



Vereniging Publiek Vervoerrecht

Vereniging Publiek Vervoerrecht

## Verslag Voorjaarsvergadering 2013

*'Liberalisering van het spoor gelukt? Het vierde spoorwegpakket.'*

door mr. A.W. Hagdorn <sup>1</sup>

Op donderdagmiddag 16 mei 2013 organiseerde de Vereniging Publiek Vervoerrecht ("VPV") een seminar waarin centraal stond het (toenmalige) maatregelenpakket dat liberalisering van het spoorvervoer moest bevorderen. Het betrof onder meer (de implementatie van) de EEG-richtlijnen 91/440 (liberalisering spoorwegen), 95/18 (exploitatievergunningen) en de latere EG-richtlijnen 2001/12 (toegang tot Trans-Europees Netwerk goederenvervoer per spoor), 2001/13 (verruiming vergunningplicht tot alle spoorwegondernemingen in de Gemeenschap), 2001/14 (toewijzing infrastructuurcapaciteit, veiligheids certificering en heffing van gebruiksrechten voor binnenlandse en internationale spoorwegdiensten) en 2001/16 (interoperabiliteit Trans-Europese spoorwegsysteem). Deze richtlijnen zijn in de loop van de tijd geïmplementeerd in de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000. De richtlijnen 91/440, 95/18 en 2001/14/EG zijn ingetrokken of gewijzigd bij richtlijn 2012/34 (herziening van het eerste spoorwegpakket) die ziet op de instelling van één Europese spoorwegruimte.

Tien jaar later belicht de VPV de vraag in hoeverre het spoor werkelijk toegankelijk is gemaakt voor potentiële markttoetreders en in hoeverre een "level playing field" is ontstaan tussen bestaande en/of nieuwe marktpartijen? Aanleiding daartoe vormt de presentatie van de Europese Commissie eind januari 2013 van het zgn. "vierde spoorwegpakket" met regels voor de opening van de nationale markt voor personenvervoer, voor (verbeterde) scheiding tussen het (beheer van) infrastructuur enerzijds en de vervoerstaken (exploitatie) anderzijds en voor Europese certificering en toelating van spoorwegondernemingen en spoorvoertuigen.

De bijeenkomst vond plaats op 16 mei 2013 bij Pels Rijcken & Drooglever Fortuin Advocaten en Notarissen te 's-Gravenhage.

Als sprekers traden op:

- Mevr. ir. **M. Stefanski** (senior beleidsmedewerker directie openbaar vervoer en spoor, Ministerie Infrastructuur en Milieu):

Postbus 2888  
3000 CW Rotterdam

Blaak 310  
3011 GA Rotterdam

t (010) 224 61 95  
f (010) 224 65 26

info@verenigingpubliekvervoerrecht.nl  
www.verenigingpubliekvervoerrecht.nl

ABN AMRO 41.10.01.663  
GIRO 55.17.033

KVK AMSTERDAM 40537736

<sup>1</sup> Mr A.W. Hagdorn is bestuurslid van de VPV en als bedrijfsjurist werkzaam bij NS.

"Het vierde spoorwegpakket"

- Mevr. mr. drs. **R. Elzinga** (Hoofd Regulatory Affairs & Compliance, NS):  
"Het Europa van drie snelheden. De Nederlandse Spoorwegen: een bijzondere positie?"
- De heer **M. Lageirse** (CEO Veolia Transport):  
"Vierde spoorwegpakket, droom of nachtmerrie?"

## Het vierde spoorwegpakket

Stefanski behandelde eerst in vogelvlucht de historie van de Europese regelgeving:

Het begon met spoorwegrichtlijn 91/440/EEG die de markt opende voor internationaal goederenvervoer en internationale samenwerkingsverbanden voor internationaal reizigersvervoer. In 2001 kwam het eerste spoorwegpakket met nadere marktordeningsregels voor capaciteitsverdeling en gebruiksvergoeding. Het tweede spoorwegpakket uit 2004 bevatte regels voor de openstelling van de binnenlandse markt voor goederenvervoer en veiligheidsregels. In 2007 zag het derde spoorwegpakket het licht met regels voor opening van de markt voor het internationaal personenvervoer, reizigersrechten en machinisten. In 2007 kwam de verordening 1370/2007/EG voor "*public service obligations*" voor het aanbesteden van openbare dienstcontracten/concessies. Daarbij geldt voor het spoor dat deze contracten/concessies ook onderhands gegund mogen worden. In 2012 zag richtlijn 2012/34/EG het licht betreffende de herziening (recast) van het eerste spoorwegpakket. In januari 2013 deed de Europese Commissie een voorstel voor het vierde spoorwegpakket.

