

Dankwoord

Met dit dankwoord wil ik me richten naar allen die geholpen hebben bij het tot stand komen van deze thesis. Daar het onmogelijk is om alle personen te vermelden die een bijdrage hebben geleverd aan dit werkstuk zal ik me beperken tot diegene die het belangrijkste waren.

In de eerste plaats richt ik een dankwoord aan mijn promotor Professor Verhoest die me met raad en daad bijstond doorheen het gehele proces. Zijn raadgevingen en adviezen zijn een grote hulp geweest. Ook zijn lessen waren een bron van informatie .

Ten tweede zou ik de steun van het thuisfront willen vermelden. De hoeveelheid steun die uit deze hoek is gekomen valt moeilijk in woorden uit te drukken.

Jens Van Laer

Inhoudsopgave

1	Kenmerken van spoorwegen	6
1.1	Netwerkindustrie	6
1.2	Kenmerken netwerkindustrie	7
1.3	Economische efficiëntie in netwerkindustrieën	11
1.4	Redenen voor hervorming netwerkindustrie	13
2	Openstellen spoorwegmarkt	15
2.1	Liberalisatie	15
2.1.1	Liberaliseringmodellen van spoorwegmarkt	16
2.2	Marktstructuren	17
2.3	Privatisering	20
2.3.1	Voor / Tegenstanders privatisatie	21
2.4	Regulering	22
2.4.1	Soorten regulering	22
2.4.2	Reguleringsintensiteit bij hervormingen	24
2.4.3	Rol van de overheid	26
2.5	Moeilijkheden liberalisatie spoorwegen	29
2.5.1	Conflict tussen rollen van overheid	30
2.5.2	Moeilijkheden van regulering	31
2.5.3	Moeilijkheden bij ontvlechting	32
3	Rol Europese Unie in spoorverkeer	34
3.1	Achteruitgang spoorverkeer	34
3.2	Bijkomende hindernissen voor één gemaakte EU interne markt	35
3.3	EU beleid	36
3.3.1	Maatregelen genomen in jaren '90	36
3.3.2	Eerste spoorwegpakket	38
3.3.3	Tweede Spoorwegpakket	39
3.3.4	Derde Spoorwegpakket	40
3.3.5	Latere voorstellen	41
3.3.6	Samenvatting EU beleid	41
4	Liberalisering van NS en NMBS	44
4.1	Liberalisering van de Nederlandse Spoorwegen	44
4.1.1	Beknopte geschiedenis vooraf de liberalisering	44
4.1.2	Liberaliseringsproces van NS	45
4.1.3	Periode 1995-2001	45
4.1.4	Moeilijkheden van 1 ^{ste} hervorming	48
4.1.5	2002 Nieuwe start	50
4.1.6	Markstructuur	51
4.1.7	Rol overheid	51
4.1.8	Besluit	54
4.2	Liberaliseringsproces van de NMBS	56
4.2.1	Beknopte geschiedenis NMBS	57
4.2.2	Begin liberalisering/Hervormingen	57
4.2.3	(1991-1994)	58
4.2.4	1994-2002	59
4.2.5	Hervatting liberalisering	60
4.2.6	Huidige marktstructuur	62

4.2.7	Rol van de Overheid.....	63
4.2.8	Besluit.....	66
5	Vergelijking Nederland en België.....	68
5.1	Liberalisering en marktdimensies	68
5.2	LIB Index	68
5.3	Graad van liberalisering	71
5.4	Graad van privatisering	72
5.5	Uittekenen van veranderingen qua liberalisatie en privatisatie.....	72
5.5.1	Mogelijke verklaringen verschil liberalisatie	78
5.5.2	Hindernissen liberalisatie	78
5.5.3	Proces van liberalisering onderzocht.....	82
6	Besluit.....	85
7	Literatuurlijst.....	88
7.1	Boeken.....	88
7.2	Rapporten en publicaties	89

Figurenlijst

Figuur 1: Productieketen spoorwegvervoer	6
Figuur 2: Natuurlijk monopolie.....	9
Figuur 3: Economische inefficiëntie in natuurlijk monopolie	11
Figuur 4: Economische inefficiëntie in een overheidsmonopolie ten opzichte van een markt met concurrenten	12
Figuur 5: Graad van overheidsinvloed in een bedrijf.....	20
Figuur 6: Reguleringscyclus.....	25
Figuur 7: Rollen van overheid met marktwerking als sturingselement.....	29
Figuur 8: Conflict tussen rollen van de overheid bij marktwerking	30
Figuur 9: Groei en aandeel van vrachttransport wijzen tussen 1970-2004	34
Figuur 10: Ideale marktstructuur voorgesteld door Europese Commissie	43
Figuur 11: Organogram NS.....	55
Figuur 12: Belangrijke actoren van het Nederlandse spoorwezen.....	56
Figuur 13: Organogram NMBS.....	62
Figuur 14: Overzicht spoorgebeuren België	65
Figuur 15: Lib Index 2002 en 2004.....	70
Figuur 16: Aantal aanbieders en relatief marktaandeel.....	71
Figuur 17: Aantal markten en vormen van mededinging.....	71
Figuur 18: Graad van overheidsinvloed	72
Figuur 19: Eigenaarschap van alle aanbieders	72
Figuur 20: Grafische analyse van de marktsituatie en aard van aanbieder in binnenlands passagiersvervoer in België en Nederland	74
Figuur 21: Grafische analyse van de marktsituatie en aard van aanbieder in binnenlands passagiersvervoer in België en Nederland met onderscheid tussen nationaal en lokale markt voor Nederland.....	76
Figuur 22: Grafische analyse van het goederenvervoer per spoor in België en Nederland	77
Figuur 23: Wettelijke en gedragsbarrières in de Belgische en Nederlandse spoorwegmarkt ..	79
Figuur 24: Technische barrières in spoorwegsector in België en Nederland.....	81

Inleiding

De NMBS is de afgelopen jaren bijna een constante geweest in het nieuws. Grote stakingen, gerommel aan de top en hervormingen waren de termen die meermaals terugkwamen. Op het zachts gezegd ging het er in de NMBS onrustig aan toe.

De reden van deze onrust is dat er vanuit de Europese Unie druk is gekomen om de spoorwegmarkt in de lidstaten te hervormen. Deze hervorming houdt een liberalisering in. Om te weten hoe dit succesvol zal worden doorgevoerd worden eerst de kenmerken van de spoorwegmarkt in Europa besproken. Hier zal uit blijken dat de spoorwegmarkt eigenschappen heeft die hervormingen noodzakelijk hebben gemaakt.

Vervolgens wordt liberalisering besproken . Het openzetten van de markt kan op meerdere wijzen. Ook wordt privatisering en regulering besproken. Hervormingen gebeuren immers ook op het vlak van regelgeving en op het vlak van eigendomsstructuur. De rol van de overheid zal ook een verandering ondergaan . Zo zal de overheid meerdere rollen moeten spelen dan voorheen, toen de spoorwegsector gekenmerkt was door een staatsmonopolie, om de liberalisatie van de markt goed door te voeren.

Het derde deel handelt over de rol van de EU in het spoorgebeuren. Een van de doelen van de EU is om een één gemaakte Europese markt te creëren. In het verleden bleek het spoorverkeer voornamelijk te worden uitgevoerd door staatsmonopolisten in hun land. Om de markt vrij te maken besloot de EU dat de organisatievorm van de spoorwegbedrijven moest veranderen. Deze was traditioneel verticaal geïntegreerd. Om andere aanbieders van treinvervoer toe te laten op het netwerk is het van belang dat ze niet worden gehinderd door allerlei factoren.

Het vierde deel gaat na hoe men de vrijmaking van de spoorwegmarkt in België en Nederland heeft doorgevoerd.

Het vijfde deel vergelijkt de toestand tussen de twee landen . Met behulp van grafische schema's en indexen zal de situatie van de spoorwegmarkten worden beschreven. Ten slotte wordt in dit luik een mogelijke verklaring gegeven waarom er verschillen zijn in de graad van liberalisatie in beide landen.

De bevindingen worden in een besluit gegoten.

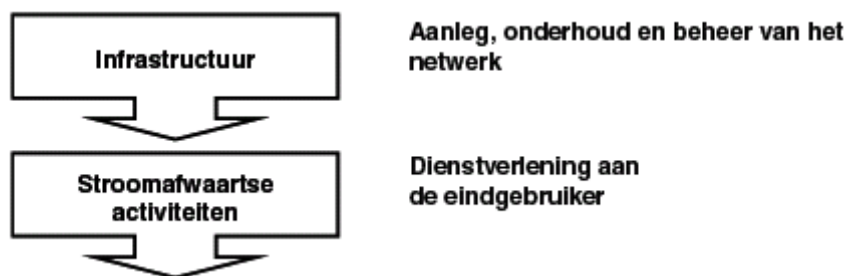
1 Kenmerken van spoorwegen

Dit hoofdstuk valt uiteen in meerdere delen. Vooreerst wordt de theorie van netwerkindustrie uitgelegd. Daarna worden de kenmerken van de netwerkindustrie belicht. Vervolgens komt de economische efficiëntie in netwerkindustrieën aan bod. Ten slot worden in dit hoofdstuk de redenen voor hervormingen aangekaart .

1.1 Netwerkindustrie

Netwerkindustrieën zijn economische sectoren waar de activiteiten bestaan uit het verplaatsen van personen, goederen of informatie over een fysiek netwerk (Van der Linden, 2005, p.15). Centraal in deze activiteiten is het netwerk. In het geval van de spoorwegen is dit het transportnetwerk (spoorweginfrastructuur). Verder zijn er in het geval van de spoorwegindustrie geen zogenaamde stroomopwaarts activiteiten. Kernproducten voor de spoorwegindustrie zoals locomotieven en wagons worden niet door de spoorwegmaatschappij zelf vervaardigd. Stroomafwaartse activiteiten vallen wel onder de activiteiten van de spoorwegmaatschappijen. Deze zijn het rijden van de treindiensten. De productieketen laat zich dan ook eenvoudig samenvatten in het geval van netwerkindustrie in het spoorweggebeuren (Van der Linden, 2005, p.17) .

Figuur 1: Productieketen spoorwegvervoer



1.2 Kenmerken netwerkindustrie

Schaal en scope voordelen zijn belangrijke eigenschappen van een netwerkindustrie .

Een eigenschap van netwerkindustrie is dat het creëren en in stand houden van een fysiek netwerk gepaard gaat met enorme kosten. Deze kosten worden omschreven als “sunk costs”. Dit houdt in dat investeringen in de infrastructuur niet of slechts op heel lange termijn kunnen worden terugverdiend. Verder zijn er de zeer lage marginale kosten. In vergelijking met de hoge vaste kost van het netwerk is de kostprijs van een bijkomende trein op het netwerk te laten rijden klein. Dit maakt dat de gemiddelde kosten dalen als er meer geproduceerd wordt of als het aanbod van diensten stijgt. Wanneer dit het geval is spreekt men van *schaalvoordelen* (Di Pietrantonio & Pelkmans, 2005, p.15) .

Scopevoordelen komen voor wanneer het voordeliger is dat één bedrijf meerdere diensten aanbiedt dan dat meerdere bedrijven deze diensten aanbieden. Dit maakt duidelijk dat het goederen en passagiersvervoer beter door één bedrijf worden aangeboden dan dat op hetzelfde netwerk deze diensten door meerdere bedrijven worden aangeboden.

Dit maakt het in Europa bijna onmogelijk om meerdere concurrerende spoorwegnetwerken in een zelfde land naast elkaar te hebben.

Vanwege de enorme kost van het uitbouwen van een spoorinfrastructuur en de relatief lage kost voor het aanbieden van een stroomafwaartse activiteit kan men stellen dat de vaste kosten hoog en variabele laag zijn. In combinatie met het feit dat duplicatie van het netwerk meestal niet efficiënt is, komt men als het ware bijna automatisch uit bij een *natuurlijk monopolie* (Van der Linden, 2005, p.16).

