

# Heeft ons spoor meer concurrentie nodig?

**In de seminarreeks 'De Toekomst op de Rails' presenteren wetenschappers hun visie op de ontwikkelingen in het personenvervoer op de rails. In het vierde seminar op vrijdag 19 oktober stond de marktordening op het spoor centraal. Verschillen scenario's voor meer marktwerking op het spoor werden besproken.**

Maarten Janssen, hoogleraar micro-economie aan de Universiteit Wenen start het seminar met een presentatie over de marktordening op het spoor. Concurrentie is volgens Janssen vooral een middel en geen doel op zich. 'Het doel is om kwalitatief goed openbaar vervoer te bewerkstelligen, zodat we nu en in de toekomst een bereikbaar Nederland hebben.'

De kernvraag van zijn presentatie is: 'Moeten we meer concurrentie op en om het spoor hebben?' Bij concurrentie *op* het spoor is sprake van verschillende vervoerders, waarbij reizigers kunnen kiezen tussen verschillende vervoerders. Bij concurrentie *om* het spoor gaat het om het gunnen van bepaalde trajecten aan verschillende aanbieders.

De centrale stelling van Janssen is dat concurrentie *om* het spoor niet mogelijk is zonder meer concurrentie *op* het spoor.

## **Scenario's voor marktordening op het spoor**

In 2017 werd het rapport *Kiezen voor een goed spoor* (2017) opgeleverd, waarin – in opdracht van het toenmalige Ministerie van Infrastructuur en Milieu – verschillende scenario's voor marktwerking op het spoor zijn uitgewerkt. Het rapport beschrijft een aantal modellen waarop Nederland zijn spoornetwerk kan organiseren: een model met één nationale vervoerder, een hybride model (waarvan in de huidige situatie sprake is) en verschillende modellen met meer concurrentie op het spoor.

In het model nationale vervoerder wordt uitgegaan van één bedrijf. Er is dan geen sprake meer van aanbestedingen of verschillende vervoerders. 'Dan zijn we terug in de jaren 80 en 90, dat is niet realistisch', aldus Janssen.

Realistischer zijn modellen met meer concurrentie op het spoor. Zo kan gedacht worden aan een model met een kleiner hoofdrailnet en meer decentrale trajecten. Een ander scenario met meer concurrentie is een verkavelingsscenario's waarin het hoofdrailnetwerk wordt opgeknipt ('verkaveld'). Dat kan langs via producten (stoptreinen vs. intercity's), via opknippen in regio's zonder doorgaande lijnen of een regionale opsplitsing met doorgaande lijnen ('de corridorvariant').

Ten laatste kan de status quo van een hybride model worden voortgezet. In deze situatie blijft het hoofdrailnet met bijbehorende intercity's en stoptreinen bestaan. Wel kunnen relatief geïsoleerde lijnen apart worden aanbesteed.

## **Weging van de varianten**

Janssen ziet in het opknippen van het hoofdrailnet zonder doorgangen geen gewenste optie. Deze variant zal het aanbrengen van zogenaamde kopstations vergen; en plaatst de interregionale reiziger voor het probleem van meerdere aanbieders op een traject.

De corridorvariant lijkt kansrijker, maar hier is de reiziger die via meerdere ‘corridors’ moet reizen slechter af dan in het huidige scenario. Er heeft de vervoerder minder prikkels om reizigers die gebruik maken van meer dan één corridor goed te bedienen, hetgeen een verschraving van het aanbod kan betekenen.

De productvariant kent als nadeel dat aanbieders van stoptreinen een prikkel hebben hun dienstregeling in het eigen belang af te stemmen (reistijd via stoptrein), en niet in het belang van de reiziger (totale reistijd met combinatie intercity en stoptrein). Zowel in de product- als de corridorvariant zal ongeveer 40 procent van de reizigers te maken krijgen met concurrentie op het spoor.