Vervolgens zette Stefanski de *Lange Termijn Spooragenda* uiteen. Dit is een beleidsstuk van het ministerie van Infrastructuur en Milieu ("IenM") van februari 2013 met daarin de visie op het spoor, de ambities daarbij en de daaraan verbonden doelen tot 2028. Hoofddoel van de Lange Termijn Spooragenda is de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct te verbeteren zodat de reiziger en de verlader de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken. De Europese regelgeving geeft ruimte voor de huidige en de voorgenomen marktordering in Nederland. Die is gebaseerd op een aan NS onderhands gegunde hoofdrailnetconcessie voor tien jaar, regionaal aanbestede spoorconcessies, open toegang voor goederenvervoerders en open toegang voor internationale personenvervoerders. De in de Lange Termijn Spooragenda genoemde visie, ambitie en doelen vormen de basis voor de operationele uitwerking door NS en ProRail en een beleidsmatige uitwerking door IenM voor vernieuwing van het spoorsysteem. Dit betreft onder meer beleidsvragen op het gebied van spoorgoederenvervoer en regionaal spoorvervoer, de uitwerking van een afwegingskader en het uitwerken van de Europese spooragenda. Dit leidt tot een herijking van de bestaande investeringsprojecten en programma's, een actualisering van de sturing en eventueel wijzigingen in de ordening van de spoorsector.

Vervolgens zoemde Stefanski in op de inhoud van het door de Europese Commissie op 30 januari 2013 voorgestelde vierde spoorwegpakket. De Europese Commissie wil de positie van het spoor ten opzichte van andere vervoermodaliteiten verbeteren. Ook wordt een doelmatiger besteding van het publieke geld beoogd. Daartoe stelt de Europese Commissie voor om de nationale markt voor het personenvervoer per spoor te openen, de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te vergroten en de technische toegangsbarrières tot het spoor te beslechten door Europese certificering van spoorwegondernemingen en voertuigtoelating.

### *Opening markt nationaal spoorvervoer*

Het openen van de nationale markt voor het personenvervoer per spoor moet worden gerealiseerd door de vrije toegang tot de spoormarkt en verplichte aanbesteding van openbare dienstcontracten (concessies). De vrije toegang tot de spoormarkt zou dan inhouden dat personenvervoerders vanaf 2019 hun diensten op het Nederlandse net kunnen aanbieden. Toegang kan slechts worden geweigerd als uit een toets door de Autoriteit Consument en Markt (voorheen de Nederlandse Mededingingsautoriteit) zou blijken dat het economisch evenwicht ten opzichte van een bestaand openbaar dienstcontract (zoals de hoofdrailnetconcessie van NS) in gevaar wordt gebracht. De criteria van deze "economisch evenwichtstoets" moeten van te voren worden bepaald.

