



VRIJE
UNIVERSITEIT
AMSTERDAM

School of Business
and Economics

hZC

Enkele gedachten rond verticale integratie in het stedelijk railvervoer

Jeroen Groenendijk
Vrije Universiteit / het Zijlstra Center
Railseminar 'Verticale Integratie', vrijdag 22 maart 2019

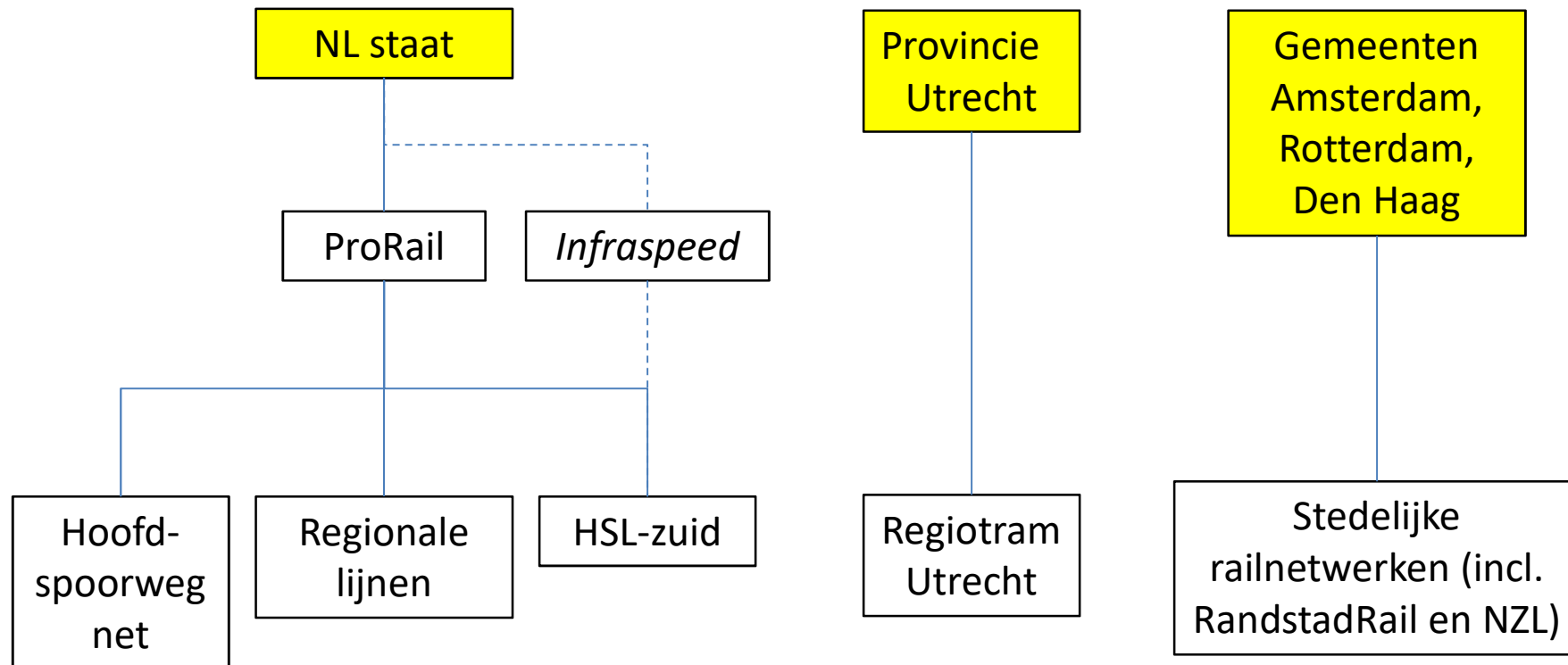
Kern presentatie Didier:

- Ordeningsmodellen rond verticale integratie/separatie in vele vormen
- Geen ideaalmodel
- Weinig harde data voor aantoonbare causale verbanden tussen ordeningsmodel en systeemprestaties
- Verticale separatie veelal voorwaarde voor marktwerking in de exploitatie, maar inherent risico van suboptimalisatie van het railsysteem als geheel