Externaliteiten komen voor wanneer er een verschil bestaat tussen de kosten en winsten voor het individu en de gemeenschap van het gebruik van een goed. Anders gezegd zijn externaliteiten positieve en negatieve effecten van het gebruiken of produceren van een goed die niet in de kostprijs vervat zijn . Zo kan het bestaan van een treinverbinding in een regio voor deze regio een belangrijke factor zijn in het ontsluiten en ontwikkelen van deze streek. De spoorwegindustrie heeft nog een specifiek kenmerk. Men kan dit omvatten als een netwerkexternaliteit. Voor de spoorwegen zijn club en congestie externaliteiten van belang. Het nut van de gebruiker is afhankelijk van het totaal aangesloten gebruikers. Club externaliteiten werken positief door. Een voorbeeld hiervan is de bereikbaarheid van het treinvervoer. Congestie externaliteiten werken negatief door. Voorbeeld hiervan zijn

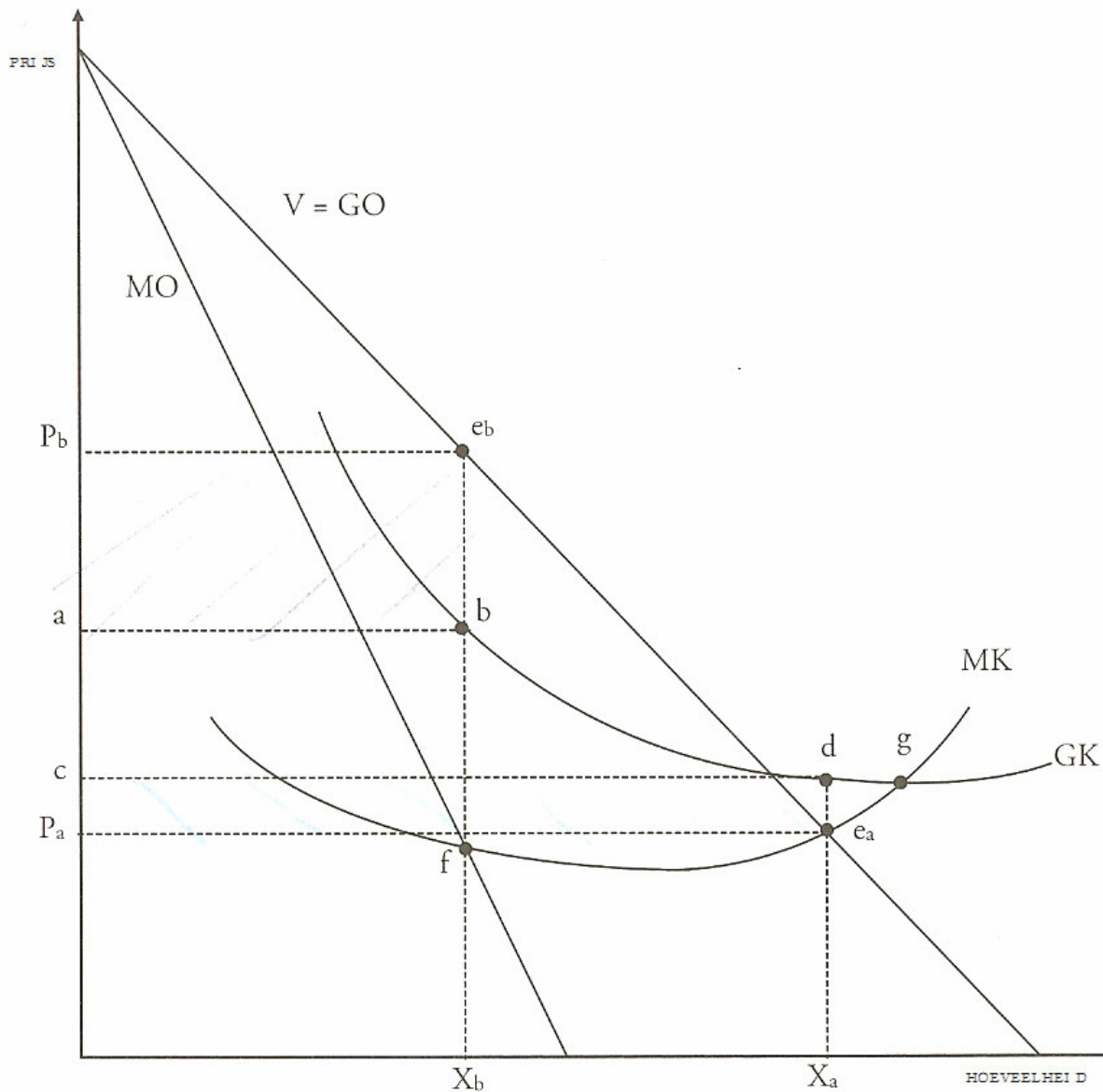
overvolle treinen (Van der Linden, 2005, p.17). Bij overvolle treinen zullen mensen de volgende keer eerder een ander vervoersmiddel kiezen dan de trein.

Het nut van een gebruik is afhankelijk van het aantal gebruikers. Dit efficiëntie concept hangt samen met het gebruik van het rollende materiaal alsook van het gebruik van infrastructuur (Mulder, Lijzen, Driesen, 2005, p.4). Samengevat komt dit erop neer dat hoe meer treinverkeer er over een lijn gaat, hoe lager de kosten van de infrastructuur van per dienst zijn. Er moet echter op gewezen worden dat dit ook een schaduwzijde heeft. Een té intensief gebruik van infrastructuur leidt tot zogenaamde “*diseconomies of density*”. In dit geval zijn de kosten die aan de infrastructuur worden aangebracht groter dan de winsten die worden gegenereerd door het intensievere gebruik van een traject. Als dit laatste het geval is moet er de vraag worden gesteld het net wel opengesteld kan worden (Mulder e.a.).

Diensten van algemeen belang worden door netwerkindustrieën vanuit sociaal en economisch oogpunt vervuld. Voor het vervoeren van goederen en mensen zijn de spoorwegen van onschatbaar belang. Een eenvoudig voorbeeld van economische waarde is te meten hoeveel mensen afhankelijk zijn van de trein om tijdig op hun werk te geraken. Hier kan men niet alleen de mensen in beschouwing nemen die effectief op de trein zitten, maar ook de mensen die zich via de weg verplaatsen naar hun werk. Als al de treinpendelaars plots met de wagen naar hun werk gaan leidt dat ongetwijfeld tot nog groter files op de baan. Voor de productie van goederen en diensten is het belangrijk dat mensen worden vervoerd . Dit draagt bij tot de concurrentiekracht van een land.

Vanuit sociaal oogpunt worden diensten soms beschouwd als basisbehoeften. Met universele dienstverlening wordt een basisminimum verschaft. Met openbare dienstverlening doelt men op de diensten die door de overheid worden verleend omdat de markt niet tot het gewenste aanbodsniveau komt. (van der Linden, 2005a, p16)

Figuur 2: Natuurlijk monopolie



Bron: Moesen, Van Puyenbroeck & Van Rompuy, 2006, p.35

Figuur 2 geeft een economische analyse van een natuurlijk monopolie.

Door de aanwezigheid van schaalvoordelen blijven de gemiddelde kosten (GK) dalen over een groot productie-interval. Het minimumpunt g van de gemiddelde kostencurve GK bevindt zich buiten de relevante vraag V. Wanneer de monopolist zijn winst zal maximaliseren zal het een hoeveelheid X_b aanbieden tegen een prijs van P_b . De winst is oppervlakte van de

rechthoek $a-P_b-e_b-b$. Het allocatieve optimum (waar marktprijs, marginale betalingbereidheid en marginale kost gelijk zijn aan elkaar) is echter gelegen in punt ea met een kwantiteit van X_a tegen een prijs van P_a . Bij deze wenselijke uitkomst liggen de gemiddelde kosten (GK) hoger dan de gemiddelde ontvangsten (GO). Dit duidt aan dat er verlies is. Per eenheid product is er een gemiddeld verlies van $d-ea$. Het totale verlies wordt door rechthoek $Pa-c-ea-d$ weergegeven. (Moesen, Van Puyenbroeck & Van Rompuy, 2006, pp. 34-35). Het probleem is dat de eigenaar van een natuurlijk monopolie geen incentief heeft om te produceren onder het allocatieve optimum.

De moeilijkheid is dat een privaat bedrijf niet kan worden gedwongen om met verlies diensten aan te bieden. Om de gewenste hoeveelheid X_a aan te kunnen bieden is er overheidstussenkomst nodig. In het verleden koos de overheid ervoor om zelf de productie te doen via een overheidsbedrijf. Dit bedrijf zal gesubsidieerd worden met een bedrag $pa-c-d-ea$. Zo kan bijvoorbeeld een groter aanbod van treindiensten aangeboden worden aan een lagere prijs zodat meer mensen gebruik kunnen en zullen maken van de trein als vorm van vervoer. (Moesen, e.a., 2006 p.36)

Traditioneel hadden de spoorwegbedrijven de vorm van een verticaal geïntegreerd monopolie. Dit houdt in dat het infrastructuurbeheer en het verlenen van diensten door één bedrijf werden gedaan. Andere aanbieders van spoorvervoer werden niet toegelaten op het eigen netwerk. Ook werd een dure duplicatie van het netwerk niet geduld. De tussenkomsten in de spoorwegsector waren gebaseerd op het concept van marktfaling. Deze komen voor wanneer het ofwel onmogelijk is om een markt te creëren ofwel wanneer markten inefficiënt werken.

Wegens het gevaar van welvaartsverlies dat bij een monopoliesituatie bestaat besloten de nationale overheden om de spoorsector strak te reguleren. In praktijk betekende dit dat de overheid het beheer, de productie, financiering en controle had over het overheidsbedrijf. Deze hoge graad van publieke tussenkomst in de spoorsector kan men enerzijds economisch verklaren. De monopolist wil zijn winst maximaliseren. De monopolist zal het punt kiezen waar de marginale kostencurve (MK) de marginale opbrengstlijn (MO) snijdt. Dit heeft als gevolg dat de prijs te hoog en de productie te laag is om het maatschappelijke nut van de diensten te optimaliseren (Van der Linden, 2006, pp. 23-24) .

1.3 Economische efficiëntie in netwerkindustrieën

Net als andere netwerkindustrieën waren de spoorwegen traditioneel een natuurlijk overheidsmonopolie. Monopolies in privé bezit worden gekenmerkt door 3 soorten inefficiëntie. Deze worden in figuur 3 opgesomd.

Figuur 3: Economische inefficiëntie in natuurlijk monopolie

Allocatief	De <i>prijzen</i> zijn hoger en de <i>verkoop</i> is lager. De consumenten zijn minder goed af.
Productief	De <i>productiekosten</i> kunnen hoger zijn en er zou minder <i>innovatie</i> kunnen zijn
Distributief	De <i>winst</i> is hoger, maar dat gaat ten koste van de <i>koopkracht</i> van de consumenten

Bron: van der Linden, 2005 p. 15

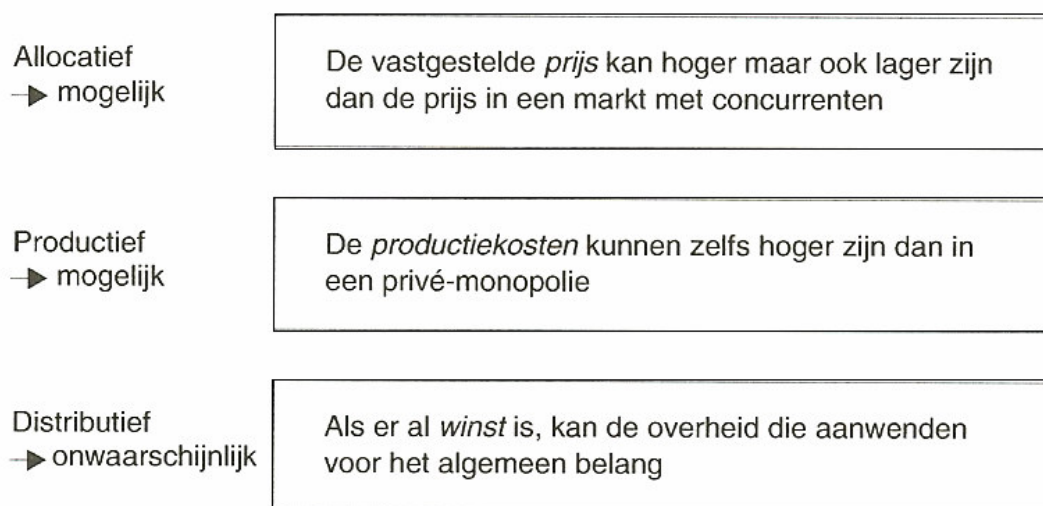
Allocatieve inefficiëntie treedt op wanneer de monopolist door zijn marktmacht een prijs aan kan rekenen aan de consument die hoger is dan wanneer er een markt met mededinging zou zijn. Zo wordt het aanbod gedrukt maar behaalt de monopolist toch een hoge winst. Deze prijs is altijd hoger dan wanneer er een markt zou zijn met concurrenten, de verkoop lager. Het nastreven van allocatieve efficiëntie in een natuurlijk monopolie betekent dat de monopolist met verlies zou produceren.

De monopolist heeft geen reden om efficiënt te produceren. Door het gebrek aan concurrentie zal hij zich niet genoodzaakt voelen om de meest geavanceerde technologie te gebruiken. Bij mededinging is het van levensbelang voor de onderneming dat men zowel kostenbeheersend als innovatief is. Zo kan men de beste dienstverlening tegen de scherpste prijs garanderen om de gebruikers te lokken. In een monopolie kunnen de productie kosten hoger zijn dan nodig. Dit valt onder de noemer *productieve inefficiëntie*.

Distributieve inefficiëntie houdt in dat de te hoge prijzen van de dienst aangeboden door de producent de koopkracht van de gebruikers aantast. Wanneer het koopkrachtverlies van de gebruiker belangrijker wordt gevonden dan de koopkrachtwinst van de producent dan spreekt men van distributieve inefficiëntie.

Voor een monopolie in overheidshanden bestaat er in principe geen prikkel om de winst te optimaliseren. Via prijszetting en productietechnologie kan de overheid maatschappelijke en sociale doelstellingen nastreven. Deze doelstellingen kunnen het op peil houden van de werkgelegenheid, betaalbare prijzen garanderen of het optimaliseren van de welvaart zijn. Dit houdt in dat de 3 hoger besproken inefficiënties in een andere vorm voorkomen dan in een privé monopolie. Dit wordt in figuur 4 aangegeven.

