



## PREMIUM

Pier Eringa, sinds 1 september 2019 ceo van Transdev Nederland, in één van zijn bussen. © Marlies Wessels

# ‘Die vervoerders mogen blij zijn dat ze geld krijgen is het sentiment in Den Haag’

Pier Eringa zou van Transdev, het moederbedrijf van Connexxion, weer een toonaangevend vervoerder maken. Maar toen kwam corona. Nu [krimpen hij en andere vervoerders de dienstregeling in](#) en vreest de Fries voor het gehele openbaar vervoer. „We liggen als vervoerders op de ic.”

David Bremmer 27-11-20, 06:00 Laatste update: 06:15

De kwinkslag is zelfs in zware tijden nooit ver weg bij Pier Eringa. „Het plan luidde Make Transdev Great Again”, grapt de ex-ProRail-baas over zijn eerste jaar bij de vervoerder. „Ik moest concessies winnen, het bedrijf winstgevender maken. Dat gaat mooi niet door...” In

maart behaalde Eringa nog één succesje - Connexxion behield de busconcessie voor de regio Gooi en Vechtstreek - maar sindsdien is het kommer en kwel.

Haakten in de eerste lockdown negen van de tien reizigers af, tijdens deze tweede lockdown blijven nog steeds zes van de tien ov-gebruikers thuis. In de Transdev-regio's (Zeeland en delen van Noord-Holland, Flevoland, Zuid-Holland, Gelderland en Noord-Brabant) verplaatsen te veel van Eringa's bussen en treinen lucht.

De pandemie maakt zijn job nóg uitdagender. Was Transdevs marktaandeel (bus en regionaal spoor) door de jaren heen al gedaald van 70 naar 25 procent, in 2020 gaat de vervoerder zwaar de min in. Hetzelfde geldt voor directe concurrenten als Arriva, Keolis, EBS en QBuzz. Corona maakt zichtbaar hoe ongezond de sector al jaren is, betoogt Eringa.

### **Hoe zwaar raakt de coronapandemie Transdev Nederland?**

Eringa: „We hangen in de touwen, zitten aan het infuus, liggen op de ic. Dit jaar schieten we op een omzet van ruim 750 miljoen circa 25 miljoen euro de min in. Je mag best opschrijven dat er in Parijs door onze grootaandeelhouder een beetje lelijk naar ons wordt gekeken.”

### **Het kabinet heeft dit jaar toch 1,5 miljard euro toegezegd?**

„Onze verliezen worden slechts tot 94 procent gecompenseerd, de rest komt voor eigen rekening. Voor de eerste helft van 2021 krijgt het ov 750 miljoen euro, maakte het kabinet vorige maand bekend. Daarmee draaien we hoogstens break-even. Als bedrijf verwacht je normaal na verlies een aantal jaren te herstellen, maar in 2021 hebben we gegarandeerd een niet-verdienmodel.”

### **Bent u niet een beetje ondankbaar?**

„De emotie in Den Haag is mij te veel 'Die lui mogen blij zijn dat ze überhaupt geld krijgen'. Bekijk het objectief: als vervoerders moeten we de komende jaren fors investeren in elektrische en waterstofbussen. Een gewone bus kost twee ton, een elektrische het dubbele. Banken gaan ons dat geld niet lenen, want er komt niks binnen. Er komt bovendien een tijd ná Covid. Over vijf à tien jaar zijn er veel meer reizigers. Breek het ov daarom niet zodanig af dat je straks weer moet opbouwen. Die gesprekken voeren we nu met de overheid.”

Pier Eringa met twee van zijn Connexxion-chauffeurs op het busplatform bij station Hilversum © Marlies Wessels

### **Transdev lijkt harder geraakt dan andere vervoerders, zoals Arriva.**

„Arriva bezit meer treinlijnen dan wij en dat is winstgevender dan busvervoer. Ook staan ze in de verkoop, waardoor eventuele ellende toch minder snel naar buiten komt. Ze hebben verder een eigenaar (Deutsche Bahn, red.) die royale overheidssteun krijgt. Dat krijgt Transdev in Frankrijk veel minder.”

### **Hoe gaat u de miljoenenverliezen wegpoetsen?**

„Waar we hoogfrequent rijden, doen we dat minder vaak. In gebieden waar onze bussen slechts één of twee keer per uur rijden, kijken we met de provincies hoe dat

slimmer kan. In Zeeland gaan we een pilot doen waarbij we in het weekend de busjes van ons taxi-onderdeel inzetten voor lijnen waarvan minder dan acht mensen gebruikmaken. Dat is veel goedkoper.”

## Bij ons rijdende vaste personeel zijn ontslagen niet aan de orde. Voor ons kantoorpersoneel waarschijnlijk wel

Pier Eringa, ceo Transdev Nederland

### **De reiziger is de dupe.**

„Dat valt reuze mee. Neem onze lijn van Nieuw-Vennep via Schiphol naar Amsterdam CS, waar normaal alleen toeristen in zitten. Die gaat van twaalf keer per uur naar acht keer. We schrappen verder sommige nachtbusen die vooral feestgangers trekken. Als disco's heropenen, rijden we weer. Ons busvervoer blijft op peil. Ik vind het alleen niet uit te leggen om nu met belastinggeld lege busen de weg op te sturen.”

### **Vallen er ontslagen onder de 5200 mensen vast personeel?**

„Bij het rijdende vaste personeel, zoals chauffeurs en monteurs, op korte termijn niet. De gemiddelde leeftijd van chauffeurs ligt met 51 jaar behoorlijk hoog; we kunnen met natuurlijk verloop veel opvangen. Voor ons kantoorpersoneel is het waarschijnlijk wel aan de orde. Bij de ruim duizend uitzendkrachten en ingehuurde mensen moeten we helaas ook snijden.”