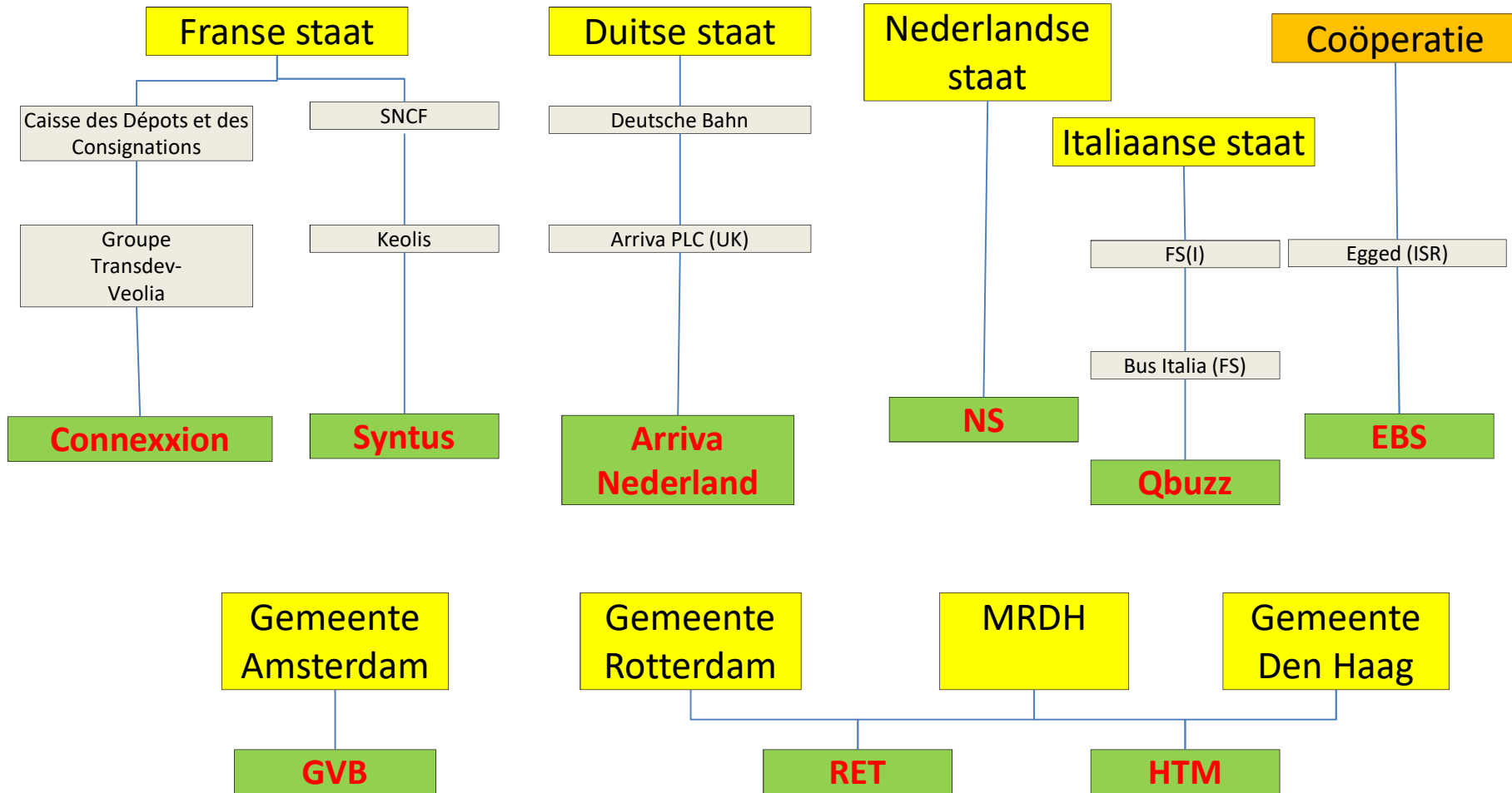
Contextuele issues:

- Eigendomsstructuren binnen de railkolom (infra, exploitatie)
- Stedelijke railsystemen: specifieke kenmerken
- Governance
- Integratie? Separatie?

