

Concurreren op het spoor, maar hoe?

In de seminarreeks 'De Toekomst op de Rails' presenteren wetenschappers hun inzichten op de ontwikkelingen in het personenvervoer op de rails. In het derde seminar van dinsdag 4 september 2018 werden inzichten uit de economie van netwerksectoren toegepast op het personenvervoer op de rails.

Eric van Damme, hoogleraar economie aan de Universiteit van Tilburg, steekt van wal met de hoofdvraag: 'Hoe kunnen we concurrentie in netwerksectoren organiseren?' Hij definieert een netwerksector als een fysiek netwerk tussen vraag en aanbod. Bekende voorbeelden zijn: de elektriciteits-, gas- en watersector. De netwerken zijn hier essentieel. Zonder netwerk kan de klant niet bediend worden.

In sommige sectoren bestaan meerdere netwerken naast elkaar. Het voordeel hiervan is dat concurrentie tussen de netwerken mogelijk is. Dat leidt meestal tot lagere prijzen, betere dienstverlening en meer innovatie. Meerdere netwerken in de lucht houden is wel duurder. Als de kosten van meerdere netwerken hoger zijn dan de baten door concurrentie, en er vervolgens maar een netwerk beschikbaar is, is er sprake van een natuurlijk monopolie. Ook op een markt met een natuurlijk monopolie kan verstandig concurrentie mogelijk worden gemaakt. Dit staat het liberaliseringsbeleid van de Europese commissie ook voor.

Hoe organiseren we een monopolie?

Volgens de hoogleraar zijn Nederlanders erg pragmatisch als het gaat om de manier waarop het spoor georganiseerd is. Het maakt ze niet uit of de markt of overheid het doet, als de reiziger maar een goed product voor een goede prijs krijgt.

Van Damme stelt dat we netwerk en vervoer moeten splitsen óf moeten integreren. En als je splitst, moet je ook écht splitsen. Dan kun je concurrentie op het spoor creëren door het monopolie van het netwerk te combineren met concurrentie door dienstenaanbieders, de vervoerders. Die dienstenaanbieders concurreren met elkaar om het vervoersrecht op het netwerk. Dat is anders dan in de elektriciteitssector bijvoorbeeld, waar er sprake is van concurrentie op het netwerk: verschillende leveranciers kunnen dan tegelijkertijd op hetzelfde netwerk leveren. Bij het vervoersrecht geldt dat over het algemeen niet. Daar kan er maar één trein tegelijkertijd rijden over één traject. Overige vormen van concurrentie op het netwerk zijn concurrentie tussen netwerken en concurrentie om het netwerk.

Dat is goed voor de concurrentie tussen de diensten, maar zou tot minder innovatie kunnen leiden als innovatie bij de vervoerder niet zonder innovatie bij het netwerkbedrijf kan. Als je integreert daarentegen, is echte concurrentie lastig.

'Maar is aangetoond dat concurrentie op het spoor leidt tot een beter resultaat?'

Zo vroeg iemand uit de zaal. Van Damme: 'Ja, er is bewijs dat concurrentie werkt. De onderzoeken in Nederland laten in het openbaar busvervoer duidelijk zien dat de kwaliteit stijgt bij een teruglopende bijdrage van de overheid. Maar concurrentie werkt

ook bij personenvervoer in de spoorsector. Er is alleen geen consensus over of concurrentie het best op een geïntegreerd of gesplitst netwerk kan plaatsvinden. Dat hangt af van de specifieke situatie.'

Peter Zwaneveld, programmaleider van het Centraal Planbureau en gepromoveerd op spoorwegenplanningen, reageerde op Van Dammes presentatie over netwerksectoren. Hij begon met een reactie op de gevolgen van een monopolie. 'Er wordt vaak gesuggereerd dat het handig is om één aanbieder te hebben. Maar is dat wel het goedkoopst? In de economisch wetenschappelijke literatuur worden tal van inefficiënties genoemd die ontstaan als er een monopolist optreedt. Een monopolist heeft niet de automatische prikkel van de markt om de goedkoopste oplossing te zoeken. Daarvoor hoeven niet de beste oplossingen te worden gerealiseerd.'

Ook belangrijk is dat de trein weinig concurrentie van andere vervoersvormen ervaart. Zwaneveld: 'Interactie tussen trein en auto is zeer beperkt. Uit studies blijkt dat als je het autoverkeer tien cent per kilometer duurder maakt, het autoverkeer met ongeveer 10% daalt, en het treingebruik met 3% stijgt. Dan denk je misschien, dat is best veel interactie. Maar dat is niet de goede manier om er naar te kijken. Want van de honderd mensen die uit de auto stapten, stapten er maar vijf in het openbaar vervoer. Dus 95% van de mensen gingen iets anders doen met hun tijd en geld.'

