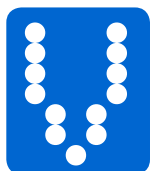


Corina de Jongh, Railforum

# Verbinden in een woelige wereld

Rijden er over 40 jaar nog treinen? Wat betekent de zelfsturende auto voor het OV? En komt er nog een bus op het platteland? Corina de Jongh, directeur van kennisnetwerk Railforum, zoekt de verbinding in een woelige wereld. 'Het OV is ten dode opgeschreven als het aanbodgestuurd blijft.'

KARIN BROER, NETTIE BAKKER



Verbinden, samenwerken, liefst met jonge mensen, dat komt voortdurend terug in dit gesprek met vijftiger Corina de Jongh. Verbinden is ook de reden waarom Railforum in het 'voorraadshok' van Seats2meet is beland. 'We zaten op een bedrijventerrein in Hoofddorp. Dat was goedkoop, maar wij waren altijd aan het reizen naar Den Haag of naar Utrecht. Daar, in Seats2meet, ontmoette ik de oprichter, Ronald van den Hoff. Hij leidde mij rond tot aan zijn voorraadshok. En dat sprak mij meteen aan: uitzicht op het busstation en de toegang tot station Utrecht.'

De Jongh deed een voorstel: 'Wij huren de ruimte voor een vast bedrag en ik zorg dat de oude wereld, van Prorail, NS, het ministerie en de Raad voor de Veiligheid hier komt vergaderen.' Bij het concept van Seats2meet hoort dat de jonge mensen die hier werken, mee praten met bijeenkomsten. Zo zorgt De Jongh ook hier voor ontmoetingen tussen oude en nieuwe wereld. De Jongh: 'Het is voor ons heel belangrijk, want al die fotografen, vormgevers, tekstschrijvers, zijn allemaal OV-gebruikers.'

De Jongh haalt graag mensen met verschillende achtergrond bij elkaar, ook in haar eigen team. 'Ik ben van de generatie van eerst tot 10 tellen, maar de gamegeneratie springt er meteen in, ze hebben toch tien levens. Als iedereen tot 10 gaat tellen, gebeurt er niks, en als iedereen er meteen induikt gaat het ook niet goed. Die spanning in een team, dat

is het meest effectief.' Mensen moeten vooral hun eigen ambities en drijfveren kunnen volgen. 'Dan krijgt iedereen veel meer energie. Het uitgangspunt is dat we hier 's avonds weggaan met meer energie dan wanneer we komen. Dat lukt niet elke dag bij iedereen, maar het is wel ons streven.'

## Railforum 25 jaar

Volgend jaar bestaat Railforum 25 jaar. Het kennisnetwerk is in 1992 opgericht; de roerige tijd waarin de NS werd opgeknipt en marktwerking in gang werd gezet. 'Kamerleden maakten zich zorgen over samenwerking en innovatiekracht. Met marktwerking heb je het risico dat partijen geen kennis meer willen delen. Vanuit dat belang is toen gezegd: 'we blijven wel samenwerken, en we richten een platform op.'

**Er werken nog steeds mensen op het ministerie die geen halte willen opheffen.**

Overheid en bedrijfsleven hebben in het openbaar vervoer steeds wisselende rollen gehad. Waren het in de 19e eeuw nog private partijen die investeerden in het railnetwerk, bij de opkomst van de auto in de jaren 60 vroeg NS aan de overheid de tekorten te dekken en werd OV een echte overheidstaak. In de jaren 90 schoof de balans weer de andere kant op. En de laatste jaren is de koers zwal-

kend. De Jongh: 'Het is een zwabberend beleid van de overheid en dat maakt allerlei zaken lastig. NS naar de beurs? O, toch niet. Governance is hybride. Het is marktwerking, maar zonder tariefvrijheid en vrije concurrentie. Dus we kiezen niet voor A, maar we kiezen A en een beetje B.'

De spanning tussen markt en overheid zit zelfs in de missie van Railforum. 'De missie van Railforum is gericht 'op maatschappelijk en economisch rendement van het spoorvervoer'. Daar zit al een spanning in. Dat zou volgens de missie in elkaars verlengde moeten liggen. In een perfecte staat zou dat ook zo zijn, ja. Maar er zijn conflicten tussen economische belangen en maatschappelijke belangen. In deze wereld tobben we daarmee. Dat zie je ook als het over de EU gaat.'

