

Nee, dan de States!

Citation for published version (APA):

Tilanus, C. B. (1993). Nee, dan de States! *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.

Nee, dan de States!

door C.B. TILANUS

„Met bijna een verdubbeling van de groei van het reizigersvervoer - 15,7 procent tegen 8,1 procent over 1990 - was 1991 een recordjaar voor NS. Een record ook in de omvang van de investeringen: die namen toe met bijna 25 procent. Wanneer we ook de ontwikkeling van het resultaat in aanmerking nemen - de winst van 97 miljoen gulden overtrof die over 1990 - dan kunnen we andermaal spreken van een goed jaar voor NS. De winst is een resultante van een bevredigende winst in het reizigersvervoer en nog een verlies in het goederenvervoer. Daarnaast hebben de dochters en deelnemingen tot de winst bijgedragen.”

Dit is de eerste alinea van het Jaarverslag 1991 van NS. Wat irriteert hier zo aan?

- Alleen een bedrijf dat jarenlang kwakkelt, spreekt over een record. Een gezond bedrijf dat een normale groei vertoont, verbetert ieder jaar een record en spreekt dus niet over een record.

- Een bedrijf dat voor de helft uit de staatsruif eet, moet niet spreken over winst. Als de 1.431 miljoen gulden die NS ontvangt, als Rijksbijdrage in de 'openbare dienstverplichtingen', niet helemaal opgesoupeerd wordt, ware het restant ad 97 miljoen gulden 'budgetoverschot' of zoiets te noemen, maar geen winst.

- 'Een goed jaar voor NS' is een naar binnen gerichte uitdrukking; leuk voor NS en zijn aandeelhouder, de staat. Een buitenstaander, een klant wil wat anders horen.



Amtrak

„In het voorjaar, ongeveer een maand voor Amtraks twintigste verjaardag, reisde ik naar Sacramento aan boord van de 'California Zephyr' voor een vergadering met Californische transportautoriteiten over enige voorgestelde nieuwe treindiensten. De trein was volledig bezet en was al een tijdje volgeboekt. Ondanks het grote aantal reizigers waren onze medewerkers attent, vriendelijk en professioneel. De reizigers waren tevreden en gaven te kennen dat zij een kwalitatief goede dienstverlening kregen en waar voor hun geld. Ik was hiermee natuurlijk zeer ingenomen.”

Dit is de eerste alinea van het Jaarverslag 1991 van National Railroad Passenger Corporation (Amtrak), geschreven door de president-directeur. Ik mag dit wel:

- De stijl is persoonlijk, concreet.

- De president-directeur reist in zijn eigen trein en heeft contact met medewerkers en reizigers.

- Hoewel met een volle trein natuurlijk goed verdiend wordt, gaat de aandacht uit naar de klant.



Allegaatje

Amtrak is de laatst overgebleven nationale passagiersspoorweg in de Verenigde Staten. Het Amerikaanse Congres creëerde Amtrak in 1971 uit de restanten van de vele passagiersspoorwegen. Amtrak begon met een allegaatje aan materieel in een deplorabele onderhoudstoestand. Het Congres stelt ieder jaar bij wet vast wat de federale bijdrage in de exploitatiekosten zal zijn.

Amtrak streeft sinds 1971 verwoed twee doelstellingen na:

- moderniseren van het materieel en verhogen van de kwaliteit van de dienstverlening;

- uit de rode cijfers komen.

Amtrak had in 1980 een opbrengsten/kosten-verhouding van 48 procent;

in 1985 was dat 58 procent; in 1991 was de opbrengsten-/kosten-verhouding 79 procent. Amtrak blijft, in opdracht van het Congres, streven naar echte winst.

Vergelijkbare cijfers van NS zijn teleurstellend. In 1980 was de opbrengsten/kosten-verhouding 53 procent; in 1985 was dat 47 procent; in 1991 was dat 52 procent. Daar zit geen schot in.

Rendement

Behalve de ene nationale passagiersspoorwegmaatschappij, bestonden er in 1990 in de Verenigde Staten nog 530 spoorwegmaatschappijen voor goederenvervoer. Bedrijfskundig student Marc Verhoof deed er een onderzoek naar¹⁾.

De top-14 ('Class I') goederenspoorwegmaatschappijen, 2,6 procent van de 530, hadden in 1990 een omzet van 27,5 miljard dollar; dat is 91 procent van de totale omzet van alle 530, ad 30,1 miljard dollar. De Class-I-spoorwegen behaalden een rendement over het geïnvesteerd vermogen van 8,1 procent. Niet slecht voor een bedrijfstak die rond 1916 zijn grootste bloei kende met 260.000 mijl aan spoor, waarna een langdurige aftakeling begon en er in 1990 nog 175.000 mijl in gebruik was.

Ironisch detail: tot ver na de Tweede Wereldoorlog hield de zogenaamde Interstate Commerce Commission fusies tegen van spoorwegen die over een grotendeels parallel netwerk beschikten, om ze te dwingen te concurreren!

¹⁾ M. Verhoof, 'Vrachtvervoer per trein in de Verenigde Staten', Technische Universiteit Eindhoven, Bibliotheek Technische Bedrijfskunde, 1992.

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