Bij de verplichte aanbesteding van openbare dienstcontracten is uitgangspunt dat de omvang van een dergelijk contract maximaal tien miljoen treinkilometers is of een derde van het totaal aantal treinkilometers dat als openbaar dienstcontract wordt aanbesteed. Deze criteria zijn overigens arbitrair. De aanbestedende autoriteit kan het aantal contracten dat aan één vervoerder wordt gegund beperken. Spoorwegondernemingen die in één holding zitten met de infrastructuurbeheerder zouden de toegang tot het spoor in een ander land geweigerd kunnen gaan worden. De verplichte aanbesteding is voorzien vanaf 3 december 2019 met een overgangsperiode tot 31 december 2022 voor contracten die gegund zijn tussen 1 januari 2013 en 3 december 2019. Randvoorwaarde is dat de lidstaten verantwoordelijk zijn dat aanbieders toegang hebben tot het benodigde treinmaterieel. Indien er geen functionerende markt voor treinmaterieel zou zijn, dan moet de lidstaat garanties stellen. Dat kan zij doen door een eigen vloot te beheren, financiële garanties te verstrekken of de overname van treinmaterieel te organiseren. Uitvoeringsmaatregelen van de Europese Commissie moeten richting geven aan de overname van het treinmaterieel. De overgang van personeel kan plaatsvinden volgens bestaande regelgeving, zoals het BW voor overgang van onderneming en aanvullend de Wet personenvervoer 2000. De organisatie van een gezamenlijk treinticket- en informatiesysteem is toegestaan, mits dat non-discriminatoir gebeurt.

## *Onafhankelijkheid infrastructuurmanager*

Het voorstel van de Europese Commissie voorziet voorts in een volledige juridische- en organisatorische scheiding tussen beheerder en vervoerder, zoals in Nederland sinds 2005 wordt toegepast. Indien bij de inwerkingtreding van de beoogde scheiding de infrastructuurbeheer- en vervoerstaken in één holding zitten, dan kan de holding in stand blijven. Dan dient wel geborgd te zijn dat geen kruissubsidiëring plaatsvindt. De inkomsten van de beheerder mogen niet voor de financiering van de holding of als garantstelling voor leningen van andere bedrijfsonderdelen worden gebruikt. Het management van de beheerder mag ook geen invloed uitoefenen op andere bedrijfsonderdelen. Voor NS en ProRail geldt dat deze sinds 2005 juridisch geheel los van elkaar staan. Het is niet toegestaan dat zij weer in één holding komen te zitten. Wel is er ruimte voor operationele samenwerking, bijvoorbeeld op het gebied van opheffen van verstoringen door instelling van het Operationeel Coördinatie Centrum Rail (OCCR)<sup>2</sup> en het verstrekken van reisinformatie. De voorstellen vereisen dat alle infrastructuurfuncties in één hand zijn. Het is mogelijk om de aanleg en onderhoudswerkzaamheden uit te besteden aan spooraanneemers, wat in Nederland de praktijk is. Verder zou er een coördinatieorgaan moeten komen voor infrastructuurbeheerders en vervoerders voor advisering over onder andere onderhoudsbehoefte, gebruiksvergoeding en capaciteitsverdeling. Ten slotte beoogt de Europese Commissie de oprichting van één Europees netwerk van infrastructuurbeheerders voor de internationale coördinatie.

## *Technische voorstellen*

Het vierde spoorwegpakket voorziet in een belangrijke uitbreiding van de taken en de bevoegdheden van het Europees spoorwegagentschap/European Railway Agency ("ERA"). De voertuigtoelating en certificering van spoorwegondernemingen in Europa zouden moeten gaan plaatsvinden onder verantwoordelijkheid van de ERA. Daartoe dient de governance en besturing van de ERA te worden aangepast. Voor voertuigtoelating geldt dat dit in samenwerking met de nationale veiligheidsinstanties dient te geschieden. Voor Nederland is dat de Inspectie Leefomgeving en Transport. Daarnaast moeten de vervoerders de verantwoordelijkheid krijgen om samen met de infrabeheerder te komen tot toelating tot het netwerk. De toetsende rol van de ERA van de nationale regels moet worden verbeterd.

