



universität  
wien

Maarten C.W. Janssen

# Meer concurrentie op of om het spoor?

19 oktober 2018





## Marktordening – geen doel op zich

- **Spoorvervoer moet kwalitatief hoogwaardig zijn, bijdragen aan een goede bereikbaarheid in Nederland (nu en *in de toekomst*) en tegen zo laag mogelijke kosten (voor reiziger en belastingbetaler) geleverd worden.**
  - Economen concentreren zich vaak op korte termijn efficiëntie
  - Innovatie is hier waarschijnlijk belangrijker
- **Meer concurrentie om het spoor kan een belangrijke rol spelen.**
- **Is het wenselijk significant meer lijnen aan te besteden?**
  - Hangt van de voor- en nadelen van aanbesteden af (aparte bijeenkomst)
  - Kan invloed hebben op positie stations (aparte bijeenkomst)
  - Kan invloed hebben op relatie infra-beheer en vervoerders (aparte bijeenkomst)
  - Heeft invloed op gedrag vervoerders?



- In rapport *Kiezen voor een Goed Spoor* zijn aantal scenario's voorgesteld
  - Model nationale vervoerder (niet verder onderzocht)
  - Hybride model (status quo)
  - Concurrentie-model met kleiner HRN en decentrale lijnen
  - Concurrentie-model met verkaveling:
    - Producten (stoptreinen, intercity's)
    - Corridors (opknippen HRN in verschillende lijnen)
    - Regio's (geen doorgaande lijnen)