Figuur 4: Economische inefficiëntie in een overheidsmonopolie ten opzichte van een markt met concurrenten



Bron: Van der Linden, 2005, p.17

De overheid kan de prijs hoger of lager stellen dan in een markt met concurrenten. Wanneer dit gebeurt, is er sprake van *allocatieve inefficiëntie*. Voor de gebruiker is het van belang of de overheid de prijs hoger dan wel lager zet dan diegene die er zou zijn als concurrentie in de markt zou spelen. Is de prijs hoger, dan is het in het nadeel van de consument, is de prijs lager, dan is het in het voordeel van de gebruiker. (van der Linden, 1998, p 15). Allocatieve efficiëntie treedt op wanneer de prijs gelijk is aan de marginale kost.

De *productieve inefficiëntie* kan groter zijn dan in een privé monopolie aangezien de overheidsmonopolist geen prikkel heeft om tegen de laagst mogelijke kosten de diensten te verlenen. Theoretisch kan de overheid de prijs zo vaststellen dat de allocatieve en productieve efficiëntie worden behaald (Van der Linden, 1998, p.16). In de praktijk zorgt de nationale bescherming van de markt dat er geen productieve efficiëntie is. Ook de staatsgarantie maakt dat er geen prikkel tot efficiëntie is. Een derde oorzaak is dat in een overheidsmonopolie mensen tewerk worden gesteld die elders ontslagen zijn. Via het aanwerven van deze groep blijven ze in het arbeidsproces.

Distributieve inefficiëntie treedt op als het koopkrachtverlies omwille van een te hoge winstmarge van het overheidsbedrijf naar de staatskas vloeit. Dit kan in theorie een grotere maatschappelijke waarde hebben dan wanneer dit geld naar een privé monopolist vloeit. Zoals de bovenstaande figuur het aangeeft is het onwaarschijnlijk dat er een te hoge winst zal zijn.

1.4 Redenen voor hervorming netwerkindustrie

De toenemende concurrentie van andere vervoersmiddelen (vervoer over weg, lucht) heeft het marktaandeel van de spoorwegmaatschappijen gestaag doen dalen. Deze daling is het grootst in het goederenvervoer per spoor. In deze sector was oorspronkelijk het vervoer van bulkgoederen (kolen, staal en primaire goederen) de kern. De achteruitgang van deze industrieën heeft geleid dat de spoorwegmaatschappijen de grote orders zagen verdwijnen. Een groter probleem vormt het gebrek aan flexibiliteit in de kleine volume markt en in de bederfbare voedselmarkt. In deze sectoren is bediening op maat van de klant een zeer belangrijke concurrentiele troef. De spoorwegindustrie heeft gefaald om zich aan te passen aan de wensen van de klant (Di Pietrantonio & Pelkmans, 2004, p.8).

Wat het passagiersvervoer betreft is er ook een achteruitgang van het marktaandeel. De opkomst van het luchtvervoer is een belangrijke verklaringsfactor hierin.

De inefficiënte werking van het spoorvervoer kan worden toegeschreven aan de nationale monopolies van de spoorwegsector in de EU . Deze werden gecreëerd via hoge technische en wettelijke hindernissen om tot een nationale markt toe te kunnen treden. De niet toegankelijkheid kwam tot uiting door bv. het gebrek aan interoperabiliteit tussen delen van het Europese netwerk of door het feit dat enkel nationale spoorondernemingen licenties

hadden gekregen om trans Europese diensten aan te bieden (Di Pietrantonio & Pelkmans, 2004, pp. 14-15).

In netwerkindustrieën komen de economische inefficiënties van een natuurlijk en een overheidsmonopolie samen. Dit heeft meerdere gevolgen. Zo is de allocatieve efficiëntie niet gegarandeerd in een natuurlijk overheidsmonopolie. De overheid heeft met het instrument van prijsstelling een instrument om de allocatieve efficiëntie te bevorderen. Productieve efficiëntie is evenmin een zekerheid. Het is eerder waarschijnlijk dat de graad van inefficiënt produceren vergroot daar de staatsmonopolist helemaal geen prikkel heeft tot innovatie. Distributieve efficiëntie is niet belangrijk. Mogelijke winsten vloeien terug naar de staatskas.

De traditionele vorm van netwerkindustrieën is gevoelig voor inefficiëntie. Vooral de productieve efficiëntie is laag. Het gebrek aan concurrentie wordt gesteld als de grote oorzaak van het lage efficiëntie niveau. Na nadere analyse van het geïntegreerde spoorwegbedrijf blijkt dat het bedrijf een samenvoegsel is van een natuurlijk en van een standaard monopolie. Zo blijkt dat enkel de infrastructuur een natuurlijk monopolie is. In geval van het verlenen van treindiensten blijkt dat competitie wel mogelijk is.

De rol van de Europese Unie (EU) mag niet vergeten worden. Een van de hoofddoelen van de EU is een geïntegreerde markt te maken. Wegens allerlei hoger beschreven obstakels heeft de EU besloten om de markten open te maken. Ook de wil van de EU om een modal shift te veroorzaken in vervoer is een beweegreden. Dit laatste doelt op een verschuiving van vervoersmiddelen. Concreet wil men dat het spoor en binnenwatervervoer een groter aandeel hebben in de vervoerssector. Zo hoopt de EU om sociale, milieu en economische doelstellingen te bereiken.

2 Openstellen spoorwegmarkt

Dit hoofdstuk handelt over 3 begrippen die nauw met elkaar verweven zijn in het openstellen van een markt. Vanaf de jaren 80 van vorige eeuw kwam marktwerking opzetten als een alternatief voor een overheid die zich te veel met de markt moeide . Deze bemoeienissen van de overheid lieten te weinig ruimte voor het vrije initiatief en leidde tot economische wantoestanden volgens aanhangers van het vrije marktprincipe. Het marktprincipe gaat er vanuit dat wanneer er volkomen concurrentie is er sprake is van effectieve marktwerking (Plug, Geut & Van Twist, 2003, p13). Het gaat echter wel van voorveronderstellingen (voldoende producenten, voldoende afnemers, geen marktmacht van een enkeling of groep, vrije toe en uittreding, volledige transparantie) uit die in de praktijk zelden of nooit worden voldaan. Hoewel het theoretische model van volkomen mededinging moeilijk te bereiken is kan er voor een second best oplossing worden gekozen. Deze oplossing is dat er een zekere graad van marktwerking wordt behaald. De vraag is aan welke voorwaarden er moet voldaan worden om te kunnen zeggen dat het marktmechanisme van toepassing is op een sector. Prijsmechanisme, concurrentie en keuzevrijheid zouden volgens sommige twee noodzakelijke voorwaarden zijn (Nello, S., 2005, p300). Het prijsmechanisme zorgt dat er een koppeling bestaat tussen prestatie en tegenprestatie (Plug, e.a. pp.14-16) . Concurrentie en keuzevrijheid zorgen ervoor dat aanbieders steeds meer zullen streven naar vernieuwingen en verbeteringen in hun aangeboden goed. Het is immers voor de aanbieders nodig om een optimale prijs-kwaliteitverhouding aan te bieden. Om de prijs te drukken zullen ze steeds geprikkeld worden om zo kostenbesparend te werken. Ten opzichte van de klant gaan aanbieders zo klantgericht mogelijk te werk .

2.1 Liberalisatie

In het aanbieden van diensten heeft de overheid vaak het karakter van een monopolist. Dit zorgt dat het prijsmechanisme niet of gedeeltelijk in de publieke sector aanwezig is. Dit hoeft niet meteen een slechte zaak te zijn. Vaak worden goederen en diensten die een maatschappij belangrijk vindt niet genoeg geproduceerd in een vrije marktsituatie (OECD, 2005, p.13). Deze goederen en diensten met een publiek nut werden door de overheid zelf geproduceerd. Daar de overheid in deze publieke goederen vaak een monopolie verkreeg vielen ook de voordelen van marktwerking weg. Innovatie, klantgerichtheid en efficiëntie werden vreemde

begrippen. De gedachte was dat een publieke organisatie die het winstbejag niet nastreeft beter is dan een private monopolist. Bij staatsbedrijven kan de overheid in de hoedanigheid van aandeelhouder een invloed uitoefenen op welke koers het bedrijf moet volgen.

De uitdaging is dus het verzoenen van de voordelen van het marktmechanisme enerzijds met het garanderen van publieke diensten anderzijds. Om dit te bewerkstelligen is een goede regulering noodzakelijk.

Om de vrije markt en marktwerking te bewerkstelligen kwamen de begrippen liberalisering en privatisering op de proppen. Hoewel deze beide vaak in één adem worden vernoemd dekken beide begrippen niet dezelfde lading. Deze begrippen zullen worden verklaard en het verschil tussen deze beiden zal worden verklaard. Tot slot zal het belang van regulering en de rol van de overheid worden belicht. In een veranderende omgeving is het belangrijk dat de overheid beseft dat er andere reguleringswijze passen bij andere omstandigheden. Het toepassen van marktwerking betekent niet dat een sector aan zijn lot kan worden overgelaten. De overheid zal de plicht hebben om de randvoorwaarden op te stellen zodat marktwerking kan plaatsvinden.

2.1.1 Liberaliseringmodellen van spoorwegmarkt

Er zijn meerdere manieren om competitie in de spoorwegmarkt te bereiken. Dit hangt af van welke vorm van competitie er in een markt wordt geïntroduceerd. Volgens de OECD kan men 3 soorten van competitie in het spoorweggebeuren onderscheiden.

De eerste vorm van concurrentie is die van competitie in de markt tussen verticaal geïntegreerde spoorwegondernemingen. Dit heeft als voorwaarde dat er minstens 2 spoorweginfrastructuren zijn (spoorwegen, stations, leidingen...) die eenzelfde traject aandoen. Deze vorm van competitie is vooral van toepassing in Noord Amerika. De duplicatie van infrastructuur is in Europa niet economisch verantwoord en zal in de thesis niet meer worden besproken (OECD, 2005, p.6).

Een andere vorm van competitie is de zogenaamde competitie in de markt. Dit houdt in dat spoorwegondernemingen die toestemming hebben gekregen tot toegang van een spoorweginfrastructuur met elkaar in competitie gaan. Deze vorm van directe competitie wordt in het goederenvervoer per spoor in Europa toegepast (OECD, 2005). Bij deze vorm

van competitie kunnen problemen opduiken bij de verdeling van de rijpaden en de toegang tot de infrastructuur.

De derde vorm van competitie is de competitie voor de markt. Dit houdt in dat er competitie is tussen spoorwegondernemingen om een concessie voor een rijpad te bemachtigen. Deze vorm van competitie is de meest voorkomende in het segment van passagiersvervoer in Europa (OECD, 2005).

2.2 Marktstructuren

Omwille van het belang van de spoorwegen voor de nationale economie en omdat mobiliteit als een publiek goed werd beschouwd, werd er in meerdere Europese landen voor een verticaal geïntegreerde monopolie gekozen om de spoorwegen vorm te geven (Lenaerts & Van Nuffel, 2003, p.242). Door nieuwe denkwijzen als New Public Management sinds de jaren '80 van vorige eeuw werd er in de publieke sfeer meer er meer gekozen voor het invoeren van competitie. In de spoorwegmarkt wordt er voor gekozen om in het dienstverlenende aspect van de onderneming competitie te laten spelen. De infrastructuur wordt in nationale handen gehouden. Men kan kiezen uit 3 marktstructuren. De besproken marktstructuren zijn verticale integratie, verticale scheiding en gemandateerde toegang. Van elk van de besproken marktstructuren worden de voor- en nadelen besproken.

Verticale integratie is de traditionele organisatievorm van de nationale spoorwegen. De gehele productieketen zit in één bedrijf. In praktijk leidt dit tot een nationaal monopolie, al dan niet in overheidsbezit. Als er al andere treinen rijden op het eigen net dan is dat in samenwerkingsverband met andere nationale overheidsmonopolisten. Efficiëntie is geen sleutelwoord in deze organisatie (OECD, 2001, p.24).

Gemandateerde toegang bij verticale integratie is van toepassing wanneer de eigenaar/operator een deel van de infrastructuur en een deel van het spoortraject moet openstellen voor een onafhankelijke spoorwegonderneming (OECD, 2005, p. 26). Deze vorm van marktstructuur kan in Europa vooral van pas komen inzake de haventrafiek. Schippers zouden de keuze kunnen hebben tussen meerdere aanbieders om hun goederen te kunnen vervoeren. Door de aanwezigheid van meerdere aanbieders zullen de spoorwegondernemingen een prikkel krijgen om kostenbeperkend en efficiënt te werken om

een zo competitief mogelijke vraagprijs te hanteren. De kosten van het gebruik van de infrastructuur zijn vastgelegd. Deze vorm van regulering moet ervoor zorgen dat de eigenaar (die tegelijk infrastructuurbeheerder is) geen buitensporig hoge heffingen stelt voor het gebruik van zijn infrastructuur. Om dit soort discriminatie tegen te gaan is het nodig dat er een onafhankelijke regulator bestaat. Deze regulator zal de prijs van het gebruik van de infrastructuur bepalen. De moeilijkheid is echter dat de regulator een efficiënt prijssysteem moet hanteren. Dit houdt in dat de regulator veel informatie zal moeten hebben. Zo zal de regulator de juiste aard van de goederen of het juiste aantal passagiers moeten weten om de juiste prijs ter toegang van de infrastructuur te bepalen (OECD,2005, p 32) .

