifi als een luxe zien.

Op de lijnen die ik gebruik zijn de frequenties behoorlijk hoog, maar wat er ontbreekt is – net zoals in Nederland – een geïntegreerd tariefsysteem voor spoor en stads- en streekvervoer. Laat ik het positief zeggen: in Duitsland doen ze dat met hun Verkehrsverbünde gewoon veel beter. Die tarieven gelden gewoon voor de trein, de metro, de trams en de bussen.

Wat me aangenaam opvalt in België is dat het spoorwegpersoneel vaak meertalig is en aankondigingen in het Nederlands, Frans, Duits en Engels kan doen. In Nederland komen ze niet verder dan twee talen.

Verder is er natuurlijk een verschil in organisatiestructuur. In Nederland zijn een aantal regionale spoorlijnen aanbesteed. Dat is enorm succesvol gebleken. De frequenties zijn omhooggegaan, de reizigerstevredenheid is gestegen, het gebruik van die treinen is met sprongen omhooggegaan en ik ben ervan overtuigd dat dat succes er nooit was gekomen als de Nederlandse Spoorwegen het monopolie hadden gehouden. In Frankrijk zie je het regionaal vervoer op veel plaatsen verdwijnen, vandaar dat ook onze zustervereniging FNAUT voorstander van een aanbestedingsmodel is. Voor Nederland kan ik zeggen dat de aanbestedingen hebben gewerkt. Aanbesteding is overigens iets anders dan privatisering, dat wordt nogal eens door elkaar gehaald.

Ontstaan door zulke concessiesystemen niet meer grenzen?

Aanvankelijk wel, de reizigers werden soms met dubbele opstaptarieven geconfronteerd. In de loop van de tijd zijn die problemen gladgestreken, nadat Rover ze aan de orde had gesteld. Maar we moeten blijven oppassen dat ze niet terugkomen.

Hoe zie je de samenwerking tussen Rover en TreinTramBus?

In mijn waarneming is die enorm goed. Ik heb met veel plezier mijn bijdrage geleverd tot de gemeenschappelijke symposia in Maastricht en Breda over grensoverschrijdende verbindingen. Daarover wil ik graag nog even kwijt dat je zo'n verbinding alleen van de grond krijgt als je aan beide kanten van de grens een organisatie hebt die ervoor lobbyt, niet alleen organisaties als Rover en TreinTramBus, maar ook gemeenten en regionale politici. We zien dat bijvoorbeeld bij Hamont – Weert, een verbinding die er na 22 jaar eindelijk komt, omdat er aan beide kanten van de grens een sterke vraag naar was. Mensen roepen wel eens dat 'Europa' dit moet regelen, maar dat klopt niet, het initiatief moet van beide kanten van de grens komen.

Je bent ook actief binnen de European Passengers' Federation. Hoe zie je de Europese ontwikkelingen?



Arriën samen met andere EPF-bestuursleden op de EPF-conferentie te Berlijn in 2016
Foto Rudy De Ceunynck

De Europese ontwikkelingen zijn behoorlijk gestagneerd geraakt doordat Duitsland en Frankrijk met hulp van andere landen kans hebben gezien het Vierde Spoorwegpakket te ontcrachten. De belangen van Deutsche Bahn, SNCF en andere spoorwegmaatschappijen wogen daarbij zwaarder door dan reizigersbelangen.

Waar we wel veel aan kunnen hebben en waar Europa een positieve rol in heeft gespeeld, zijn de verbeterde reizigersrechten. Over het algemeen zijn de Europese instellingen geneigd om de consumenten te beschermen.

Verder heeft Europa tegenwoordig behoorlijke budgetten ter beschikking voor kleine grensoverschrijdende projecten. Vroeger ging het geld alleen maar naar hogesnelheidslijnen en dergelijke. Die verandering vind ik goed, dat geeft bijv. mogelijkheden om in Nederlands Limburg grensoverschrijdende dingen te realiseren.

Welke rol kan EPF spelen?

EPF is een jonge organisatie en we staan nog vrij zwak. We moeten naar een hoger niveau van professioneel lobbyen. EPF is nu – en dat vind ik heel sympathiek – gehuisvest bij TreinTramBus in Gent, maar op termijn zullen we naar Brussel moeten. We moeten dichterbij de Europese instellingen zitten.

Ik heb ontzettend genoten van de voorbereiding van de EPF-conferentie in Rotterdam in maart 2017. Dat iedereen het achteraf geslaagd vond, is natuurlijk ook altijd prettig.

Deze zomer eindigt mijn termijn als voorzitter van Rover, maar ik blijf nog wel actief binnen EPF. Als je iets doet op Europees niveau, moet je het meerdere jaren doen. Europa is ingewikkeld en het duurt lang om je in te werken.

Kees Smilde

Blogs van Arriën Kruyt:
<https://www.rover.nl/actueel/blog/blog-archief>