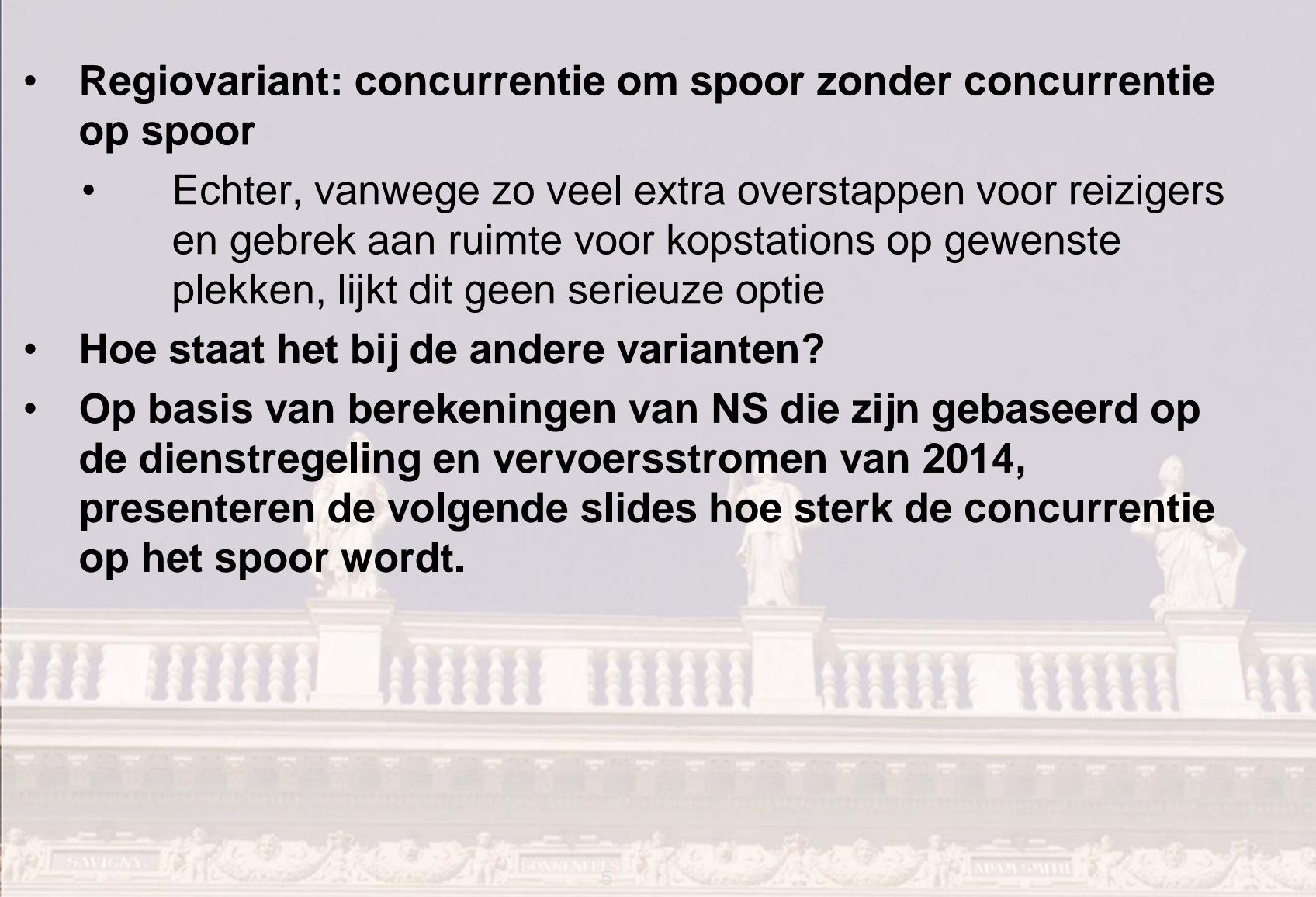


## Positie van HRN

- **Onderscheid concurrentie *om* het spoor en *op* het spoor**
- **Kiezen voor een Goed Spoor:**
  - „Aangezien concurrentie op het spoor in de praktijk alleen economisch efficiënt is als de netwerkvoordelen (economies of density) zeer beperkt zijn, komt het zelden voor bij het nationale reizigersvervoer. Meestal is concurrentie om het spoor wel mogelijk”
- **Mijn centrale Stelling: Geen significante uitbreiding concurrentie *om* het spoor mogelijk, zonder invoering van concurrentie *op* het spoor.**
  - Wenselijk?
  - Ervaringen tot nu toe met concurrentie om het spoor verschillen wezenlijk van mogelijk verdere invoeringen van meer concurrentie
- **Hier: (Mogelijke) Gevolgen voor de reiziger van verschillende varianten die de mogelijkheid geven meer spoorlijnen aan te besteden**



- **Regiovariant: concurrentie om spoor zonder concurrentie op spoor**
  - Echter, vanwege zo veel extra overstappen voor reizigers en gebrek aan ruimte voor kopstations op gewenste plekken, lijkt dit geen serieuze optie
- **Hoe staat het bij de andere varianten?**
- **Op basis van berekeningen van NS die zijn gebaseerd op de dienstregeling en vervoersstromen van 2014, presenteren de volgende slides hoe sterk de concurrentie op het spoor wordt.**





# Corridorvariant

	Keuze tussen corridors: Concurrentie op het spoor	Geen keuze tussen corridors: Concurrentie om het spoor
Gehele reis moet afgelegd met 1 corridor	20%	53%
Gehele reis kan afgelegd met 1 of 2 corridors	16%	n.v.t.
Gehele reis moet afgelegd met 2 of meer corridors	5%	6%
Totaal	41%	59%





## Enkele voorbeelden

- **Concurrentie waarbij reizigers van één corridor gebruik maken**
  - Amsterdam – Rotterdam
  - Breda – Tilburg
  - Arnhem – Nijmegen
  - Groningen - Zwolle
- **Concurrentie waarbij reizigers van twee corridors gebruik maken**
  - Den Bosch – Rotterdam
  - Eindhoven – Zwolle
- **Concurrentie waarbij reizigers of van één of twee corridors gebruik maken**
  - Roosendaal – Zwolle



- **Vervoerder op gele lijn kan veel sneller van Amsterdam naar Rotterdam reizen door tussenliggende stations over te slaan om concurrerend aanbod met rode lijn te creëren.**
  - Mooi voor reizigers Amsterdam – Rotterdam, maar minder voor reizigers op tussengelegen stations
  - Minder interesse voor implicaties voor reizigers die ook van andere corridors gebruik maken
- **Zonder prijsregulering kan verschraving van effectief aanbod ontstaan, omdat reizigers “klant zijn” bij een bepaalde corridor.**





# Productvariant

	Keuze tussen producten: Concurrentie op het spoor	Geen keuze tussen producten: Concurrentie om het spoor
Gehele reis moet afgelegd met 1 product	25%	51%
Gehele reis kan afgelegd met 1 of 2 producten.	16%	n.v.t.
Gehele reis moet afgelegd met 2 producten		9%
Totaal	41%	59%

- Nu gaan reizigers van Delfzijl naar Assen eerst met Arriva (X), dan met NS (Y).
  - Prikkel om reizen op elkaar aan te laten sluiten
- Indien X ook de sprinter van Groningen naar Assen verzorgt, en Y de intercity verzorgt, heeft X prikkel om goede aansluiting met eigen vervolgvervoer te organiseren en slechte aansluiting met intercity van Y.
- Vergelijkbare overweging mbt stad- en streekvervoer



## HRN en decentrale lijnen

Lijndienst	Concurrentie op het spoor
<b>Noord</b>	72%
Leeuwarden – Meppel	98%
Groningen – Zwolle	63%
<b>Overijssel</b>	43%
Enschede – Apeldoorn	56%
Enschede – Zwolle	64%
Kampen – Zwolle	0%
<b>Gelderland</b>	79%
Zutphen – Nijmegen	79%
<b>Noord-Brabant</b>	64%
Breda – Den Bosch	77%
Tilburg Universiteit – Eindhoven	68%
Den Bosch–Nijmegen	66%
<b>Limburg</b>	69%
Roermond–Randwyck	69%
Sittard – Heerlen	69%