Andere moeilijkheden spelen zich af in het investeringsgebied. Wanneer een investering leidt tot een verhoging van de toegangsprijs zullen er lange onderhandelingen moeten worden gevoerd. Niet alle spoorwegondernemingen zullen immers evenveel baat hebben bij de geplande investering. Dit kan leiden tot een aanzienlijke vertraging en zelfs tot een afgezwakt investeringsplan dat niet zou bestaan als een verticaal geïntegreerd bedrijf het monopolie had. Hoe kleiner het totale aandeel in het treinvervoer van de infrastructuureigenaar, hoe kleiner de kans dat de juiste investeringen worden gemaakt aan de laagste kost op de juiste plaats (OECD, 2005, p. 40) .

Bij keuze voor de gemandateerde toegang bij verticale integratie of verticale integratie met competitie in het onderste segment (dienstverlening) moet de afweging worden gemaakt of de voordelen van competitie er zijn en als ze er zijn of ze opwegen tegen de mogelijke nadelen van deze marktstructuur.

Ontvlechting of verticale scheiding is een noodzakelijke voorwaarde voor het introduceren van markwerking in een publieke sector. Ontvlechting of unbundling houdt in dat er een scheiding van verantwoordelijkheden komt. Dit kan op meerdere niveaus gebeuren. Zo is er de scheiding tussen beleid en uitvoering .De politiek blijft verantwoordelijk voor het vaststellen van wat publieke belangen zijn en wanneer er overheidsinterventie noodzakelijk is om deze publieke belangen te waarborgen (Plug, e.a. 2003, pp.20-21). Dit kan zich bijvoorbeeld uiten door een vorm van verzelfstandiging van een voormalige overheidsdienst. Voorbeelden hiervan zijn de autonome overheidsbedrijven in België. Het dagelijkse bestuur (de uitvoering) wordt door een raad van bestuur onder leiding van een gedelegeerd bestuurder uitgevoerd.

In de spoorwegindustrie slaat de term ontvlechting op het feit dat men de voormalige verticaal geïntegreerde monopolist gaat “uitkleden”. Ontvlechting kan meerdere gradaties hebben.

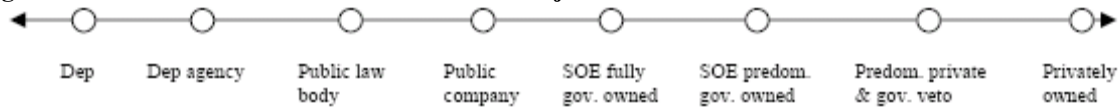
Langs de ene kant van het spectrum bevindt zich de boekhoudkundige scheiding, het andere uiterste is dat het vroegere verticaal geïntegreerde bedrijf wordt opgesplitst in verschillende delen die elk een andere eigenaar hebben (Plug e.a. , 2003, p.22) . Tussen deze uitersten kan men 2 andere vormen van ontvlechting onderscheiden, de organisatorische en de juridische. Bij de organisatorische scheiding worden de taken als het ware verdeeld onder de bedrijfsonderdelen. Zo wordt onderdeel X bevoegd voor het passagiersvervoer en onderdeel Y voor het goederenvervoer. De juridische scheiding maakt dat de voormalige onderdelen die onder één gezag stonden nu onafhankelijk van elkaar zijn. De eigenaar of beheerder van de infrastructuur wordt verboden om enige vorm van treindiensten aan te bieden. Waar eerst een nationale spoorwegonderneming zowel infrastructuurbeheerder als dienstverlener was moet er nu een scheiding komen tussen deze twee segmenten. In theorie zou dit het probleem van discriminatie moeten oplossen. De infrastructuurbeheerder heeft immers geen voordeel te behalen door de vroegere operator te bevoordelen. Dit voordeel kan echter doorkruist worden door hoe de scheiding wordt ingevuld. Het kan dat men de bevoegdheden van de vroegere verticaal geïntegreerde monopolist plaatst onder een holdingstructuur. Hier kan men zich de vraag stellen hoe men de neutraliteit van de infrastructuurbeheerder bewerkstelligt (Plug e.a., 2003, pp.25-32) .

Door de scheiding van infrastructuur en dienstenverlening krijgt men een duidelijk beeld van de kostprijs van het onderhoud en aanleg van infrastructuur. Een van de voordelen van een splitsing van infrastructuur en dienstverlening is dat er een duidelijk inzicht komt welk deel men aan elk van beiden geeft. Dit maakt dat kruissubsidiëring onmogelijk wordt. Dit geeft een belangrijke prikkel voor een goed beheer. Wanneer men immers de ware bron van de kost heeft ontdekt kan men deze trachten zo klein mogelijk te maken. Dit is een belangrijk daar men zo vermijdt dat gelden voor de infrastructuur worden gebruikt voor de ondersteuning van het dienstensegment waar er concurrentie heerst.

2.3 Privatisering

Bij debatten over hervormingen van de spoorwegen duikt onvermijdelijk het begrip privatisering op. Voor de één een schrikbeeld, voor de ander een wondermiddel. Er moet worden gezegd dat het begrip meerdere ladingen kan dekken. Zo is privatisering voor de een het proces waarbij publieke eigendommen overgaan in private handen. Een andere wijze is om het verschillende niveau van overheidsinvloed na te gaan in een onderneming.

Figuur 5: Graad van overheidsinvloed in een bedrijf



Bron: “Wp 2 analytical schemes and matrices”, 2007

Figuur 5 is een schaal die de graad van overheidsinvloed in een bedrijf meet.

De meest linkse groep op de schaal zijn de departementen of ministeries zonder enige graad van beheersautonomie, zonder rechtspersoonlijkheid en zonder een Raad van Bestuur.

De tweede groep zijn de publieke agentschappen die verschillende niveaus van beheersautonomie hebben. De publieke agentschappen hebben geen rechtspersoonlijkheid en geen Raad van Bestuur. Ze vallen onder de rechtstreekse bevoegdheid van de Minister. De autonome publieke agentschappen van publiek recht hebben een rechtstatuut en beheersautonomie. De autonome publieke agentschappen met een statuut van publiek recht vormen de laatste van deze groep (WP 2, analytical schemes and matrices, 2006, p.14) .

Na de groep van agentschappen komen de ondernemingen in staatsbezit (SOE, State Owned Enterprises). Deze bedrijven hebben meestal beperkte aansprakelijkheid. Deze groep valt ook uiteen in 3 segmenten. Het eerste segment wordt gevormd door de SOE die volledig in bezit zijn van de overheid. Vervolgens komen de SOE waar de overheid de meerderheid van de aandelen in bezit heeft. Het 3^{de} segment wordt gevormd door de ondernemingen waar de overheid een minderheid van de aandelen heeft. Wel heeft de overheid een zogenaamd “gouden aandeel” waardoor ze het recht heeft haar veto te stellen over beslissingen (WP 2, analytical schemes and matrices, 2006, p.14).

Geheel aan de rechterkant van de schaal vindt men de aandelen die in privé handen zijn en waar de overheid geen gouden aandeel in heeft.

Hoewel op zich niet voldoende om een effectievere marktwerking te krijgen speelt privatisering een belangrijke rol voor een succesvolle markthervorming. Het achterliggende gedachtekader is dat van de Principaal-Agent. De Principaal is de eigenaar van het bedrijf maar laat de dagelijkse werking over aan de Agent. De Agent heeft de opdracht om de doelstellingen van de Principaal na te streven maar wil ook zijn eigen doelstellingen bereiken. De uitdaging bestaat er dus in dat men de Agent een zodanige prikkel moet geven dat hij tegelijk met het nastreven van zijn eigen doelen die van de Principaal ook vervult (Doyle,1998, p.52) .

Voorstanders van privatisering halen vooral aan dat een privaat bedrijf efficiënter zal werken dan een overheidsbedrijf.

2.3.1 Voor / Tegenstanders privatisatie

Voorstanders van privatisatie argumenteren dat privé bedrijven efficiënter werken. Vooral wat betreft de productieve efficiëntie zijn er redenen om aan te nemen dat het privé bedrijf efficiënter werkt dan een overheidsbedrijf. De privé onderneming heeft redenen om tegen de laagst mogelijke kost te produceren. Een manager van een publiek bedrijf zal niet geneigd zijn om efficiënt te produceren omdat hij daarvoor niet zo hoog wordt beloond als zijn collega in de privé sector. Een andere reden is dat inefficiëntie op de markt afgestraft wordt. In een overheidsbedrijf waar de kans gering is dat het bankroet gaat worden deze inefficiënties niet afgestraft. Verder zou een privatisering van het overheidsbedrijf de depolitisering betekenen van het bedrijf. De voogdijminister heeft een prikkel om vooral populaire maatregelen te treffen. Ook de termijn van plannen verschilt tussen de voogdijminister en private bedrijven. De bedrijven plannen op lange termijn, terwijl de voogdijminister slechts een termijn van 4 jaar heeft. (Van de Velde, Van Reven & Sleuwaegen, 1996, pp. 30-32).

Tegenstanders van privatisatie halen marktfalingen aan als reden . Het bestaan van asymmetrische informatie maakt dat de overheid moeilijkheden zal hebben om een goed beleid uit te stippelen . De overheid beschikt immers niet meer over de nodige informatie (Di Pietrantonio & Pelkmans, p.35) . Wegens de drang naar winst zal de privé aanbieder er baat bij hebben om onjuiste of onvolledige informatie aan de overheid in de rol van regulator te

geven. De toenemende schaalopbrengsten maken dat een spoorwegmaatschappij gezien werd als een natuurlijke monopolie. Om de consument te beschermen tegen de marktmacht van de monopolist is het nodig dat het in overheidshanden valt . Een eigenschap van een natuurlijk monopolie is dat er geen ruimte is voor 2 ondernemingen in de sector.

Privatisering op zich is niet genoeg om tot een goedwerkende markt te komen. Belangrijk is dat de markt geliberaliseerd wordt. Privatiseren op zich is geen garantie op een verhoogde efficiëntie . De openzetting van de markt maakt dat de onderneming bloot wordt gesteld aan concurrentie, zodat ze gedwongen wordt om efficiënter, effectiever en innovatiever te werken (Moesen ea, 2006, p.118) .

2.4 Regulering

Regulering handelt over de wijze waarop de overheid een markt beïnvloedt. Deze beïnvloeding kan meerdere oorzaken hebben. Het tegengaan van marktfalingen is een van de belangrijkste . Sommige goederen en diensten worden als maatschappelijk nuttig gezien en deze worden niet of niet in genoeg door de markt geproduceerd. Deze tweedeling vertaalt zich in een onderscheid tussen de soorten van regulering. Verder wordt de veranderde rol van de overheid belicht door de marktwerking als sturingsinstrument te gebruiken.

2.4.1 Soorten regulering

Economische regulering langs de ene kant is nodig wanneer er onvoldoende competitie is op de markt. Instrumenten van economische regulering zijn mededingingswetten, publiek eigenaarschap en openbare aanbesteding . Sociale regulering handelt over het beschermen of verbeteren van zaken zoals milieu, gezondheid, veiligheid en gebruikersrechten. Instrumenten die voor sociale regulering worden gebruikt zijn informatieplicht, voorafgaande toestemming en vastgelegde standaarden. De rechtvaardiging voor sociale regulering is dat sociale doelen geen hoofddoelstelling zijn voor ondernemers in een privé-onderneming (Ogus, 2002, pp.634-635) .

In het geval van de hervormingen van de spoorwegen laat regulering zich ook in 2 andere categorieën onderverdelen. Regulering is noodzakelijk om van een vroegere staatsmonopolist over te gaan naar het openstellen van de markt voor andere marktspelers. Liberalisering staat voor sommigen gelijk met deregulering waarbij alle sociale regulering verdwijnt. Dit kan tot een dramatische uitkomst leiden. Deregulering betekent echter niet dat de Staat geen rol meer speelt in de markt. In plaats van deregulering is het meer gepast om te spreken van herregulering.

Een andere onderverdeling laat zich ook in 2 categorieën samenvatten. Om een netwerkindustrie op een goede wijze te hervormen worden in hoofdzaak 2 maatregelen genomen. De eerste is de introductie van concurrentie in de onderdelen waar een natuurlijk monopolie afwezig is. In het spoorgebeuren betekent dit dat men concurrentie gaat organiseren in het dienstverleningssegment. De tweede maatregel is de regulering van de onderdelen waar wel een natuurlijk monopolie bestaat (Van der Linden, 2006, p. 23).

In de markten waar geen natuurlijk monopolie aanwezig is, wordt door het *toelaten van concurrentie* een stijging van de efficiëntie verwacht. Het toelaten van concurrentie moet echter wel gepaard gaan met enkele begeleidingsmaatregelen. Het is immers niet uitgesloten dat er nog elementen zijn die een goede marktwerking in de weg staan.

Een eerste mogelijke belemmering voor de marktwerking is dat de vroegere ex-monopolist nog veruit de grootste speler is. Het is niet denkbeeldig dat er machtsmisbruik van deze dominante positie gebeurt. De oplossing voor dit probleem is dat men regulering voorziet die vormen van discriminerend gedrag voorkomt. De oprichting en goede werking van een mededingingautoriteit is hier belangrijk (Van der Linden, p.29, 2006).