Mobility-as-a-Service

Bert van Wee, hoogleraar transportbeleid aan TU Delft: 'Mobility-as-a-Service is een snel opkomend thema in ons vakgebied. Dat betekent dat je via geavanceerde ICT, direct van A naar B kan reizen, gebruik makend van verschillende diensten die je in één keer inkoop. Er wordt ontzettend veel van verwacht. Volgens sommigen is het de grootste uitdaging van de aankomende decennia. De literatuur zegt dat Mobility-as-a-Service alleen gaat werken als alle belangrijke aanbieders hun informatie continu beschikbaar stellen, en als ze bereid zijn anderen hun dienst te laten verkopen. Daar zit een 'bottleneck'. Ook in Nederland zijn er vooralsnog partijen die aarzelen om mee te doen. Kan je vanuit de netwerktheorie

KADER 1: Maatschappelijke kosten railvervoer

Met de stelling dat het slecht nieuws is voor de spoorsector als reizigers echt hun maatschappelijke kosten moeten gaan betalen, prikkelde Peter Zwaneveld de discussie.

Er zijn goede redenen om dat te overwegen, aldus Zwaneveld. Nu wordt de trein fiscaal bevoordeeld, omdat die minder vervuילend is dan de auto. Maar wat gebeurt er als we allemaal in een elektrische auto rijden? Dan is die bevoordeling niet meer gerechtvaardigd en horen treinkaartjes duurder te worden.

Zoiets geldt ook voor de verkeersveiligheidsproblemen van het spoor en de geluidsoverlast. Er vallen nog altijd dodelijke slachtoffers bij treinongelukken en naast het spoor wonen is niet prettig. De reiziger hoort bij te dragen aan de oplossing van deze zaken, via het treinkaartje.

Uit het publiek kwam de opmerking dat ruimtegebruik ook maatschappelijke kosten zijn, dat autoverkeer inclusief parkeren veel meer ruimte inneemt en dat je als je dat meeweegt een totaalbeeld sterk in het voordeel van het spoor krijgt.

Het goede nieuws is, aldus Zwaneveld, dat er ruimte is om de maatschappelijke kosten mee te nemen. Het CPB denkt dat het spoor de komende 30 jaar met 30% zal gaan groeien. Dat is in de veronderstelling dat het treinkaartje in deze periode niet gaat stijgen. Dit toekomstbeeld doet vermoeden dat de spoorsector het zich kan permitteren om de maatschappelijke kosten bij de reiziger te leggen.

Zwaneveld: 'Als de betalingsbereidheid hoger is dan de kosten, dan zullen mensen die treinreis steeds willen maken. Ik denk dat het marktmechanisme veel meer kan oplossen dan we nu denken.'

beargumenteren dat de overheid zou moeten afdwingen dat alle partijen daaraan meedoen?’

Zowel Van Damme als Zwaneveld denken van niet. Van Damme: ‘Het gaat erom dat er centrale coördinatie is, dat betekent niet command and control. Het enige dat hiervoor nodig is, is dat alle informatie centraal verwerkt wordt. Gegeven de afhankelijkheden die er in het systeem zijn, moet je die informatie bij elkaar kunnen brengen.’ Volgens hem kan dat onafhankelijk van het spoor door de coördinatie van reizigers met methodes die ontwikkeld worden in de mechanism design-literatuur mogelijk te maken. Dit is een theorie voor het ontwerpen van economische prikkels richting gewenste doelen.

Zwaneveld: ‘Veel aanbieders van vervoer hebben belang bij Mobility-as-a-Service. Want als ze worden opgenomen in de netwerken, wordt er ook meer gebruik gemaakt van hun vervoer. Je hoeft het dus niet vanuit de overheid af te dwingen. Het gaat vanzelf.’

Tot besluit

Tijdens de discussie kwam, net als in de vorige bijeenkomsten, de rol van de politiek ter sprake. Zwaneveld: ‘Als je wilt praten over de organisatie van het spoorwegnetwerk, kun je niet ontkomen aan de politieke economische dimensie. Als je iets wilt bereiken, zul je het via de verkiezingsprogramma’s in het regeerakkoord moeten krijgen.’

Verdieping

Meer over de economie van netwerksectoren is te vinden in de slides van de presentatie van Eric van Damme (op de website) en in het artikel dat hij hierover schrijft (binnenkort op de website). Informatie over de komende seminars vindt u ook op de website.

www.detoekomstoperails.nl