



Lovers laat sporen achter

Auteur(s):

Pelle, E.S.

Verschenen in:

ESB, 84e jaargang, nr. 4223, pagina 701, 1 oktober 1999

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):

Drie jaar geleden kreeg Nederland een nieuw spoorwegbedrijf. Lovers rail startte met vier treinen per dag tussen Amsterdam en IJmuiden, en ambitieuze plannen om NS in de Randstad concurrentie aan te doen. Het heeft niet zo mogen zijn. Lovers heeft weliswaar enige groei doorgemaakt: er kwam een halfuurdienst naar Haarlem en een kapitaalkrchtig moederbedrijf, de Franse nuts-gigant CGEA. Maar het sterkst is Lovers gebleven in het maken van plannen die niet uitgevoerd werden. En reizigers hebben de vruchten van de concurrentie nooit willen plukken. De treinen die wèl zijn gaan rijden, bleven leeg. Half september viel het doek.

Interessant is Lovers voor economen, omdat het om modellen voor concurrentie gaat. Lovers concurreerde 'op' het spoor, dat wil zeggen dat men vrij was om treindiensten uit te voeren die rechtstreeks concurreerden met NS. Daartegenover staat het model van concurrentie 'om' het spoor, waarin een bedrijf concurreert om een concessie voor tevoren vastgelegde dienstverlening. Concurrentie 'op' lijkt het meeste op echte marktwerking, omdat aanbieders rechtstreeks dingen naar de gunsten van de klant en niet naar die van een concessieverlenende overheid. Hoe kan het dan dat er geen mensen in de trein zaten? Daarop zijn grofweg drie antwoorden denkbaar: Lovers heeft het slecht gedaan, NS heeft zijn macht misbruikt, of het spoorwegwet is niet geschikt voor deze vorm van concurrentie.

Heeft Lovers het slecht gedaan? Daarover zijn de meningen verdeeld. Lovers heeft altijd last gehouden van het imago van de eerste trein naar IJmuiden: leuk maar langzaam (deze treinrit is zelfs nog opgenomen geweest in het 'dagjes uit'-programma van NS!). Toch had Lovers innovatieve dienstverlening. Waar NS fietsen lastig vindt en in de spits verbiedt, heeft Lovers het materieel aangepast aan het meenemen ervan. Waar NS de restauratie-afdelingen sloopt, zet Lovers een barretje in de trein waardoor de reistijd gezellig en sociaal doorgebracht kan worden. En waar NS kosten wil besparen door het aantal conducteurs beperkt te houden, hanteert Lovers een veel ruimere bezetting van personeel dat weliswaar minder goed opgeleid is, maar wel dienstverleent. De Lovers-trein bevatte dan geen reizigers, maar wel leuke ideeën.

Lastig voor Lovers was dat dit wel leuke, maar geen cruciale kwaliteitsaspecten zijn. Op snelheid bijvoorbeeld kon Lovers niet concurreren; die wordt grotendeels bepaald door de infrastructuur. Op prijs kon Lovers wel concurreren, maar hier was het vooral onhandig dat de tarieven niet met NS geïntegreerd waren zodat abonnementsreizigers één keer moesten kiezen voor Lovers of NS. Bedenk dat NS drie keer zo vaak naar Haarlem reed en ook 's avonds en op zondag, en die keuze is niet moeilijk. Voor de informatievoorziening geldt iets dergelijks: spoorboekje en gele vertrekstaten leidden de reizigers rechtstreeks de NS-trein in. Lovers had hier duidelijk last van het schaalvoordeel van de concurrent. Nu is dit soort problemen nog wel enigszins oplosbaar. Met technologie (elektronische kaartjes) en afspraken (bijvoorbeeld over een tarief waartegen reizigers van 'de ander' worden meegenomen) zouden klanten bij beide bedrijven terecht kunnen. Dit is natuurlijk niet in het belang van het bedrijf met het grootste netwerk (NS), zodat regulering ertoe moet dwingen. Zo bezien heeft Lovers gelijk dat gebrekkige bescherming tegen de monopolist (het tweede antwoord) de reden van het échec is.

Maar dat wil nog niet zeggen dat concurrentie 'op' het goede model is. Veel serieuzer zijn de coördinatieproblemen die nu nog nauwelijks aan het licht getreden zijn, omdat Lovers daarvoor te klein is gebleven. Bezien vanuit de consument gaat het om het slecht afstemmen van dienstregelingen. Concurrenten hebben er belang bij hun trein vlak vóór die van de ander te laten vertrekken, en om alleen aansluiting te bieden op treinen van hun eigen bedrijf. Dat beperkt de keuzemogelijkheden van consumenten aanzienlijk. Dit soort toestanden was in het verleden reden om de concurrerende spoorwegbedrijven Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij en Staatsspoor in elkaar op te laten gaan tot de Nederlandse Spoorwegen¹. En ook voor de beheerder van de infrastructuur levert het grote problemen op. Die beheerder - lees: overheid - zal voortdurend keuzes moeten maken over concurrerende claims op die infrastructuur en daarmee in de praktijk een grote invloed op de dienstregeling krijgen. En daar wilde de overheid nu net van af. Overigens heeft Lovers op dit vlak toch zijn sporen nagelaten. De claim van Lovers is er de oorzaak van dat de NS-treinen tussen Utrecht en Hilversum niet meer gelijkmatig over het uur gespreid zijn.

Samenvattend luiden de antwoorden: Lovers bood sympathieke en innovatieve diensten, maar kon niet concurreren op cruciale kwaliteitsaspecten - mede door toedoen van NS. Maar concurrentie 'op' het spoor is daarvoor ook niet het geschikte model. Wanneer concessies voor spoorwegdiensten worden verleend, via aanbesteding of met sterke prestatieprikkels voor het vervoerbedrijf, zijn die afstemmingsproblemen veel beter hanteerbaar. Gelukkig is dat is ook de beleidslijn waar het ministerie van Verkeer en Waterstaat op uitgekomen is. Maar laat dit niet de enige les van Lovers zijn. Het concurrentiemodel mag dan niet deugen, maar gratis fietsenvervoer en een barretje in de trein, daar kan NS nog wat van leren.

1 Niet alle gevolgen van de onzalige concurrentiestrijd konden daarmee opgelost worden. Nog steeds heeft Den Haag twee hoofdstations: 'Hollands Spoor' en 'Centraal' (vroeger: 'Staatspoor').

Copyright © 1999 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)