Het gevaar van machtsmisbruik wordt nog groter wanneer de vroegere monopolist nog niet ontvlochten is, wanneer er geen scheiding tussen operationele diensten en infrastructuur is doorgevoerd. Zo is de kans reëel dat de vroegere monopolist andere toetreders een hogere heffing laat betalen om tot het spoorwegnet te mogen treden. Een andere moeilijkheid is het eerlijk verdelen van de rijpaden. Vanuit het oogpunt van het niet-ontvlochten bedrijf is er geen reden om winstgevende rijpaden aan nieuwe toetreders te gunnen. De onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder en de operationele dienstverlening is een noodzaak voor de markthervorming (Van der Linden, p.30, 2006).

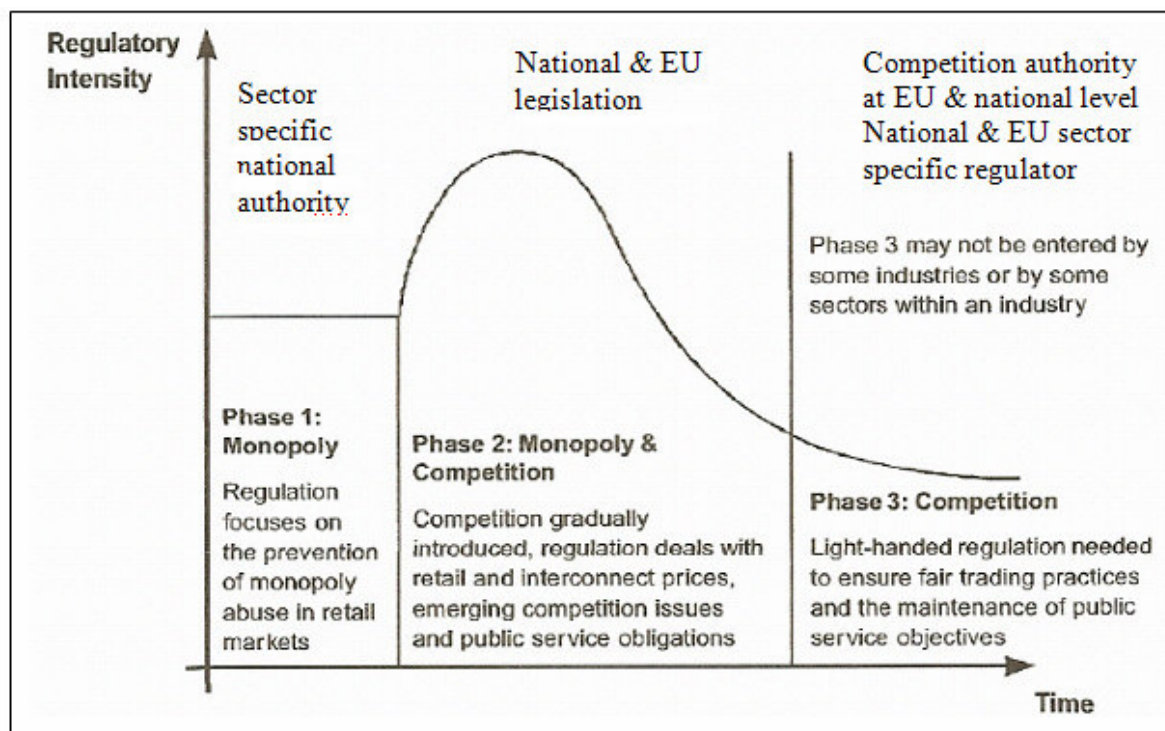
Beknopt samengevat is regulering noodzakelijk omdat deze het mogelijk maakt dat de marktwerking effectief kan werken in het pas voor concurrentie geopende segment . Dit houdt in de praktijk in dat de overheid moet zorgen dat het niet te maken heeft met een onwillige ex-monopolist en dat de openbare dienstverlening wordt gegarandeerd.

Qua *regulering van het natuurlijk monopolie* wordt de zaak wat moeilijker. Het ideaal zou zijn dat men gaat naar een situatie “als of er concurrentie” zou zijn hoewel dit niet mogelijk is in de ware wereld. De moeilijkheid is regulering te vinden die de juiste prikkels geeft zodat er op een allocatieve, productieve en distributieve efficiënte wijze wordt geproduceerd (Van der Linden, 2006, p.31). Omdat het allocatieve optimum inhoudt de eigenaar van een natuurlijk monopolie met verlies produceert zal men een compensatie regeling moeten uitdokteren . Het knelpunt is de asymmetrische informatie aanwezig is in de sector. De instantie die deze compensatie regeling moet opmaken heeft veelal minder kennis van de vraag – en kostenrelatie dan de producent (Van der Linden, 2005, p.32) .

2.4.2 Reguleringsintensiteit bij hervormingen

Het doel van de EU is om in de spoorwegen competitie te verhogen, de kostprijs te laten dalen en de consument meer keuzevrijheid aanbieden in het dienstverlenende segment. Het doel van de hervormingen is om van een monopolistische naar een concurrentie markt te gaan. Dit behelst regulering die verandert wanneer de markt in een nieuwe fase komt . De beginfase is het monopolie, in de tweede fase bestaan monopolie en competitie naast elkaar en de derde fase is de competitie fase .

Figuur 6: Reguleringscyclus



Bron; Doyle, 1998, p. 58

Uit bovenstaande figuur blijkt dat in de eerste fase de regulering vooral moet zorgen dat er geen misbruik gemaakt wordt van de monopoliepositie, vooral in de dienstensector. Zo moet een sector specifieke regulator toezicht houden dat de prijzen niet te hoog zijn. Het redelijke niveau van de prijzen kan ingegeven worden door sociale doelstellingen (Doyle, 1998, p.57) .

In de tweede fase is er een grote toename van de regulering. Men gaat van een pure monopolie situatie naar een gemengde situatie . Daar deze fase cruciaal is om mededinging te laten ontwikkelen moet de regulering zorgen dat deze competitie zich kan ontwikkelen. Het is niet denkbeeldig dat de vroegere staatsmonopolist onvriendelijk staat tegenover nieuwe toetreders. Regulering van toetreding speelt een belangrijke rol in deze fase. Wanneer de vroegere monopolist nog steeds verticaal geïntegreerd is moet de regulering zorgen dat de verdeling van rijpaden eerlijk en duidelijk verloopt. Een andere zaak die gereguleerd moet worden is de universele dienstverlening. Onder de monopolie situatie kan de overheid de monopolist opdragen om onrendabele lijnen uit te baten. Via het systeem van kruissubsidiëring kon dit worden gefinancierd. Om concurrentievervalsing tegen te gaan is dit systeem van kruissubsidiëring verboden (Doyle, 1998, p.58) . Nieuwe toetreders zullen enkel

geïnteresseerd zijn om winstgevende lijnen uit te baten. Een manier om dit op te lossen is door onrendabele lijnen in concessie te geven via openbare aanbesteding om op deze lijnen de dienstverlening te garanderen. De gunning kan dan gaan aan het bedrijf dat de minste subsidies nodig heeft om deze lijn uit te baten. Ook kan men rendabele en onrendabele lijnen samen bundelen. Hier wordt gebruik gemaakt van nationale en EU wetgeving. In geval van de spoorwegen kan men stellen dat in meer of mindere mate het proces EU driven is. Via Richtlijnen poogt de EU om de spoorwegmarkt te liberaliseren. Deze moeten worden omgezet in het nationale recht voordat ze hun volwaardige normatieve status krijgen (Lenaerts & Van Nuffel, 2003, p.732).

In de competitie fase is er veel minder regulering nodig. Wegens de drang naar winst op een competitieve markt zullen de aanbieders genoodzaakt zijn om innovatief en efficiënt te werken. Dit betekent echter niet dat er geen toezicht op de markt meer gehouden moet worden. Wegens drang naar winst zullen bedrijven afspraken kunnen maken om de markt te kunnen domineren (Doyle, 1998, p.60). De marktopzichter moet ervoor zorgen dat competitie gewaarborgd blijft. De openbare dienstverlening blijft ook regulering vereisen. Het gevaar bestaat dat de vergoeding voor de subsidie voor de dienstverlening een verborgen subsidie is. Om deze vorm van competitievervalsing tegen te gaan is er een Europese en nationale mededingingsautoriteit.

2.4.3 Rol van de overheid

De rol van de overheid wordt in dit deel belicht in verhouding met marktwerking. Langs de ene kant kan de overheid een speler blijven in het aanbieden van diensten in sectoren die ontvlochten en geliberaliseerd zijn. Langs de andere kant zal de overheid moeten zorgen dat er mededinging in de markt ontstaat.

In vroegere tijden produceerde de overheid de goederen en diensten met een publiek belang zelf. De uitvoering gebeurde door een aparte uitvoeringsfunctie (agentschap, overheidbedrijf, regie...). Al deze uitvoeringsorganen hebben gemeen dat ze taken krijgen van het bevoegde beleidsorgaan. De relatie tussen uitvoering – en beleidsorgaan is hiërarchisch van aard. Via directieven die van bovenaf worden gestuurd wordt er gecoördineerd. Andere instrumenten om het handelen van de uitvoeringsorganisatie te sturen

zijn regels en procedures. Resultaat is dat er een zeer strakke bureaucratie ontstaat waar de vorm meer belang krijgt dan de inhoud. Dit soort van organisatie is topdown, star en past zich zeer moeilijk aan verandering aan. Vroegere staatsmonopolisten vallen onder deze beschrijving. Private organisaties werken geheel anders. Zij worden gedreven door winstbejag. Anders gezegd, zij moeten niet maar zij willen. De overheid kan randvoorwaarden stellen die marktpartijen te volgen hebben maar in het algemeen staat de overheid niet boven maar naast privé aanbieders . Deze nevenschikking maakt dat hiërarchische sturing uit den boze is. Het middel waarmee nevenschikte partijen elkaar binden en sturen is het contract (Plug ea. , 2003, pp.40-42).

De rampzalige overgang naar vrije markt in de vroegere Sovjet-Unie toont aan dat om een goede marktwerking te hebben men niet de denkfout mag maken dat men dit zal kunnen bereiken door alles te dereguleren. De overheid heeft de belangrijke taak om de overgang van publiek orgaan naar een markt met meerdere private actoren in goede banen te leiden. Dit houdt in dat er geherreguleerd zal moeten worden. De overheid zal niet meer het belangrijkste sturingselement zijn . Het belangrijkste sturingselement is de marktwerking. De sturingswijze van de overheid is nu ordenend waar dat deze eerst presterend was. Belangrijk vraagstuk blijft hoe de universele dienstverlening kan worden gecombineerd met een geliberaliseerde markt . De overheid zal voorwaarden moeten scheppen om deze op het eerste gezicht tegenstrijdige belangen te verzoenen (Plug ea, 2003, pp.30-41).Zo zal de overheid nu de rol van beleidsmaker, opdrachtgever, toezichthouder, marktmeester en eigenaar spelen. Deze verschillende rollen van de overheid worden belicht.

In de hoedanigheid van *beleidsmaker* weegt de overheid zwaar op het spoorgebeuren . Liberalisatie van het spoorgebeuren is in de meeste landen voor een groot deel “EU driven”. Zowel in de Europese Commissie als in de Raad van Ministers kan een nationale overheid proberen om te wegen op het beleid dat men wil voeren. Daar de vrijmaking van de spoorwegen via Richtlijnen gebeurt, is het de taak van de nationale overheid om de nationale wetgeving in overeenstemming te brengen met het resultaat dat door de Richtlijnen wordt gevraagd. Het spreekt voor zich dat de omzetting in het nationale recht best van een goede kwaliteit is. Verder bepaalt de overheid welk voorzieningenniveau van treinvervoer gewenst is en welke groepen vrijgesteld zijn betaling van gebruik van de trein.