- Rapport “Kiezen voor een goed spoor” (p. 17) noemt enkele stoptreinen als mogelijkheid voor verdere decentralisatie
- Uitgangspunt: alle reizigers die tussen stations reizen die door de lijnen verbonden worden (waar dus ook reizen in zitten die niet met de desbetreffende lijnen worden gemaakt, maar waar dat wel een keuze voor was). Bijvoorbeeld, een reiziger tussen Enschede en Zwolle kan of met de Sprinter reizen of met de intercity met een overstap in Deventer.



# Voorbeeld van beperkt HRN in Brabant

- **Wie zijn dit zoal? Neem reis Arnhem - Eindhoven; 16% van hen maakt gebruik van de stoptrein tussen Nijmegen en Den Bosch.**
  - Intercity tussen Nijmegen en Den Bosch rijdt maar 2 keer per uur.
  - Variant met stoptrein en 1 keer extra overstap is maar 1 minuut minder snel, of men hoeft niet extra over te stappen maar wel 14 minuten langer onderweg.
  - Voor reizigers Arnhem - Eindhoven is stoptrein optie

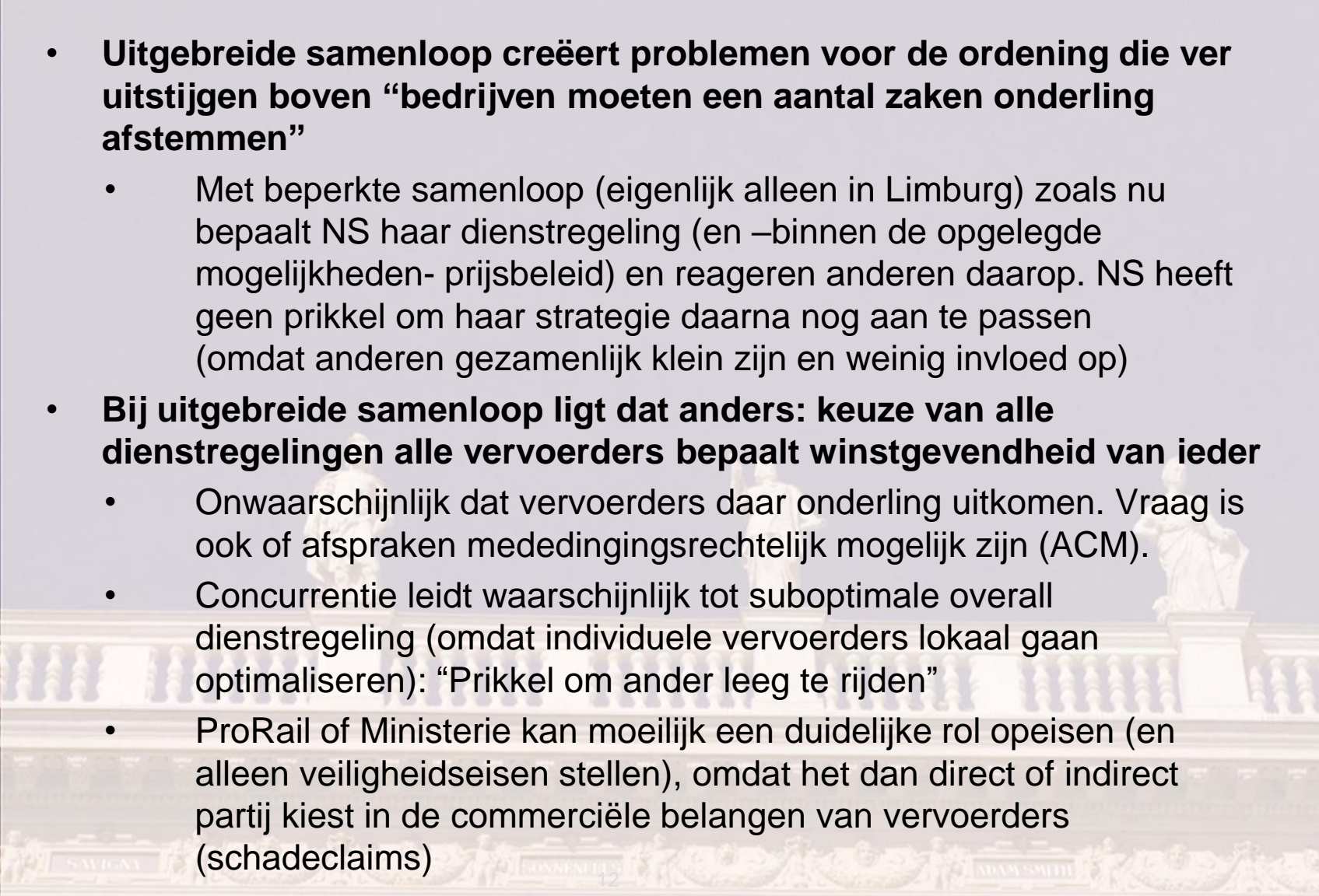
Reisoptie 1 (82%)	Reisoptie 2 (10%)	Reisoptie 3 (6%)	Reisoptie 4 (2%)
Arnhem	Arnhem	Arnhem	Arnhem
57min met IC	13min met IC	13min met IC	31min met ICE
Den Bosch 6min wachten	Nijmegen 6min wachten	Nijmegen 6min wachten	Utrecht 9min wachten
19min met IC	41min met stoptrein	78min met stoptrein*	49min met IC
Eindhoven	Den Bosch 5min wachten	Eindhoven	Eindhoven
	18min met IC		
	Eindhoven		
Totaal: 82min	Totaal: 83min	Totaal: 97min	Totaal: 89min