## *Standpunt kabinet*

Stefanski geeft aan dat het kabinet heeft vastgesteld dat door deze voorstellen het niet meer mogelijk zal zijn om de concessie voor het hoofdrailnet tot 2025 aan NS te gunnen nu er een overgangstermijn geldt tot 2023. Andere personenvervoerders kunnen vanaf 2019 naast NS vervoerdiensten aanbieden op het huidige hoofdrailnet. Dat zou neerkomen op concurrentie

<sup>2</sup> Het Operationeel Coördinatie Centrum Rail is het landelijk coördinatiecentrum van ProRail waarin de meeste spoorwegondernemingen fysiek zijn vertegenwoordigd. Hierdoor kan bij calamiteiten en noodsituaties snel het noodzakelijke overleg worden gepleegd voor een efficiënte bijsturing.

op het spoor in plaats van het huidige model van concurrentie om het spoor. Bovendien zou het huidige hoofdrailnet in drie delen moeten worden gesplitst en aanbesteed. ProRail en NS kunnen niet meer worden samengevoegd tot één holdingbedrijf. Het kabinet heeft dan ook een voorlopig negatief oordeel gegeven over de marktopeningsvoorstellen en een overwegend positief oordeel gegeven over de voorstellen voor de positie van de beheerder en de technische voorstellen. Belangrijkste zorgpunten zijn de inperking van nationale speelruimte bij de toch al relatief kleine Nederlandse spoormarkt, de mogelijke beperking van het voornemen om de hoofdrailnetconcessie tot 2025 aan NS te gunnen en het risico op een versnipperd netwerk en daardoor een verslechtering van de dienstverlening aan de reiziger. In het kader van de Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen ("BNC-fiche") zal een impactstudie plaatsvinden naar de effecten van het vierde spoorwegpakket, de sociale- en arbeidsrechtelijke gevolgen voor personeel en de praktische inpasbaarheid van de voorstellen tot certificering en voertuigtoelating. Deze studie moet november 2013 gereed zijn. Stefanski geeft aan dat het gaat om voorstellen. Het is zeker niet uitgesloten dat deze nog gewijzigd (geamendeerd) of deels ingetrokken zullen gaan worden. Vooral het aspect van de markttoegang en de positie van de beheerder zijn politiek gevoelige kwesties.

## Het Europa van drie snelheden. NS: een bijzondere positie?

Elzinga begon haar inleiding met een korte schets van NS en diens positie in het Europese spoorlandschap. NS behoort tot de top vijf van Europa. Sinds 1995 heeft in Nederland niet alleen een boekhoudkundige scheiding plaatsgevonden tussen de beheer- en vervoeractiviteiten, maar ook een verdergaande juridische scheiding daartussen, in eerste instantie binnen de NS holding en later door ProRail juridisch volledig af te splitsen. NS is financieel gezond, heeft onder meer een concessie (een openbare dienstcontract) voor het hoofdrailnet waar NS voor betaalt en is onderworpen aan toezicht door de Staat als concessieverlener en door de ACM. Dat ACM-toezicht betreft algemeen toezicht op grond van de Mededingingswet en sectorspecifiek toezicht door de vervoerkamer van de ACM op grond van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000. Daarnaast is NS omgeven door relatief grote partijen als DB AG/Arriva, Transdev/Veolia/Connexion en SNCF/Keolis, die een aanzienlijk marktaandeel hebben in Europa.

Elzinga geeft aan dat sinds 1991 de spoorsector met een veelheid van voortdurende wijzigende Europese regelgeving werd geconfronteerd, waaronder richtlijn 2012/34 over de herziening van het eerste spoorwegpakket (*recast*) die november 2012 is gepubliceerd. Hier moet de sector zich voortdurend op (her)inrichten. Dit draagt niet bij tot stabiliteit. Huidig sluitstuk van deze "long and bumpy road" van inbesteden, aanbesteden en onderhands gunnen is het voorstel van de commissie voor het vierde spoorwegpakket van 30 januari 2013. De vraag is echter of dit voorstel voldoende robuust is, of dat binnen afzienbare tijd

zelfs een vijfde spoorwegpakket nodig zal zijn om onvolkomenheden te ecarteren.

De drie belangrijkste onderwerpen bij de regulering van de spoormarkt zijn de splitsing tussen of juist samenvoeging van beheer en vervoer, of de openbare dienstcontracten wel of niet openbaar aanbesteed dienen te worden en de vraag of meer competitie leidt tot verbetering van de kwaliteit en meer tevredenheid van de treinreiziger.