De rol van beleidsmaker heeft een verandering ondergaan. Vóór de inwerkingtreding van het marktmechanisme in de publieke sfeer betekende een overheidsverantwoordelijkheid dat de

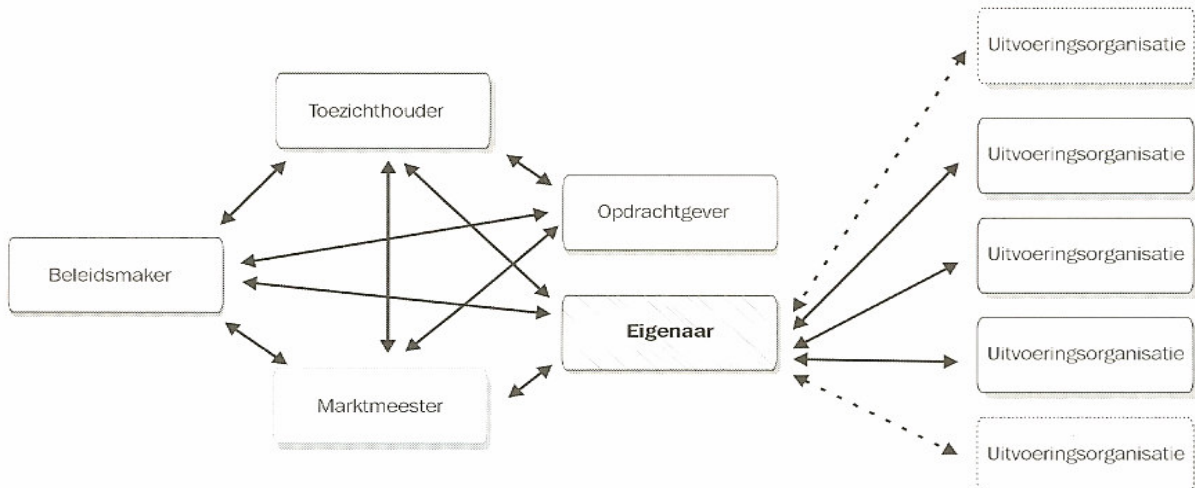
overheid deze taken zelf uitvoerde. Dit beleid werd in wet en regelgeving gegoten en poogde correcties te maken aan een niet optimaal werkend marktmechanisme. Na de inwerkingtreding van het marktmechanisme moeten voorwaarden van economische, institutionele en juridische aard worden geschapen door de overheid om te garanderen dat de markt op een goede wijze kan werken. De wet – en regelgeving moeten complementair zijn met het principe van marktwerking. Ter vrijwaring van vooropgestelde publieke belangen moet de overheid een marktordening creëren waarin ook deze doelstellingen worden vervuld (Plug, ea. 2003, pp. 33-34).

In de rol van *opdrachtgever* kan de overheid ervoor zorgen dat publieke belangen toch worden behartigd zonder zelf de voorziening zelf te leveren. Voorwaarde hiervoor is dat de overheid in de rol van beleidsmakers heeft beslist om de dienst niet meer zelf te leveren . De diensten kunnen door anderen worden geleverd. De doelstellingen van het beleid worden omschreven in een contract dat de overheid sluit met de vervoersmaatschappij . De overheid kan zo de voordelen van concurrentie laten werken en zo de dienst gunnen aan het bedrijf dat de beste prijs –kwaliteit aanbied.

Als gevolg van marktwerking en meer marktpartijen wordt het verdedigen van de publieke belangen één van de prioriteiten van de overheid. Als *verdediger en toezichthouder* van de publieke belangen ziet de overheid er op toe dat marktpartijen taken uitvoeren conform de kwaliteitsnormen die door de overheid zijn opgelegd. Om dit kwaliteitstoezicht een betekenis te geven is het vereist dat de kwaliteitseisen vastgelegd zijn in wetten en regels. Belangrijk is dat de overheid als beleidsmaker in het vastleggen van het juridische kader de kwaliteitseisen operationaliseert in objectieve, heldere normen die afdwingbaar zijn door de wet. Als de wetgeving aan deze eis voldoet beschikt de toezichthouder over voldoende ijkpunten die een gepast toezicht mogelijk maken (Plug, ea. 2003, pp.37-41) .

Als *marktmeester* is het de taak van de overheid om een goed werkende markt te creëren en te behouden. Zo wordt controleert ze of een marktspeeler niet te dominant wordt . Ook wordt er nagegaan of mogelijke fusies niet marktverstoring werken. De marktmeester richt zich op het bewaken van effectieve en eerlijke concurrentieverhoudingen. Er moet een sprake zijn van een *level playing field*.

Figuur 7: Rollen van overheid met marktwerking als sturingselement



Bron: Plug, Geut & van Twist, 2003, p.41

2.5 Moeilijkheden liberalisatie spoorwegen

Moeilijkheden bij liberalisatie van het spoorvervoer steken de kop op omdat men in een marktsituatie komt die elementen van monopolie en mededinging kent. Om de liberalisatie kans op slagen te geven is het van belang dat de overheid zijn rollen goed speelt. Dat dit niet altijd evident is komt tot uiting in 2.5.1.

Een specifieke moeilijkheid van regulering is hoe men het prijsheffingssysteem voor het gebruik van infrastructuur regelt.

Tot slot worden de moeilijkheden die kunnen opduiken bij ontvlechting besproken.

2.5.1 Conflict tussen rollen van overheid

Figuur7 laat duidelijk zien dat de verschillende rollen en bevoegdheden van de overheid kunnen conflicteren. De dubbele pijlen geven mogelijke conflictsituaties aan. De in de figuur benoemde rollen van de overheid duiden de institutionele veranderingen aan die het gevolg zijn van het gebruik van marktwerking als sturingselement. Met conflictsituatie wordt hier bedoeld dat marktwerking niet altijd een verwevenheid van bevoegdheden en verantwoordelijkheden toelaat. De belangrijkste conflictsituaties worden gegeven alsook oplossingen om die conflicten de wereld uit te helpen.

De overheid moet voor alles vermijden dat er zelfs maar de schijn zou zijn dat er één van de markspelers zou worden bevoordeeld . Wanneer de overheid zelf een markspeler is valt het woord partijdigheid niet zelden. Dit is een groot probleem wanneer de overheid de taak heeft van toezicht en creatie van een level playing field. Dit houdt in dat de rol van eigenaar enerzijds en die van beleidsmaker, opdrachtgever, toezichthouder en marktmeester moeilijk tot niet met elkaar te verenigen zijn.

Figuur 8: Conflict tussen rollen van de overheid bij marktwerking

Eigenaar versus	Beleidsmaker
	Opdrachtgever
	Toezichthouder
	Marktmeester

Bron: Plug, ca.2003, p49

Het cumuleren van verantwoordelijkheden van beleidsmaker en eigenaar kan een belangrijke domper zijn op het verloop van eerlijke concurrentie. De overheid kan er immers belang bij hebben om hun eigen dienstenaanbieder voor te trekken . Voorbeelden in het spoorgebeuren zijn legio. In België is alleen de NMBS bevoegd om de opleiding voor treinrijbewijzen te organiseren. Voortrekking van de NS kan gezien worden door sommigen in het feit dat de NS het rendabele hoofdnetwerk tot 2015 heeft verkregen zonder dat de procedure van openbare aanbesteding werd gevolgd .

Belangenverstrengeling of de schijn ervan kan voorkomen wanneer de overheid tegelijk opdrachtgever en aandeelhouder is van één van de marktpartijen die strijden voor het verkrijgen van de opdracht. Het verschil tussen de rol van opdrachtgever en die van eigenaar

is dat opdrachtgever de hoogste kwaliteit tegen de laagste prijs wil zien, daar waar de eigenaar voortdurend rendement wil zien . De overheid speelt dan in de onderhandelingen de rol van vrager en aanbieder.

Een andere vermenging van belangen wordt door Plug ea (2003) omschreven als het probleem van de “meespelende scheidsrechter”. Dit komt voor wanneer de overheid naast de rol van eigenaar ook nog de rol van marktmeester en toezichthouder speelt.

Oplossingen voor deze spanningen zijn niet gemakkelijk te vinden. Het poneren van onafhankelijk toezicht als de oplossing voor deze problemen houdt geen rekening met het feit dat de onafhankelijkheid van toezichthouder en marktmeester vermengd kunnen worden met die van beleidsmaker en opdrachtgever. Een toezichthouder moet onafhankelijk van de opdrachtgever en beleidsmaker een oordeel moeten kunnen vellen over de kwaliteit en effectiviteit van het beleid.

2.5.2 Moeilijkheden van regulering

Hoewel hoger al meerdere problemen van regulering werden aan gestipt blijft een belangrijk vraagstuk welke heffingsvorm men gaat instellen ter gebruik van het netwerk. Drie vormen van prijsheffing worden voorgesteld.

De Ramsey prijsheffing is de moeilijkste van de 3 . Deze methode gaat uit dat de kostprijs van elke dienst groter is dan de marginale kostprijs. De prijs van het gebruik van het netwerk is gebaseerd op de marginale kost die met een vast bedrag of met een percentage van de marginale prijs wordt verhoogd. In het Engels spreekt men van markup over marginal costs. Deze kostprijs van elke dienst is omgekeerd evenredig met de vraagelasticiteit voor deze dienst. Dit betekent dat hoe groter de vraag hoe kleiner de markup of de bijkomende toeslag op de marginale kostprijs zal zijn. Het belangrijkste voordeel is dat een deel van de vaste kosten wordt gerecupereerd. Nadeel is dat de toepassing van deze prijsheffing zeer moeilijk in de praktijk toepasbaar is. Zo moet precies geweten zijn over wat de marginale kostprijs is van alle trajecten van het netwerk (OECD, 2005, pp. 44-46) .

Het lineaire model van prijsheffing is het gemakkelijkste. Het gaat uit van een evenredige relatie tussen de kostprijs en het aantal passagiers /ton per kilometer. De eenvoudige opzet van dit model laat echter niet toe om op een doorzichtige wijze de externe kosten te meten.

Het laatste model voor prijsheffing stelt de kostprijs gelijk aan de marginale kost. Het probleem bij spoorweginfrastructuren is de enorme kost van het netwerk. Dit zorgt voor schaalvoordelen. Slechts na het produceren van zoveel hoeveelheden ligt de marginale kostprijs onder de gemiddelde kostprijs. Wanneer men dit heffingsmodel oplegt is het de vraag hoe de beheerder zonder subsidies kan voortdoen. Hierdoor zal de staat de verschillen weer moeten bijspijzen . De vraag is echter of de overheid wel de juiste informatie krijgt van de netwerkbeheerder. De overheid kan echter ook een prijsdiscriminatie politiek doorvoeren zodat de berekening van de ware marginale prijs weer wat moeilijker wordt. Deze prijsdifferentiatie kan een barrière vormen voor nieuwe concurrenten (OECD, 2005, pp. 47-50) .

2.5.3 Moeilijkheden bij ontvlechting

Het is echter belangrijk te beseffen dat wonderoplossingen niet bestaan. Met de implementatie van ontvlechting van infrastructuur en dienstverlening kan men proberen om de markt vrij te maken maar men moet rekening houden met de kenmerken van het spoorgebeuren. Met het sterker worden van marktkrachten zullen trajecten die niet commercieel verantwoord zijn moeten sluiten of gesubsidieerd worden door de overheid wegens het publieke belang van deze trajecten. Dit roept meteen vragen op over welke trajecten onder de noemer “ garanderen van publieke dienstverlening” vallen (Perkins, 2002, pp. 11-13) .

De problemen bij scheiding van een vroeger verticaal geïntegreerde spoorwegonderneming zijn verscheidend. Zoals bij alle herstructureringen kan de kost wel eens hoger liggen dan verwacht. Om de onafhankelijkheid van de netwerkbeheerder te garanderen kan men deze een onafhankelijk statuut geven. Dit kan leiden tot coördinatieproblemen tussen de beide organisaties. Wanneer er een holdingstructuur wordt gehanteerd bestaat de kans dat de bestuurders elk op hun strepen staan en een goede coördinatie nog meer wordt bemoeilijkt (Di Pietrantonio & Pelkmans, 2005, pp. 42-44). Een andere moeilijkheid is dat de infrastructuurbeheerder voor het netwerk een monopoliepositie heeft.

De keuze voor een scheiding van infrastructuur en uitvoering van diensten is door de Europese Commissie opgelegd. Hoe men dit juist vormgeeft kan van land tot land verschillen. Men kan opteren voor een holdingstructuur of niet. Belangrijk is dat de verticaal geïntegreerde monopolist wordt ontvlecht. De achterliggende gedachte is dat er alleen marktwerking kan zijn als zowel het proces van liberalisering als dat van ontvlechting van de netwerkindustrie heeft plaatsgevonden (Plug & Van Twist, 2003).

Ontvlechten is een manier om voor transparantie te zorgen. Door de traditioneel geïntegreerde structuur van infrastructuur en diensten is het risico van kruissubsidiëring zeer reëel. Transparantie is daarom noodzakelijk om deze asymmetrische informatie te niet te doen. Echter moet men oppassen om een complete scheiding van infrastructuur en spoorvervoer door te voeren daar deze scheiding tot coördinatie problemen leidt. Wegens veiligheidsoverwegingen en de overtuiging om kennis bij elkaar te houden kan men de andere kant opgaan in het spectrum en zo een verticale geïntegreerde organisatie bepleiten. Volledige integratie zorgt echter dat de concurrentie in het dienstensegment (vervoer) wegvalt (Di Pietrantonio & Pelkmans, 2004, pp.24-42) .

Een andere moeilijkheid is het garanderen van een universele dienstverlening . De spoorwegindustrie levert diensten van algemeen belang. Dit valt uiteen in een economisch of sociaal deel afhankelijk van de gehanteerde focus. Vanuit economisch oogpunt is de levering van vervoer van goederen en personen van belang. De sociale focus gaat na of er aan de basisbehoefte van ieder (mobiliteit) wel wordt voldaan. Toegankelijkheid en betaalbare prijzen moeten gewaarborgd worden. Al deze factoren maken dat men het niet opportuun achtte om de spoorwegindustrie aan de privé sector over te laten . Dit leidde tot de gedachte dat de optimale vorm van organisatie van de spoorwegsector een gereguleerd nationaal monopolie zou zijn. Door overheidsinterventie zouden de kenmerken van de spoorwegindustrie die als marktfaalingen werden bestempeld worden gecorrigeerd. Door de ontvlechting wordt het niet meer mogelijk dat er gebruik wordt gemaakt van kruissubsidiëring. De moeilijkheid is dus hoe men de openbare dienstverlening blijft garanderen voor onrendabele lijnen.