### **Van de bonden eist u 'heilige huisjes' ter discussie te stellen...**

„Een belangrijke wens van de vakbonden voor een nieuwe CAO is: geef ons werkgelegenheidsgaranties. Dat snap ik, maar neem ons dan niet kwalijk dat we als werkgevers een stukje flexibele inzet daarvoor terug willen. In het busvervoer is wel bijzonder veel dicht geregeld, zoals de roosters en hoeveel tijd chauffeurs hebben naar een bus te lopen.”



Volgens Pier Eringa 'ligt het OV op de intensive care'. © Marlies Wessels

Het kabinet mag een deel van de pijn bij de vervoerders leggen, de kans is aanzienlijk dat er later alsnog geld bij moet. Diverse provincies hebben dit jaar hun aanbestedingen stilgezet, omdat vervoerders geen enkele interesse tonen.

Dat gebeurde vorige maand in Friesland, Gelderland, Overijssel en Zuid-Holland. Gelderland besloot recent de Valleilijn (Amersfoort - Ede/Wageningen) wél aan te besteden. Tot ergernis van Eringa, wiens treinen op die route rijden. Geen vervoerder schreef zich echter in, ook Transdev zelf niet.

#### **Willen jullie de Valleilijn niet?**

„We willen dolgraag rijden, maar enkel tegen een verantwoorde winstmarge. De provincie Gelderland zei ‘Jullie moeten niet zeuren’ en dacht met een garantiestelling van 80 procent toch kandidaten te lokken. Wij besloten daarop niet in te schrijven, bewust het risico nemend dat een concurrent dat wel deed. Intern zei ik nog: ‘Kunnen we echt niet inschrijven?’ Al onze experts zeiden: ‘Pier, niet doen, de risico’s zijn te groot’.”

#### **Meldt Transdev zich wel voor andere aanbestedingen?**

„Voorlopig niet, er is momenteel bijna geen enkele vervoerder die kan inschrijven op concessies. Je kunt de juiste reizigersaantallen niet invoeren waarop je de inkomsten begroot. Niemand weet hoe snel het ov zich van corona zal herstellen.”

# Corona toont aan hoe pervers het systeem met concessies werkte

Pier Eringa, Transdev

## **Vervoerders lijken de afgelopen jaren wel erg gretig te hebben ingetekend op concessies.**

„Transdev, Arriva, Keolis, QBuzz, EBS: we hebben elkaar met z'n allen een beetje gek laten maken door in te schrijven op concessies die enkel met optimistisch begroten winstgevend waren te krijgen. Zo'n verlieslatende concessie bezitten wij in Zeeland. Daar dacht de toenmalige directie: met subsidie van de provincie en reizigersopbrengsten is geld te verdienen. Niet dus. Covid-19 toont aan hoe pervers dat systeem werkte.”

## **De vraag is hoe het ov uit het dal komt.**

„Het streekvervoer moet honderden miljoenen euro's extra krijgen. We willen dat overheden bijspringen in de financiering van onze infrastructuur, van laadpalen tot bussen. Het kabinet dient verder de belofte na te komen om meer regionale treinlijnen beschikbaar te stellen. Alleen heeft staatssecretaris Van Veldhoven de in Europa afgesproken liberalisering deze zomer in de ijskast gezet, met corona als excuus. NS krijgt gewoon weer het hoofdrailnet gegund. Vandaar dat we als gezamenlijke vervoerders deze maand een kort geding tegen het kabinet zijn gestart. De uitspraak is 1 december bij de rechtbank Den Haag.”



Pier Eringa achter het stuur van één van zijn bussen © Marlies Wessels

### **NS wordt bevoordeeld?**

„Als vervoerders willen we niet één logge landelijke spoorvervoerder. Daar doe ik NS mee tekort, hoor. Ze presteren uitstekend, maar een beetje concurrentie houdt scherp. Toen NS geen brood zag in regionaal spoor, zijn de regionale vervoerders succesvol in dat gat gesprongen. En nu denken zij: dat willen wij ook.”

### **Wanneer is Transdev ‘great again’?**

„Ik mag van Parijs investeren, mits er voldoende rendementsmogelijkheden tegenover staan. Hun overname in 2007 heeft bepaald nog niet gerendeerd. We hopen in de toekomst meer treindiensten binnen te halen. Dan kun je een combinatie met buslijnen maken: de trein als hoofdader, met bussen daaraan gekoppeld. Het visgraatmodel is een sterke formule, Arriva doet dat heel knap in het noorden en zuiden.”

### **Transdev onderdeel OV-gigant**

De naam Transdev is in Nederland een stuk minder bekend dan die van busmerk Connexion. Het bedrijf is echter sinds 2007 eigendom van een grote speler: de in Parijs gevestigde Transdev Group. Deze OV-gigant is actief in 17 landen verdeeld over vijf continenten en telt 85.000 werknemers. Het Nederlandse deel maakt ongeveer een tiende uit van het totale bedrijf, heeft ruim 6300 werknemers en kent een jaarmzet van 750 miljoen euro.

Behalve Connexxion bezit Transdev in ons land ook nog een taxi-divisie, met name gericht op leerlingen en mensen met een beperking, en een ambulance-bedrijf. Dat laatste onderdeel heeft een jaaromzet van circa 100 miljoen en draait dankzij corona bijzonder goed. Het taxi-deel heeft een vergelijkbare jaaromzet en doet het matig, maar kan de verliezen beperkt houden. Dat geldt niet voor het OV-deel. Voormalig ProRail-topman Pier Eringa is sinds 1 september vorig jaar ceo.