Nederland is een dicht bevolkt land. De spoorweginfrastructuur wordt extreem intensief benut. Welk marktmodel je ook kiest, door de aard en hoge benutting van die infrastructuur zijn de mogelijkheden tot het laten rijden van meer treinen in Nederland beperkt. Daarnaast is het maar de vraag of splitsing (*unbundling*) tussen beheer en vervoer per definitie leidt tot meer concurrentie, groei, verbetering van de efficiency en verlaging van de kosten. Spreekster wijst op de in opdracht van de Britse regering uitgevoerde studie *"Rail Value for Money"*<sup>3</sup> en het onderzoek van de universiteit van St. Gallen (Zwitserland): *"Governance of competition in the Swiss and European Railway Sector"*<sup>4</sup>. Deze studies wijzen uit dat dit niet het geval is.

Elzinga geeft aan dat het vierde spoorwegpakket de stabiliteit van het marktordeningskader dient te borgen. Maar kan daarvan sprake zijn als we tegelijkertijd moeten vaststellen dat in veel lidstaten de implementatie van de eerste drie spoorwegpakketten grote achterstand heeft opgelopen en zelfs heeft geleid tot diverse infractieprocedures? Er dienen in veel lidstaten nog forse wetgevingsinspanningen te worden geleverd om de eerste drie pakketten en de recast te implementeren. Al deze inspanningen zouden deels worden ingehaald door het vierde spoorwegpakket. Bovendien zijn door de CER kritische kanttekeningen gezet bij de door de Europese Commissie uitgevoerde impactanalyse. Deze analyse gaat voorbij aan de hierover bestaande wetenschappelijke literatuur, de onderbouwing van de impactanalyse is dubieus, er is onvoldoende rekening gehouden met de kosten van splitsing en de Europese Commissie maakt zich schuldig aan een cirkelredenering. De CER stelt voor om in te zetten op de hoogst mogelijke efficiency en het verzekeren van een non-discriminatoire markttoegang. Als alternatief voor splitsing stelt de CER voor toereikende bevoegdheden van de toezichhoudende instanties om non-discriminatoire toegang te borgen. Ook moet het de lidstaten worden toestaan om een governancestructuur te kiezen die is gebaseerd op economische- en financiële beginselen. Elzinga stelt dat Nederland zich neutraal in het debat zou kunnen opstellen zolang er voldoende waarborgen zijn dat de infrastructuurbeheerder voldoende onafhankelijk is. Voorts ziet Nederland de noodzaak en de voordelen voor non-discriminatoire toegang van de spoorwegondernemingen. Tegelijkertijd dienen de operationele nadelen in het oog te worden gehouden. De spoorwegondernemingen en de infrabeheerder moeten met elkaar kunnen blijven samenwerken, zoals in Nederland met het OCCR en de gezamenlijke inkooporganisatie VIVENS voor energie het geval is. Ook Elzinga signaleert dat het vierde spoorwegpakket het risico met zich mee brengt voor de systeemintegriteit door verdere versnippering, met als gevolg inefficiënt gebruik van de

<sup>3</sup> Rail Value For Money Study van Sir Roy Mc Nulty van mei 2011, opgesteld in opdracht van de Department of Transport en de Office of Rail Regulation (<http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/ConWebDoc.10401>).

<sup>4</sup> Governance of competition in the Swiss and European Railway Sector van prof. M. Finger en dr. A. Rosa van mei 2012 (<http://fsr.eu.eu/Documents/ResearchReport/Transport/GovernanceCompetitionRailwaySector.pdf>)

infrastructuur en verdere complexiteit voor de reizigers. Ook is het de vraag of in de lidstaten voldoende onafhankelijke toezichthouders met adequate bevoegdheden, middelen en staf aanwezig zijn voor de handhaving van de beoogde veranderingen. Ten slotte signaleert zij dat het risico bestaat op een forse toename van transactie- en toezichtkosten. Hierdoor kunnen beoogde efficiencywinsten en besparingen teniet worden gedaan.