### **Concurrentie op het spoor: voorwaarde voor concurrentie om het spoor?**

Het rapport *Kiezen voor een goed spoor* stelt dat meer concurrentie op het spoor ook nadelen kent. Zo is concurrentie op het spoor in de praktijk alleen economisch efficiënt als de netwerkvoordelen zeer beperkt zijn. Dat komt zelden voor bij het nationale reizigersvervoer. Meestal is concurrentie om het spoor volgens het rapport wenselijker.

Volgens de visie van Janssen is het echter alleen mogelijk om concurrentie om het spoor te organiseren door tegelijkertijd ook concurrentie op het spoor te introduceren. Dat samenspel levert echter een aantal problemen op, die alleen kunnen worden opgelost door één partij de regie te geven.

De problemen hebben te maken met afstemming van dienstregeling, concurrentie en prijsbeleid. Het eerste probleem is het makkelijker overtreden van mededingingsregels bij concurrentie op en om het spoor. Vooral omdat individuele vervoerders in eigenbelang denken, en altijd op zoek zijn naar een competitief voordeel ten opzichte van concurrenten. Ten tweede is het zeer lastig om kortingskaarten te introduceren als er meerdere vervoerders operationeel zijn; dat vergt een vorm van afstemming. Ten slotte is er bij dit type van concurrentie weinig oog voor innovatie. Hoe meer partijen concurreren, hoe moeilijker het is om voorbij de korte tijdshorizon te kijken.

Concurrentie op het spoor lijkt dus een vorm van centrale regie te vereisen. Vraag is echter of er met een stevige centrale regie daadwerkelijk sprake gaat zijn van meer marktprikkels. Als de regiepartij geen marktprikkel heeft is dat volgens Janssen ‘marktwerking op zijn kop’. Immers, dan leidt meer marktwerking, tot meer overheid.

### **Afsluitende discussie**

De discussie die volgt gaat met name over concurrentie en de coördinatieproblemen op het spoor.

Bert van Wee, hoogleraar transportbeleid aan de TU Delft, wijst op de transactiekostentheorie, waarbij de prijs van al het regelen van zaken weleens hoger kan zijn dan de voordelen. Het evenwicht is volgens hem lastig te bepalen. Daarnaast is de praktijk van samenwerken iets heel anders dan de theorie. Een goed werkende samenwerking brengt iedereen verder dan een perfect theoretisch concurrentiemodel waarin partijen elkaar het licht in de ogen niet gunnen.’

Peter van den Berg, adviseur bij de Raad van State en medeauteur van het genoemde rapport *Kiezen voor een goed spoor* is het met Janssen eens wat betreft de werking van concurrentie. Daarbij tekent hij aan dat het huidige model goede prestaties levert voor de reiziger. Naarmate bij concurrentie om het spoor meer drastische stappen worden genomen, kom je dichterbij concurrentie op het spoor. Hij pleit voor het stapsgewijs uitbreiden van het huidige hybride model. Dat heeft te maken met de complexiteit van het stelsel en vanwege de zeer hoge bezettingsgraad van het netwerk. Bovendien zijn er veel uitdagingen om het in de grootstedelijke gebieden optimaal te organiseren. Dat leidt volgens Van den Berg tot ingewikkelde coördinatievraagstukken die vragen om terughoudendheid waar het gaat om herverkaveling. Alles wat opgedeeld wordt, leidt tot extra organisatie.’

Al met al heeft Janssen duidelijk laten zien wat er fout kan gaan in de coördinatie bij verandering op grote schaal, zoals in de product- en corridorvariant. Het voorzichtig experimenteren kan een goede weg zijn. Maar daarbij moeten we de praktijk leidend laten zijn. Zo zijn er infrastructurele knelpunten, moet een concurrentiemodel met centrale regie wel leiden tot *meer* marktprikkels en moet concurrentie uiteindelijk in belang zijn van de reiziger. En het belang van de reiziger is het uiteindelijk allemaal om te doen.