## Welke richting gaan we dan met het OV op? Privatisering of toch meer overheidsbemoediging?

'In mijn visie is het een gelaagde verantwoordelijkheid. Ik zie een pyramide voor mij met een onderste laag van de infrastructuur: de stations, de sporen etcetera. Dat is een duidelijke taak voor de overheid, want hier draait het om maatschappelijke en ruimtelijke keuzes. Het gaat ook over het spoornet in Europese context en dat is logisch om dat bij de overheid te houden. Dan is er een laag met de logistiek, daar rijden de taxi's, de bussen, kortom het terrein van de vervoerders. Die laag is nu een beetje hybride. In de grote steden is het vervoer nog in overheidshand, in andere delen niet. En daarboven komt een

laag van mobiliteitsproviders, de slimme ondernemers die consumenten als jij en ik een passend aanbod geven op een vervoersvraag, Mobility as a Service (MaaS).'

### Horen vervoerders ook bij laag 3 van de slimme mobiliteitsproviders?

'Dat gaan ze wel proberen, misschien worden ook bedrijfsonderdelen afgesplitst om dat te

gaan doen, maar het is een ander soort bedrijfsleven dat het voortouw neemt'.

### Maar waar zitten we dan nu, deze pyramide is geen gemeengoed

'We zitten in een transitie. Ook op het ministerie werken nog zat mensen die geen halte willen opheffen, die willen dat er elk half uur een bus bij de halte stopt ook al zit er

niemand in. In het streekvervoer wordt er nu wel echt anders gedacht. In het OV moeten we het aanbodgestuurde los laten. De collectieve pijn die dat doet, daar moeten we doorheen. En de individuele pijn moet je adresseren.'

De Jongh geeft het voorbeeld van het 'rondje rond de kerk'. 'Blijf je bij de individuele pijn van de machinisten, dan blijf je met capaciteitsproblemen zitten, want een trein moet dan wachten op een machinist die in een vertraagde trein zit. Soms moet je door, ook al doet het pijn, voor het collectief. Ook onbemand rijden zal individuele pijn opleveren, maar je kunt investeren in mensen. Een machinist kan ook de helft van de tijd als hoofdconductor werken, zodat het werk gevarieerder wordt.'

### Moreelse tafel

Een van de recente resultaten van Railforum waar De Jongh trots op is, zijn 'de toekomstbeelden' die door de Moreelse Tafel zijn ontwikkeld. De Moreelse Tafel (genoemd naar het adres van Railforum, Moreelsepark in Utrecht) is een denktank, waar mensen die werken bij NS, Prorail, OV-bedrijven en het ministerie op persoonlijk titel aan deelnemen. 'Het is lastig met elkaar praten als je niet hetzelfde toekomstbeeld hebt als referentiekader. Daarom hebben we de Moreelse Tafel opgericht met de vraag: Wat zijn bij verschillende toekomstscenario's logische stappen en wat zijn no regrets-maatregelen? Krimp, zelfsturende auto's, ondernemingen als Flixbus, dat soort ontwikkelingen gaan allemaal een rol spelen. 'Maar ga je nog investeren in kapitaalintensief staal? Het is misschien een extreem voorbeeld, maar als niemand meer met de trein reist ga je dan rails aanleggen? Als je denkt aan de investeringen in het verleden, dan denk je: ik ga dat staal niet weggooien. Maar als je bedenkt dat de toegevoegde waarde over 5 jaar nul is, dan ga je nu niet meer investeren. We hebben samen met de TU Eindhoven een rapport gemaakt over 2040, met die blik kijk je heel anders aan tegen bijvoorbeeld de spoorlijn Utrecht-Breda waar we een paar jaar geleden nog een publicatie over maakten.

### Het fietsprobleem

Een van de punten die uit de toekomstbeel-





den naar voren kwam, is wat De Jongh het fietsprobleem noemt: 'In elk scenario blijkt dat het fietsen in de grote steden gigantisch gaat toenemen. Het aantal fietsen op dure plekken bij stations is nu al enorm. Maar er staan ook veel fietsen die soms een keer per maand worden gebruikt. Het is nu zo goedkoop dat je overal wel een fiets rond kunt laten slingeren.