Eigendomsstructuur NL railinfrabeheerders (personenvervoer)



Eigendomsstructuur openbaar vervoerbedrijven in NL



Governance stedelijke netwerken (1)

Specifieke kenmerken in vergelijking met spoorvervoer:

- Relatief hoge dichtheid (fysieke ruimte, aantal vervoerbewegingen, aantal voertuigen) → noodzaak intensieve afstemming infra/exploitatie
- Overheidsvergoeding (BDU); relatief sterke publieke invloed
- Multimodale netwerken (rail/bus, MaaS-systemen)
- Nauwe verwevenheid met overige (verkeers)infrastructuur
- Samenhang OV-beleid met ander overheidsbeleid (veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, sociale functie mobiliteit)
- Complexiteit aanbesteding:
 - bij verticale separatie risico verlies afstemming infra/exploitatie
 - aanbesteding geïntegreerde kolom verlangt bijzondere deskundigheid (stedelijk, multimodaal vervoer inclusief infrabeheer, kennis lokale samenleving en economie, etc.)

→ *Stedelijke railnetwerken als geïntegreerd systeem*

(vgl. Abbott/Cohen 2017, Dionori et al. 2011, Hasselgren 2013, Van de Velde et al. 2012)

Governance stedelijke netwerken (2)

EU-Vo. 1370/2007: onderhandse gunning door plaatselijke overheid toegelaten 'als de nationale wetgeving het niet verbiedt'. Voorwaarden:

- Opdrachtgever doorslaggevende zeggenschap in vervoerbedrijf, '(...) net als over haar eigen diensten (...)';
- Marktconforme vergoeding;
- Reciprociteit.

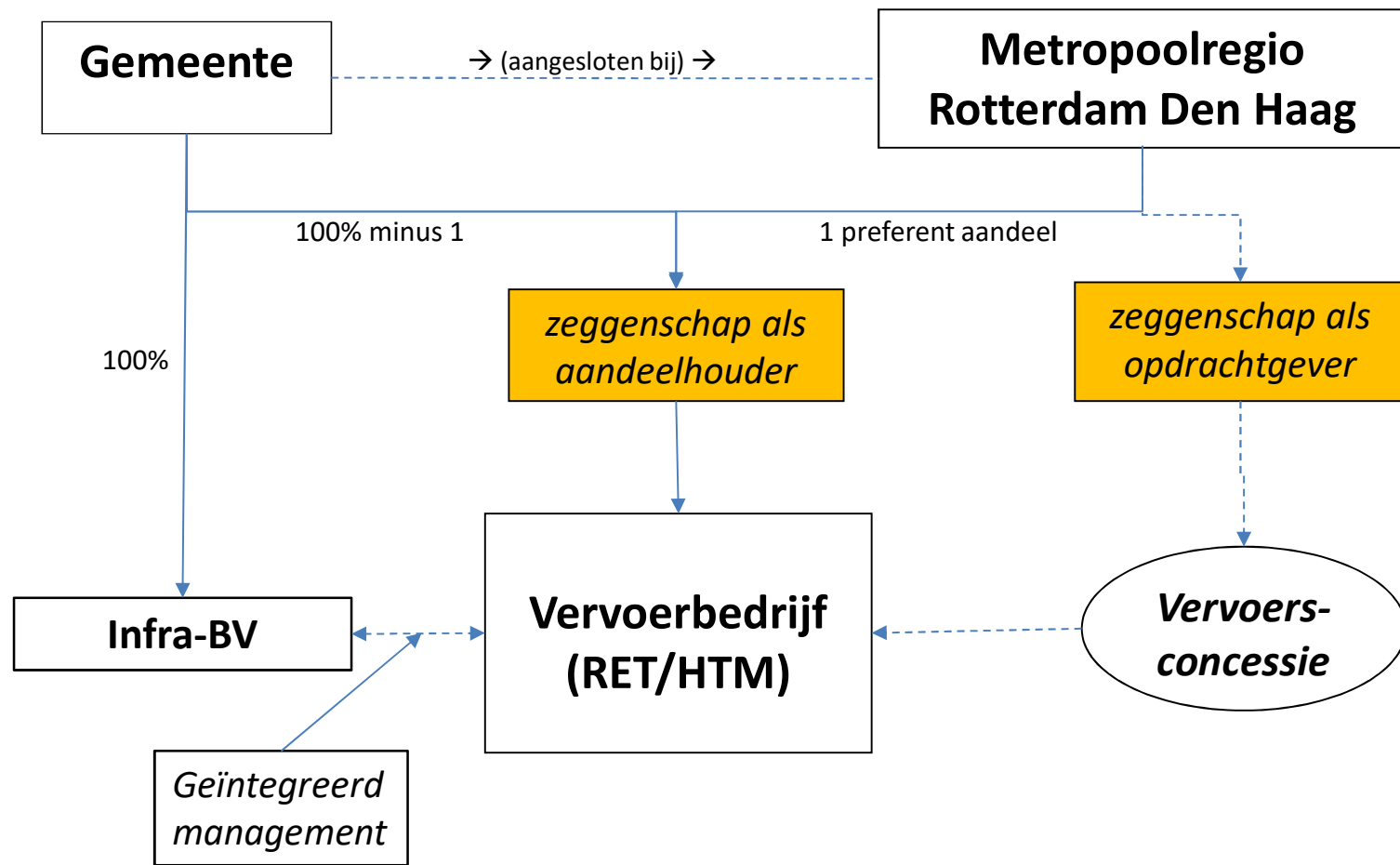
(Art. 5 lid 2, EU-Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg, *OJ L 315, 3.12.2007, p. 1–13*)