- **Indien stoptreinen Brabant in aparte concessie zouden worden ondergebracht, zal concurrentie op spoor ontstaan met mogelijk minder reisopties voor reiziger**



# Concurrentie op het spoor I: Mededingingsissues en schadeclaims

- **Uitgebreide samenloop creëert problemen voor de ordening die ver uitstijgen boven “bedrijven moeten een aantal zaken onderling afstemmen”**
  - Met beperkte samenloop (eigenlijk alleen in Limburg) zoals nu bepaalt NS haar dienstregeling (en –binnen de opgelegde mogelijkheden- prijsbeleid) en reageren anderen daarop. NS heeft geen prikkel om haar strategie daarna nog aan te passen (omdat anderen gezamenlijk klein zijn en weinig invloed op)
- **Bij uitgebreide samenloop ligt dat anders: keuze van alle dienstregelingen alle vervoerders bepaalt winstgevendheid van ieder**
  - Onwaarschijnlijk dat vervoerders daar onderling uitkomen. Vraag is ook of afspraken mededingingsrechtelijk mogelijk zijn (ACM).
  - Concurrentie leidt waarschijnlijk tot suboptimale overall dienstregeling (omdat individuele vervoerders lokaal gaan optimaliseren): “Prikkel om ander leeg te rijden”
  - ProRail of Ministerie kan moeilijk een duidelijke rol opeisen (en alleen veiligheidseisen stellen), omdat het dan direct of indirect partij kiest in de commerciële belangen van vervoerders (schadeclaims)





## Concurrentie op het spoor II: Mededingingsissues en prijsbeleid

- Zijn bedrijven vrij om eigen prijsbeleid te kiezen?
- Bij uitgebreide samenloop bepaalt keuze van prijsstelling alle vervoerders winstgevendheid van een ieder. Onwaarschijnlijk dat vervoerders onderling akkoord kunnen sluiten
  - Kan een kortingskaart of abonnement van grotere vervoerder (nu NS) geïnterpreteerd worden als concurrentievervalsing? (Prijsdiscriminatie kan geïnterpreteerd worden als misbruik van een economische machtspositie)
  - Worden partijen gedwongen abonnementen van anderen te accepteren?
    - Zo ja, wie kan dat aan commerciële partijen opleggen?
    - Zo nee, heeft grotere vervoerder (nu NS) een prikkel om abonnement van een kleinere vervoerder te accepteren?
    - Worden reizigers dan op extra kosten gejaagd?
    - Of wordt hun keuzevrijheid extra belemmerd, omdat ze nog maar met twee in plaats van vier treinen per uur kunnen reizen?



# Conclusie

- **Concurrentie op het spoor kan tot voor reizigers ongewenst gedrag leiden, omdat vervoerders slechts naar eigen deelbelang kijken**
- **Significant verdere invoering van concurrentie *om* het spoor kan alleen door invoering concurrentie *op* het spoor**
- **Het is niet goed in te zien, hoe gegeven de mededingingsregels, individuele vervoerders een product tot stand kunnen brengen dat in belang is van “gemiddelde” reiziger**
- **Centrale regie is nodig, maar geef je die (bij streven naar meer marktwerking) in handen van een partij die zelf geen marktprikkel heeft? “Marktwerking op zijn kop”**
- **Innovatie lijkt moeilijker te worden daar waar meer partijen (met kortere tijdshorizon) betrokken moeten worden**



- **Significante verdere uitbreiding van concurrentie *om* het spoor leidt tot concurrentie *op* het spoor**
- **Zonder sterke regie, zijn reizigers niet gebaat bij concurrentie *op* het spoor**

