



## Bijklussende spoorbedrijven, inspiratie voor wegbeheer?

**Auteur(s):**

Hiddink, C.

*De auteur is werkzaam bij de directie Besturing en Strategie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.***Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4383, pagina D31, 15 november 2002

**Rubriek:**

Dossier: Nieuwe wegen verkend

**Trefwoord(en):**

*In Japan zijn spoorbedrijven al lang geen spoorbedrijven meer<sup>1</sup>. Een van de bijzondere karakteristieken van Japanse spoorstelsel is dat spoorondernemingen sinds 1987 ook actief mogen zijn in niet-spoor activiteiten<sup>2</sup>. Is dit bijklussen van spoor infrastructuurbeheerders niet een interessant gegeven om eens los te laten op weginfrastructuur? Op het gevaar af Hollandse appels met Japanse peren te vergelijken, een Japans intermezzo.*

**De Japanse overheid heeft in 1987 met de regionalisering en privatisering van de nationale spoorvervoerder het startsein gegeven voor een omvangrijke institutionele hervorming van de spoormarkt. Deze veranderingen hebben geleid tot een bonte verzameling van deelmarkten van regionale en nationale publieke, publiek-private, en private bedrijven. Het zijn vooral de private bedrijven die hun activiteiten hebben verbreed naar bijvoorbeeld vastgoedontwikkeling en andere mobiliteitsdiensten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan woonwijken, hotels, kantoren, winkelcentra, sportcomplexen, recreatieparken, busvervoer, taxivervoer, autoverhuur en luchtverbindingen. Deze bedrijfsdiversificatie strategie heeft als voordeel dat de consument een beter totaalproduct krijgt: vervoerswensen sluiten goed aan bij de dagelijkse woon-werk-winkelen en recreatie activiteiten. Daarnaast hebben de spoorvervoerders sterkere invloed op de stabiliteit en de groei van het aantal treinpassagiers en kunnen zij de capaciteit buiten de spits beter benutten. Verder heeft dit model geleid tot financieel stabiele ondernemingen, waarbij overheidssubsidiëring voor spoorvervoer sterk is afgenomen. De omvangrijke niet-spoor activiteiten hebben geleid tot speciale regulering om kruissubsidiëring, en daarmee oneerlijke concurrentie te voorkomen.**

### *Toepassing op de weg*

Wat als wegbeheerder(s) ook aan vastgoedontwikkeling en additionele dienstverlening mag (mogen) doen? Wegbeheerders kunnen dan bijvoorbeeld fuseren dan wel strategische allianties aangaan met vastgoedbedrijven, taxibedrijven, busondernemingen en bedrijventerreinen. Wegbeheerders kunnen hierdoor niet alleen een beter op elkaar afgestemd totaalproduct aanbieden, ze kunnen ook de opbrengsten uit exploitatie gebruiken om wegen aan te leggen en te onderhouden.

Bij deze kruislingse analyse van spoor naar weg moeten ook de kritische vragen worden meegenomen, zoals:

» publieke ondernemingen mogen niet concurreren met private (vastgoed)bedrijven. Dit betekent dat de wegbeheerders privaat moeten zijn. Alleen private ondernemingen kunnen immers strategische allianties aangaan met andere private activiteiten. Maar willen we wel dergelijke private allianties creëren?

» is kruissubsidiëring wenselijk?

» kan enige vorm van concurrentiedruk (concurrenten, maatstafconcurrentie, enzovoort) worden gecreëerd voor deze monopolioïde ondernemingen? Bij een stelsel van allianties kan dit vrij lastig zijn.

» hoe groot is 'het gat' tussen bedrijfseconomisch optimaal en maatschappelijk optimaal? Kan de overheid binnen dit raamwerk aanvullend beleid formuleren op bijvoorbeeld milieu en veiligheid zonder dat dit de voordelen van het systeem te niet doet?

Dossier Nieuwe wegen verkend

P. Heij: [Nieuwe wegen verkend](#)

R. Filarski, B. Toussaint: [Leren van het verleden](#)

J. van der Waard: [Ontwikkelingen en beperkingen](#)

J.M.W. Dings: [Bedrijfseconomische beprijzing kent risico's](#)

W.A. Hafkamp, P. van Driel: [De relatie tussen publieke doelen en beheersvorm](#)

W.J. van Grondelle: [Mobiliteitsmarkt goed voor bereikbaarheid en milieu](#)

J.G. Lambooy: [Interactie tussen ruimte en beheer](#)

W.J. Spit: [Dichter bij de regio](#)

E. Dijkgraaf, M. Varkevisser: [Scheiden van eigendom en exploitatie](#)

M. van Twist, F. de Zeeuw: [Betaalstroken als antwoord op congestie](#)

R. Saitua, A.S. Verrips: [Afscheiden van betaalstroken zelden gunstig voor de welvaart](#)

P. de Vries: [Een NV Infra voor het hoofdwegennet](#)

C. Oudshoorn: [Naar een echte mobiliteitsmarkt](#)

H.Meurs: [Naar een nieuw publiek beheer](#)

E.T. Verhoef, H. van Gent: [Scope-verbreding in privaat wegbeheer](#)

S.J.H. Roestenberg: [Integrale benadering grond en mobiliteit](#)

C.J.W. Hiddink: [Bijklussende spoorbedrijven, inspiratie voor wegbeheer?](#)

---

1 D.M. van de Velde, F. Mizutani, J. Preston en S. Hultén, Railway reform and entrepreneurship: a tale of three countries, proceedings of a seminar held at het European Transport Conference, Loughborough University, 14-18 september 1998.

2 F. Mizutani, D. Van de Velde en P. Reeve, Japan; research on railway competition, national report, Kobe University, School of Business Administration, Erasmus Universtiteit, Rotterdam, 1998