'Zeggenschap' blijkt uit:

- vertegenwoordiging in bestuurs-, beheers- of toezichtorganen,
- bepalingen in de statuten,
- eigendomsstructuur,
- daadwerkelijke invloed op en de daadwerkelijke zeggenschap over strategische en individuele beheersbeslissingen

Governance stedelijke netwerken (3)

Voorbeeld: organisatie stadsvervoer Rotterdam/Den Haag



Samenvattend

- In het Nederlands reizigersvervoer over de rails zijn zowel infrabeheer als exploitatie zonder uitzondering in handen van overheden. Dit onderstreept het publieke karakter van het openbaar railvervoer.
- Stedelijke railnetwerken beschikken over kenmerken die hen onderscheiden van minder dicht bereden railsystemen, in het bijzonder de vervoersdichtheid van het net en de inpassing in de stedelijke omgeving. Zij functioneren daarom optimaal als geïntegreerd systeem.
- Mede om die reden geldt voor de stedelijke railnetwerken een verschillend wettelijk regime, waarin de concessieverlener beschikt over bijzondere, maar complexe zeggenschap in het vervoerbedrijf.
- *Het is aannemelijk dat in het stedelijk railvervoer de mogelijke voordelen van aanbesteding van de exploitatie niet opwegen tegen de te verwachten nadelen van verticale separatie.*

LITERATUUR

Abbott, M. en Cohen, B. (2017): *Vertical integration, separation in the rail industry: a survey of empirical studies on efficiency*, EJTIR 2017(2), 207-224.

Bagwell, P. (2004): *The sad state of British railways*, in: Journal of Transport History 25(2), 111-124.

Bitzan, J. (2003): *Railroad costs and competition: the implications of introducing competition to railroad networks*. Journal of Transport Economics and Policy, 37(2), 201-225.

Drew, J. en Nash, C. (2011): *Vertical Separation of Railway Infrastructure: Does it always Make Sense?*, Working Paper No. 594, Institute of Transport Studies, University of Leeds

Dionori, F., Dunmore, D., Ellis, S. en Crovato, P. (2011). *The Impact of Separation between Infrastructure Management and Transport Operations on the EU Railway Network*. European Parliament, Directorate General for Internal Policies, Strasbourg

Gilardi, F. en Maggetti, M. (2010): The Independence of Regulatory Authorities, in: *Handbook of Regulation*, ed. D. Levi-Faur.

Hasselgren, B. (2013): *Government's Role for Transport Infrastructure - Theoretical Approaches and Historical Development*, KTH Vetenskap og Konst, Stockholm.

Haylen, A. en Butcher, L. (2017): *Rail structures, ownership and reform* (House of Commons Briefing Paper, CBP 7992, London.

Organisation for Economic Cooperation and Development (2005). *Structural Reform in the Rail Industry*. OECD, Paris.

Van de Velde, D., Nash, C.A., Smith, A., Mizutani, F., Uranishi, S., Lijesen, M., en Zschoche, F. (2012): *Economic Effects of Vertical Separation in the Railway Sector*, Report for CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies, by inno-V (Amsterdam) in cooperation with University of Leeds – ITS, Kobe University, VU Amsterdam University and civity management consultants, Amsterdam/Brussels.

Veraart, M. (2013): *Ordering in het OV blijft hybride*, in: Openbaar Bestuur 2013/4.