Dat kan toch veel slimmer, met een chip of tag in een fiets, zodat je weet of een fiets

gebruikt wordt of niet. In ieder geval andere oplossingen dan stallingen bij bouwen, zoals we dat nu doen. Kunnen we met know how van bijvoorbeeld de universiteit een versnelling gaan maken? Dit gaan we nader uitzoeken en het lijkt me logisch dat bijvoorbeeld de Fietsersbond daarin een rol gaat spelen.

#### Landelijke spoor- en OV-tafel

Zelfsturende auto's zijn een ander voorbeeld. Die zullen we straks ook in de transferruimte zien bij stations en OV-haltes. Waar gaan we

die laten, eigenlijk hebben we met taxi's ook dat probleem al. Waar krijgen die een plek, op perron 20A?' De toekomstbeelden worden op 6 oktober besproken aan de landelijke spoor- en OV-tafel en kunnen een rol spelen bij de kabinetsformatie.

#### De vervoerders hebben net ook een rapport uitgebracht. Daarin staat toch veel over de noodzaak van investeren in staal: light rails en trams.

'Als je aan de railsector, aan de bouwers van railsystemen, Alstom, Bombardier, Siemens, vraagt wat ligt er bij jullie op de tekentafel over 10 jaar, dan krijg je een antwoord als 'wat we nu ook al leveren'. Ik weet niet of we in de toekomst, in stedelijk gebied met beperkte ruimte, rail en een bovenleiding willen? Ik denk dat het vooral flexibel moet zijn. Vervoerders zien hun rol vooral in het rijden over assen. En sommige lijnen in de steden zijn inderdaad aan het eind van hun capaciteit, daar moet iets gebeuren.

Maar vervoerders denken vooral in infra. Hup weer een paar miljard erbij, terwijl je misschien wel een paar jonge sterrenkundigen of wiskundigen naar zo'n probleem moet laten kijken.'

## De Jongh over:

### Jeuk-onderwerpen

In een eerder interview gaf De Jongh aan dat Railforum er is voor de jeuk-onderwerpen, de gespreksthemata's die de spoorsector liever mijdt. Hieronder een greep uit jeuk-onderwerpen.

### Veiligheid

'Elk incident roept om nieuwe maatregelen, ook op deelonderwerpen. Daarin zijn we helemaal doorgeslagen. Iemand moet het lef hebben daar iets tegen in te brengen. Pier Eringa (hoogste baas van Prorail, red.) deed het toen hij net was begonnen, en werd onmiddellijk teruggefloten.

Is er iemand per ongeluk van het perron gevallen, vraagt de Tweede Kamer om hekjes! Het systeem is zo veilig als het geheel, en het helpt niet om op deelonderwerpen dan ook weer nieuwe regels en maatregelen te nemen. Daar wordt het hele systeem niet sterker van.'

### P en O

'Hoe zit het met combinatie mens-machine in onze sector? We houden in november een bijeenkomst over materieel onderhoud; robotica komt daarbij ook aan de orde. Trams en treinen zijn niet zo ingewikkeld. Als ik directeur van een ROC zou zijn, weet ik niet of ik over drie jaar nog een machinistenopleiding zou starten.'

### Fiets en OV

'Een gigantisch groeikoppel, die twee groeien in verbinding. Dit vraagt om slimme oplossing, niet alleen maar stallen. Mensen moeten geen vijf fietsen in vijf steden hebben staan, maar een slim huursysteem zodat je overal een fiets kunt pakken.'

### Data in het OV

'Goed gebruik van data kan de redding van het OV zijn. Als het OV aanbodgericht blijft denken, dan is het ten dode opgeschreven.'

### OV op het platteland

'Slim, Mobility as a Service, dat is goedkoper en beter. Uber, Flixbus, nieuwkomers op de markt: hoe meer, hoe beter, daar ligt de toekomst voor de consument. Bedreiging voor de oude partijen? Telefoonpionier Werner Siemens sprak eens met iemand van een telegraafkantoor. Die man zei: de telefoon, dat wordt onze dood. Siemens zei: je kunt er ook op anticiperen. Pijn kan ook een reden zijn om dingen te veranderen. De huidige naam van het toenmalige telegraafkantoor uit 1851? Het succesvolle Reuters.'

### Politiek

'Bij de verkiezingen van 1982 was er een hausse aan politieke partijen. In Zoetermeer hadden we Stap 81, met de slogan 'wekker in de slaapstad'. Ik ben toen gekozen als raads-lid. Daar heb ik geleerd dat je voor veranderingen niet bij de politiek moet zijn, dat gaat te langzaam.'