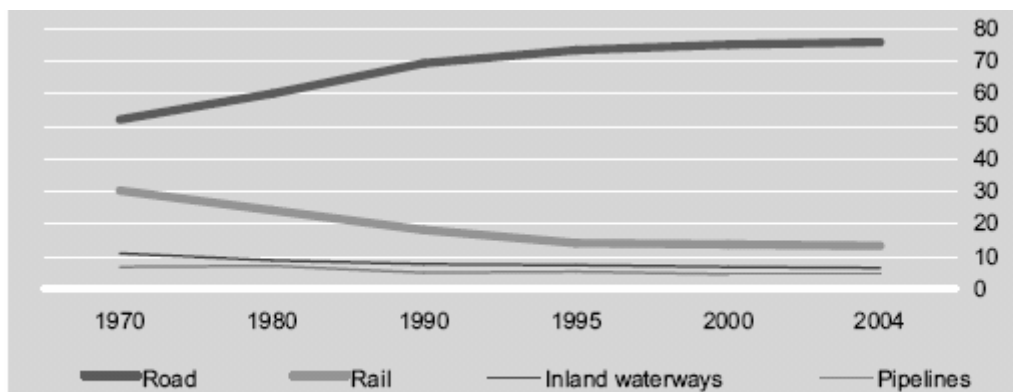
3 Rol Europese Unie in spoorverkeer

De Europese Commissie is vanaf de jaren '90 van vorige eeuw beginnen in te grijpen in de spoorwegsector. Richtlijnen moesten ervoor zorgen dat het beoogde doel van liberalisatie van de spoorwegsector werd bereikt in de lidstaten . Eerst wordt de achteruitgang van het spoorvervoer aangekaart. Daarna worden de hindernissen voor een één gemaakte Europese spoorwegmarkt kort belicht. Vervolgens wordt het EU beleid vanaf de jaren '90 van vorige eeuw geschetst.

3.1 Achteruitgang spoorverkeer

Het spoorverkeer kende vanaf de jaren '70 van vorige eeuw een sterke achteruitgang van het marktaandeel in het vervoer. Dit wordt in figuur 9 geïllustreerd.

Figuur 9: Groei en aandeel van vrachttransport wijzen tussen 1970-2004



Bron: Deutsche Bank, 2006, p.4

De hoofdreden die wordt aangegeven voor deze achteruitgang is dat spoorverkeer een lagere competitiviteitsgraad heeft als wegtransport. Het spoorverkeer is minder betrouwbaar qua leveringstijd . Dit komt grotendeels door de lange stoptijden doordat passagierstreinen altijd voorrang hebben. Grensoverschrijdende trajecten waren vaak zeer ingewikkeld. Voorbeeld hiervan kan het verwisselen van treinbestuurders zijn omdat de seingeving verschillend is van land tot land.

Naast deze kwalijke evolutie in marktaandeel van het spoorverkeer is dat de één gemaakte Europese markt niet vertaald werd naar een één gemaakte Europese spoorwegmarkt. Een één gemaakte markt behelst dat een aanbieder uit land X zijn diensten (behoudens wettelijke vastgestelde uitzonderingen) in land Y mag aanbieden. In de praktijk werd het spoorverkeer in ieder land beheerst door een staatsmonopolist.

De Europese Commissie stelt dat het spoorvervoer zeer belangrijke voordelen heeft. Zo is het spoorverkeer een veilige en zuinige wijze van transport. Het steeds belangrijker wordende milieuthema zal in de kaart spelen van het spoorvervoer. Het steeds verder dichtslippen van de wegen maakt dat men naar andere vervoerswijzen moet uitkijken.

3.2 Bijkomende hindernissen voor één gemaakte EU interne markt.

De één gemaakte interne Europese spoormarkt werd door meerdere factoren niet bereikt. De traditionele spoorwegmaatschappijen waren staatsmonopolies die door hoge technische en wettelijke manieren werden beschermd. Deze beschermingswijzen kunnen de marktmacht van een nationale spoorwegmaatschappij in een geliberaliseerde spoorwegmarkt verhogen. De beschermingswijzen kunnen fungeren als barrières voor andere marktspelers. Vóór de liberalisering van de spoorwegen waren spoorwegnetwerken enkel gebouwd voor het nationale transport.

3.3 EU beleid

Centraal in de gedachtegang van de Europese Commissie is dat men gelooft in de deugden van mededinging. Zo gaat men ervan uit dat mededinging de ondernemingen zal aansporen tot innovatie. Dit leidt dan weer tot efficiëntie. Einddoel is dat de spoorwegen een aanzienlijk aandeel in de vervoerssector bemachtigen. In eerste instantie heeft de EU vooral zich met het goederenverkeer bezig gehouden. De redenen hiervoor zijn tweërlei. De eerste reden is dat goederenverkeer per spoor sneller, veiliger en milieuvriendelijker is dan vrachtvervoer over de weg. Een andere reden is dat de goederensector wegens een zeer gebrekkige inter-comptabiliteit tussen landen steeds meer terrein moest prijsgeven aan het transport over de weg.

De Richtlijnen en andere beleidsmaatregelen van de Europese Commissie worden chronologisch overlopen. Men kan stellen dat deze uiteenvallen in 4 stukken. Een deel kan men plaatsen onder de noemer “maatregelen genomen in de jaren '90”. De drie anderen vallen respectievelijk onder de noemer 1^{ste}, 2^{de} en 3^{de} spoorwegpakket. Hier wordt geopteerd om de volgorde gebruikt door de Europese Commissie te gebruiken

3.3.1 Maatregelen genomen in jaren '90

Opgemerkt moet worden dat de Raad van Ministers niet voor verordeningen maar voor richtlijnen als beleidsinstrument koos. In tegenstelling tot een verordening is een richtlijn niet bindend in al haar onderdelen en tevens is ze ook niet rechtstreeks toepasbaar in elke lidstaat. Een richtlijn krijgt enkel een volwaardige normatieve status in de rechtsorde in een lidstaat als de richtlijn omgezet is in het nationale recht (Lenaerts & Van Nuffel, 2003.) Een richtlijn legt een resultaat verbintenis op.

De eerste belangrijke wetgeving die ingreep in het spoorverkeer kwam er met richtlijn 91/440/EEG. Hoofddoel van deze richtlijn was de spoorwegmaatschappijen zich meer te laten concentreren op mededinging. Verder bracht deze richtlijn een opening in sommige delen van het spoortransport. Om deze doelen te bereiken stelde de richtlijn 4 eisen.

- De lidstaten moeten samen met de bestaande publieke spoorwegmaatschappijen stappen ondernemen om de schulden van de spoorwegmaatschappijen te verkleinen.

Om dit te bewerkstelligen moet het beheer van de spoorwegmaatschappijen de nood van mededinging en een gezond financieel management beamen

- De spoorwegmaatschappijen moeten een budget en boekhouding hebben opdat ze een (relatieve) zelfstandigheid zouden hebben.
- Er moet een boekhoudkundige scheiding zijn tussen de spoorweginfrastructuur en de aanbieder van de dienst (spoorverkeer). De gedachte hierachter is dat men zo een grotere transparantie van het gebruik van overheidsgeld teweeg brengt. Verder kan men zo de mogelijkheid vergroten om de prestaties van de twee takken te meten.

In 1995 nam de Raad van Ministers Richtlijn 95/18/EG aan. Deze richtlijn bepaalde aan welke criteria een spoorwegmaatschappij moet voldoen om een vergunning te verkrijgen tot toegang van een spoornet. Richtlijn 95/19/EG bepaalde de regels tot toewijzing van de spoorweginfrastructuur. Zo is er de verplichting voor de infrastructuur beheerders om een netwerk verklaring te publiceren. Deze geeft ondermeer de technische informatie van het net. Verder stelt deze richtlijn dat er een controle orgaan moet worden opgericht dat in iedere lidstaat als scheidsrechter optreedt wanneer er conflicten ontstaan qua betaling van gebruiksheffing van de infrastructuur. Tot slot stelt de Richtlijn dat de gevraagde prijzen beantwoorden aan de marktprijs en geldt het verbod op discrimineerde prijsheffingen.

In 1996 publiceerde de Europese Commissie een White Paper genaamd "Strategy for Revitalising Community's Railways". De gedachte hierachter was dat er een grotere rol moest worden toebedeeld aan de marktwerking. Ook bevatte de Paper voorstellen om een echte scheiding van bevoegdheden tussen Staat en spoorwegmaatschappijen te bewerkstelligen. Dit om het beheer van de spoorwegmaatschappij onafhankelijk door het management te laten doen (White Paper 1996). De lancering van deze White Paper kwam er nadat het spoorvervoer in Europa terrein bleef verliezen.

Het was in de goederensector dat de White Paper in navolging van Richtlijn 91/19/EG voorstelde om tot de ontwikkeling van grote grensoverschrijdende routes te komen. Deze grote routes zouden via het commerciële principe van "one-stop-shop". Dit houdt in dat er een organisatie verantwoordelijk is voor één klant. Bijvoorbeeld wanneer een infrastructuur beheerder handelt als vertegenwoordiger van alle andere partijen die erbij betrokken zijn. Deze zogenaamde "Rail freight freeways" waren niet zo succesvol als verwacht omdat men van niet veel gebruikt maakte van de "open access" van de nationale netwerken voor internationale diensten.

3.3.2 Eerste spoorwegpakket

Wat opvalt aan dit pakket is dat men gaat sleutelen aan eerder genomen beleidsmaatregelen. Het zogenaamde pakket bestaat uit 3 richtlijnen die de bestaande wetgeving doeltreffender wou laten worden. Na lange discussies in het Europese parlement en de Raad van Ministers werd in 2000 een overeenkomst bereikt. De Raad nam in 2001 drie Richtlijnen aan. De omzettingsdatum in nationaal recht was 15 maart 2003. Alle toenmalige lidstaten hebben dit gedaan.

Richtlijn 2001/12 wijzigt richtlijn 91/440. Beide richtlijnen handelen over hoe de spoorwegen zich moeten ontwikkelen. Richtlijn 2002/12 stelt dat de lidstaten het recht tot toegang van infrastructuur uitbreiden voor het goederen transport. Dit betekent dat spoorwegondernemingen toegang hebben tot het gehele Europese spoornetwerk. Vanaf maart 2003 hebben spoorwegmaatschappijen toegang tot het internationale goederenvervoer dankzij het Trans European Rail Freight Network (TERN). Dit is een belangrijke stap daar ongeveer 70% van het goederenvervoer over spoor via het TERN gaat. In maart 2008 moeten spoorwegmaatschappijen over het gehele Europese netwerk vrije toegang krijgen. Voorheen (richtlijn 91/101) hadden spoorwegmaatschappijen enkel vrije toegang tot het Europese netwerk voor gecombineerd internationaal goederenverkeer.

Een ander belangrijke doelstelling van richtlijn 2001/12 is dat er een scheiding moet zijn tussen het beheer van de infrastructuur en de vervoersactiviteit. Zo moeten essentiële zaken als spoorwegtoewijzing, toekennen van vergunningen en heffingen ter gebruik van de infrastructuur gescheiden worden. Deze scheidingen moeten er voor zorgen dat nieuwe spoorwegondernemingen een eerlijke kans krijgen om de spoorwegmarkt te kunnen betreden.

Richtlijn 2001/13 amendeert richtlijn 95/18 aangaande het toekennen van exploitatievergunningen. Zo definieert richtlijn 2001/13 de voorwaarden waaraan een spoorwegmaatschappij moet voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning om goederen te vervoeren over het TERN. De vergunning is geldig voor het grondgebied van de Europese Unie. Een instantie zal de licentie uitvaardigen.

Richtlijn 2001/14 betreft de verdeling van de spoorwegcapaciteit, de gebruiksheffing van de spoorweginfrastructuur en de veiligheidscertificatie. Deze richtlijn vervangt richtlijn 95/19. Zo is de infrastructuurbeheerder verplicht een netwerkverklaring op te stellen. Deze netwerkverklaring bevat alle informatie die een spoorwegonderneming nodig heeft voor toegang tot het spoorwegnet: praktische informatie over de kenmerken van het spoorwegnet van de betreffende infrastructuurbeheerder, toegangsvoorwaarden en een standaard toegangsovereenkomst. Ook wordt in de netwerkverklaring beschreven hoe men een aanvraag tot toekenning van capaciteit kan verkrijgen tot het gebruik van het netwerk. Ook wordt het stelsel van gebruiksvergoedingen beschreven. De netwerkverklaring wordt aangevuld wanneer dat noodzakelijk is. Bijkomend beschrijft de netwerkverklaring de wijze waarop de infrastructuurbeheerder tarieven toepast. Belangrijk punt is dat de netwerkverklaring in geval van conflicterende vragen voor toekenning van capaciteit stelt welke voorrangregels gevolgd zullen worden.

Tot slot verklaart *Richtlijn 2001/14* dat er een onafhankelijke instantie moet opgericht worden dat toezicht houdt op de spoorwegmarkten. Deze instantie fungeert als een beroepsinstantie voor spoorwegondernemingen wanneer deze laatste menen dat er oneerlijke praktijken zijn gebeurd bij het toekennen van capaciteit of het verschaffen van veiligheidscertificaten.