Het vierde spoorwegpakket komt naar haar mening te vroeg en vergroot juist het *"unlevel playing field"* in plaats van dat te verkleinen. De verschillen tussen de lidstaten zijn nog te groot. Eerst moeten de eerste drie spoorwegpakketten in alle lidstaten worden geïmplementeerd en zullen alle lidstaten adequaat toegeruste en onafhankelijk functionerende toezichthouders moeten hebben. Pas dan kun je de Europese markt voor nationaal personenvervoer open gaan stellen. Dan moet aan drie essentiële voorwaarden worden voldaan: het subsidiariteitsbeginsel inhoudende dat besluiten om al dan niet aan te besteden zoveel mogelijk op het niveau van de lidstaat zelf worden genomen, wordt in acht genomen, de borging van het openbaar vervoer als publiek belang/dienst van algemeen economisch nut moet gewaarborgd blijven tegen redelijke en voorzienbare kosten en er dienen eenduidige toetsingscriteria te komen ter bescherming van het economische evenwicht in verband met al gegunde openbare dienstcontracten. Indien dit niet is ingericht wordt het Europa van drie verschillende snelheden in stand gehouden: Unbundled vs. Bundled, Open Market vs. Closed Market en Financieel gezond vs. Semi-failliet.

## Vierde spoorwegpakket, droom of nachtmerrie?

Lageirse begint zijn inleiding met de prikkelende stelling dat het openbaar vervoer in Nederland 68 % efficiënter kan. Het vierde spoorwegpakket kan daar volgens hem een rol in gaan spelen.

Hij stelt de vraag voor wie wij openbaar vervoer verrichten? Dat is niet voor de politiek, het ministerie, NS, Veolia of Arriva en ook niet voor de vakbonden en het personeel. We doen het uitsluitend voor de reiziger en de belastingbetaler. Zij moeten kiezen voor hetzij de bestaande Nederlandse situatie met NS als grootste spoorvervoerder, hetzij voor liberalisering en concurrentie en dus meer efficiency. Daarbij geldt dat het gekozen systeem een middel is; het is geen dogma of een doel op zichzelf.

Lageirse wijst erop dat 25 jaar geleden geen marktwerking bestond in de luchtvaartsector. De (reizigers)markt voor luchtvervoer werd gedomineerd door de nationale en monopolistisch opererende luchtvaartmaatschappijen. De reizigerstarieven waren hoog, ondanks de subsidies uit de openbare middelen. In 1987 startte het liberaliseringsproces. In 1996 werd cabotage (binnenlands vervoer) vrijgegeven en kwam er een verbod op staatssteun uit Europa. Het resultaat hiervan was dat het vervoervolume en keuzemogelijkheden voor de reiziger

toenamen tegen lagere tarieven en zonder overheidssubsidie. Zogenaamde onrendabele lijnen werden getransformeerd tot zwaar beconcurrerde, winstgevende lijnen. Dit alles ging gepaard met hevig verzet van de traditionele, nationale maatschappijen die hun positie in stand trachtten te behouden. De opening van de interne markt is dan ook met regulering en rechtszaken afgedwongen, met als belangrijkste aanjager Jacques Delors.

Eenzelfde beeld valt waar te nemen in de telecom- en de energiesector. In de telecomsector verscheen in 1998 het Europese reguleringskader voor de liberalisering van deze sector. De OPTA werd verantwoordelijk voor het toezicht. De liberalisering leidde tot hogere kwaliteit, toegankelijkheid, doelmatigheid, marktdynamiek en meer werkgelegenheid. De gerealiseerde efficiency kwam tot uiting in hogere investeringen, lagere kosten voor de consument en een lagere overheidsbijdrage. Ook in de energiesector was sprake van een aanloop van twintig jaar met veel verzet. De netbeheerder en de gebruikers werden gesplitst; infrabeheerder Tennet werd opgericht waarbij tarieven werden gereguleerd. In deze sector kwam de hogere productiviteit overigens voornamelijk ten goede aan de overheden, in plaats van aan de consument.

Kenmerkend is dus steeds dat de sector veel verzet biedt en dat er een lange periode nodig is om liberalisering in te voeren. De sector betoogt steevast dat het beheer van de nutsfuncties complex is, dat iedere sector anders is en zich niet voor liberalisering leent. Druk vanuit Europa was nodig om hier doorheen te breken om meer volume, keuze en lagere tarieven te realiseren en de overheidsbijdragen terug te dringen. De Europese Commissie is van mening dat de spoorsector zich thans in een situatie bevindt waarin de luchtvaart zich 25 jaar geleden bevond. Verdere EU – regulering en een toezichthouder (*regulator*) met tanden moeten leiden tot volumestijging en tot innovatie en investeringen. De overheid zal het regulerende kader en het toezicht daarop moeten verzorgen; dit leidt tot minder of geheel geen subsidie.

Spreker haalt vervolgens Michiel Boersma aan, voorzitter van het Topteam Sector Energie en voorzitter van de RvC van ProRail. Boersma schetste een scenario waarbij EU regelgeving en een sterke regulator zorgen voor een efficiencyslag op het spoor vergelijkbaar met die in de luchtvaart. Die efficiencyslag zou neerkomen op 30 % groei en 30 % efficiencyverhoging. In dat scenario zou de omzet van de vervoerders stijgen van 2.2 naar 3.7 miljard Euro. De kosten van de vervoerders zouden dalen van 1.6 naar 1.1 miljard Euro. Ook de kosten van de beheerder zouden dalen van 1.6 naar 1.1 miljard Euro. In plaats dat er aan het gehele spoorstelsel 1 miljard Euro moet worden toegevoegd ("subsidie"), zou er in dat scenario een overschot bestaan van 1.5 miljard Euro.

Voor de spoorsector geldt thans dat als de subsidie zou worden verlaagd, dat dan bij de huidige efficiencystandaard de prijzen omhoog zouden moeten en/of het productaanbod naar



beneden zou moeten worden bijgesteld. De oplossing moet echter liggen in het vergroten van de efficiency van de branche als geheel. Lageirse acht het mogelijk 68 % efficiencyvoordelen te behalen uit onder meer lagere personeels-, materieel- en indirecte kosten, aanbesteding van concessies, output sturing en multimodale concessies.

Lageirse wijst voorts op "*Het Nieuwe Spoorplan*" van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN).<sup>5</sup> Beter en sneller zijn de hoofddoelen. In dit plan worden hogere frequenties, extra stations, kortere reistijden en betere aansluitingen met de bus voorgesteld. De reizigers krijgen ruim 30 % meer spooraanbod.

Spreker schetst een beeld dat velen zorg hebben over de toekomst van NS in Nederland. NS vertegenwoordigt een grote waarde voor de overheid. Als de markt voor het binnenlands personenvervoer per trein open gaat, dan zou de overheid moeten overwegen om NS te verkopen ter voorkoming van waarde vernietiging. Dit scenario hoeft zich niet voor te doen indien NS thans start met een drastische efficiëncyslag, met een andere structuur, hogere productiviteit, hogere servicegraad, een efficiënter en minder kwetsbaar dienstregelingsmodel en een efficiëntere inzet van treinen in de uithoeken van het land. De vraag is echter of dit mogelijk is met de politiek zo dicht op NS. Spreker noemt daarbij de mogelijkheid van de managementaanbesteding waarbij het topmanagement van NS (periodiek) wordt vervangen. De hoofdtrainnetconcessie van NS en het regeerakkoord sluiten deze optie niet uit.

Spreker eindigt dat het vierde spoorwegpakket naar zijn oordeel een droom is voor de reiziger en de belastingbetaler, een nachtmerrie voor NS en andere monopolisten, een dilemma vormt voor regeringen, een kans is voor concurrenten en regionale overheden en in ieder geval werk betekent voor juristen en consultants.

Na beantwoording van de vragen uit de zaal en de nodige discussie tussen de sprekers en met de zaak, werd deze geslaagde bijeenkomst afgesloten met een door Pels Rijcken & Drooglever Fortuin aangeboden borrel.

<sup>5</sup> Het Nieuwe Spoorplan van de Federatie

Mobiliteitsbedrijven Nederland, Sneller en Beter,

FMN, 16 februari 2011.