3.3.3 Tweede Spoorwegpakket

Het tweede spoorwegpakket is door de Commissie op 23 januari 2002 voorgesteld. Doel van dit pakket was het verder open maken van de spoorwegmarkten in de Europese Unie. In april 2004 is het tweede spoorwegpakket door het Europese Parlement en de Raad van Ministers goedgekeurd.

Voor de opening van spoorwegmarkten zijn twee elementen van belang. Het eerste element is dat vanaf 1 januari 2006 de markt van internationaal goederenverkeer tot het gehele Europese spoorwegnetwerk wordt uitgebreid. Het tweede element is dat vanaf 1 januari 2007 de nationale markt voor goederenvervoer (zogenaamde cabotage) wordt opengesteld.

Verder behelst het tweede spoorwegpakket de oprichting van het Europese Spoorweg Agentschap in Valenciennes. Dit toont aan dat de spoorwegmaterie meer en meer naar het Europese niveau wordt gebracht.

3.3.4 Derde Spoorwegpakket

De Europese Commissie formuleerde in maart 2004 een aantal nieuwe voorstellen. Deze voorstellen werden samengebundeld tot het 3^{de} Spoorwegpakket. Het belangrijkste voorstel was de liberalisering van het internationale reizigersvervoer. Volgens dit voorstel zou tegen 2010 de spoorweginfrastructuur worden opengesteld voor alle spoorwegondernemingen voor de uitbating van internationale reizigersdiensten.

Verder werd een Europees rijbewijs voor treinbestuurders voorgesteld door de Commissie. Een ander luik kan men onder de noemer van klantenbescherming plaatsen. Zo is er het voorstel tot verordening die handelen over reizigersrechten. Dit houdt onder andere regels in op het gebied van aansprakelijkheid en schadeloosstelling in het internationale reizigersverkeer. Ook in het goederenverkeer per spoor kan men een soort gelijke evolutie zien. Hier is er een voorstel tot verordening die kwaliteitsvereisten en compensaties inzake het nationale en internationale goederenverkeer bepaalt. Dit houdt onder andere in dat er regels komen inzake kwaliteitsafspraken in het transportcontract met inbegrip van compensaties voor mogelijke vertragingen.

Het Europese parlement keurde het 3^{het} spoorwegpakket goed. Wel verwierp EP het voorstel voor de invoering van compensatie bij vertragingen in het goederenverkeer. Dit betekent dat de liberalisering van het passagiersvervoer, de invoering van het Europese rijbewijs voor machinisten en compensatieregelingen voor passagiers in geval van vertragingen in principe werd aanvaard. Dit houdt ondermeer in dat uiterlijk op 1 januari 2007 de spoornetten voor het nationale passagiersvervoer moeten worden opengesteld. De lidstaten kregen wel de vrijheid hun spoorweginfrastructuur eerder open te stellen. Met deze maatregel zou het spoorvervoer een nieuwe impuls krijgen door stimulering van concurrentie en de creatie van een echte interne markt voor het spoorvervoer.

Het Europese Parlement heeft zijn plannen voor een liberalisering van het binnenlandse spoorverkeer voor passagiers geschrapt. De voorstanders slaagden er tijdens een stemming in Straatsburg niet in, een streefdatum voor de opening van de nationale spoormarkt vast te leggen. Voor de vrijmaking van het internationale reizigersvervoer in 2010 stemde het Europese parlement wel toe.

3.3.5 Latere voorstellen

De Europese Commissie lanceerde in juli 2005 een voorstel dat een wijziging voorstelt van verordening 1191/69. Deze verordening fungeert als een “basisverordening” aangaande de openbare dienst contracten. De voorgestelde wijziging zorgt dat men de regels vastlegt inzake de inhoud van de openbare dienst contracten en tegelijk ook de manier waarop deze worden toegekend.

De achterliggende gedachte is dat de Europese Commissie van de openbare aanbesteding zoveel mogelijk de regel wil maken. Voor het spoorverkeer is er geen verplichting de openbare dienstcontracten openbaar aan te besteden. Wel wil de Europese Commissie voldoende inzicht in de financiële stromen tussen overheid en transportbedrijven. Ook dienen de gemaakte keuzen worden verklaard. (Vervolmakingschool –H-HR 51/28,2006) .

3.3.6 Samenvatting EU beleid

Het EU beleid in zake liberalisatie van het spoorverkeer kan men in fasen opdelen. De eerste fase van de hervormingen focust zich op de verticale scheiding en de prijspolitiek. Via richtlijn 91/440/EEG en 14/2001 heeft de Europese Unie een signaal gegeven dat het de scheiding tussen infrastructuur en dienstverlening eist in het spoorgebeuren.

Richtlijn 91/440 introduceerde een boekhoudkundige scheiding tussen infrastructuur en dienstverlening. Deze verticale ontvlechting houdt in dat er onafhankelijkheid bestaat tussen de dienstverlener en de infrastructuurbeheerder . In sommige Europese landen (bv. Engeland) gaat men zelfs de verticale scheiding doorvoeren door het eigenaarschap van infrastructuurbeheerder en dienstverlener te scheiden. De drijfveer van de Gemeenschap voor het ontvlechten van de spoorwegindustrie is dat men zo een volledige openheid kan bereiken in het kostenplaatje van de spoorwegindustrie. Deze kosten houden verband met onderhoud, infrastructuurbeheer en rijpaden toekenning, bouw van infrastructuur en met het leveren van openbare diensten. Wanneer men deze kostentransparantie heeft, heeft men ook voorspelbaarheid. Met Richtlijn 200/12 wordt er een boekhoudkundige scheiding tussen passagiersvervoer en goederenvervoer geëist . Dit betekent een horizontale scheiding. Doel is dat men mede hierdoor een einde maakt aan kruissubsidiëring .

De tweede grote stap in het vrijmaken van de spoorwegmarkt is het introduceren van competitie in de spoorwegmarkt. Belangrijke voorwaarde is dat spoorwegondernemingen vrije toegang moeten kunnen hebben tot het spoorwegnetwerk. Met richtlijn 95/16 en het eerste spoorwegpakket werd gekozen voor een vrije toegang tot de spoorweginfrastructuur. Dit zorgt dat er nieuwe reguleringsinstrumenten moeten komen om er voor te zorgen dat iedere spoorwegonderneming niet gediscrimineerd wordt bij een toegangsaanvraag.

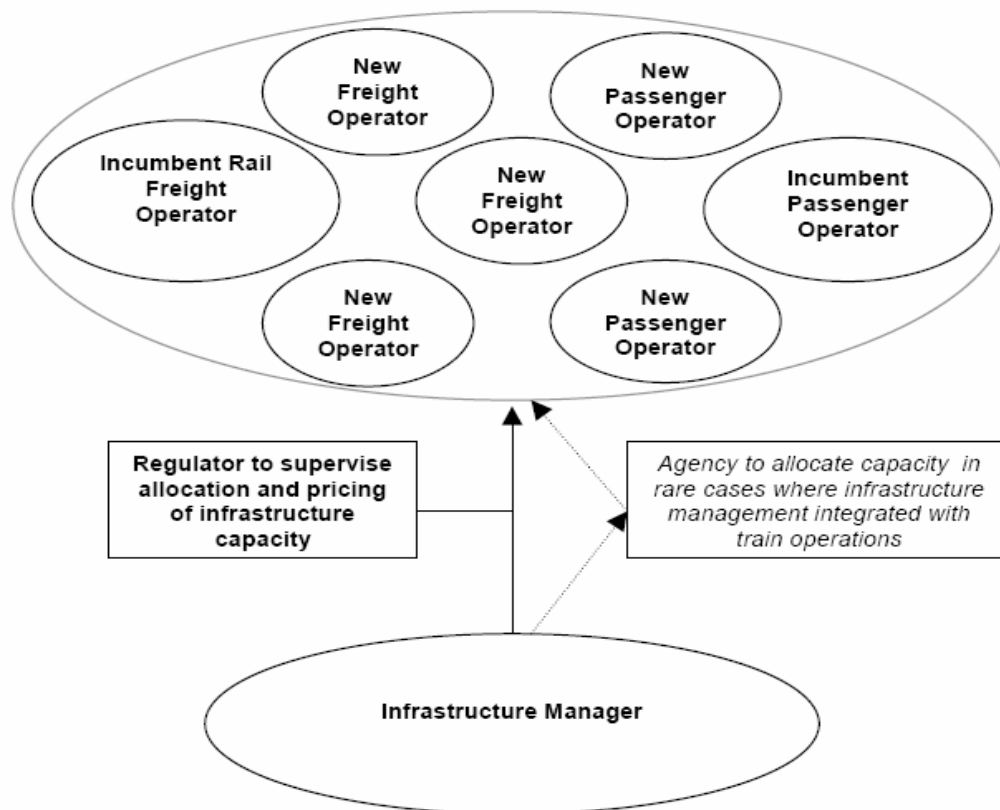
De tweede golf is het introduceren van competitie. Volgens het schema van Doyle (1998) is dit de fase waar de meeste regulering moet gebeuren. De overheid komt met een veranderende context te maken. Dit werd hoger beschreven.

Rode draad in de verschillende spoorpakketten is dat de Europese dimensie steeds belangrijker wordt in het spoorgebeuren. In het begin had men met een geleidelijke liberalisering te maken verwoord in vrij algemene teksten. Vandaag zijn deze algemene teksten aangevuld met meer technische teksten die zowat alle domeinen van het spoorgebeuren beslagen. Zo is het thema van het tweede spoorwegpakket “veiligheid” en het van het derde spoorpakket “kwaliteit”.

De oprichting van het Europese Spoorwegbureau (ERA, European Rail Agency) is een goed voorbeeld van hoe het beheer van de spoorwegsector meer en meer een zaak van de Europese Unie wordt.

Het EU beleid inzake de structuur van de spoorwegondernemingen is geëvolueerd van een boekhoudkundige scheiding naar een scheiding op het vlak van organisatie tussen enerzijds het infrastructuurbeheer en anderzijds de spoorwegexploitatie. Het einddoel van de marktstructuur dat door de EC wordt beoogd wordt in figuur voorgesteld in figuur 10.

Figuur 10: Ideale markstructuur voorgesteld door Europese Commissie



Bron: Perkins, S. (28/29 januari 2002). *An Overview of Rail Reform in Europe* . Paper gepresenteerd op het congres Seminar on Railway Reform, Restructuring and Competition Peking

Uit figuur 10 blijkt dat de infrastructuur beheerder en de operationele diensten gescheiden zijn. Ook is er een onafhankelijk orgaan dat toezicht houdt over de toekenning van capaciteit enerzijds en de prijs die gevraagd wordt ter betreding van het netwerk anderzijds. In het geval dat er nog een verticaal geïntegreerd bedrijf is zou er een apart agentschap moeten zijn om de toekenning van de capaciteit te regelen.

4 Liberalisering van NS en NMBS

Dit hoofdstuk gaat na welke hervormingen de NS en de NMBS hebben doorgevoerd om hun markt te liberaliseren. Eerst wordt een beknopte geschiedenis van de maatschappijen gegeven. Vervolgens worden de verschillende stappen van de hervormingen in elk land besproken. Tenslotte worden de marktstructuur en het spoorweglandschap geschetst.

4.1 Liberalisering van de Nederlandse Spoorwegen

Liberalisering van een bepaalde sector komt niet zomaar uit de lucht vallen. Dit deel beschrijft hoe de Nederlandse overheid zelf besliste om verder te gaan dan de Europese Richtlijnen aanvankelijk stelde. Verder zal blijken dat het liberaliseringsproces in Nederland niet altijd van een leien dakje is gelopen. Uit het volgende hoofdstuk zal blijken dat de Nederlandse spoorwegmarkt vroeger dan de Belgische is geliberaliseerd.

4.1.1 Beknopte geschiedenis vooraf de liberalisering

Door de economische verzwakking van de spoorwegen na de eerste wereldoorlog leden de spoorwegen zodanig verlies dat gevreesd werd dat ze bankroet zouden gaan in Nederland. De toenmalige overheid achtte het belang van de spoorwegmaatschappijen zodanig groot dat ze dit niet kon laten gebeuren. In 1917 werden de concurrerende spoorwegmaatschappijen Hollandse IJzeren Weg en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen samengevoegd tot de Nederlandse Spoorwegen (NS). De activiteiten van de twee spoorwegmaatschappijen (HSM en SS) werden volledig geïntegreerd in een belangengemeenschap maar de bedrijven bleven als bedrijf bestaan. De Nederlandse overheid was aandeelhouder van beide bedrijven. In tijden van crises verschaftte de overheid geld aan de bedrijven door middel van het aandeelpakket ervan uit te breiden (Veenendaal, 2004, pp. 324-326).

In 1938 fuseerden HSM en SS volledig toen de overheid de overblijvende particuliere aandeelhouders uitkocht. De NS bleef echter een privaatrechtelijk bedrijf. De NS werd een

NV met de Nederlandse Staat als enige aandeelhouder. De NS werd een verticaal geïntegreerde monopolist.

De concurrentie van de auto en het wegvallen van de winstgevende kolentransporten vanuit Zuid-Limburg zorgde ervoor dat de NS steeds meer verlieslatend werd. In 1970 werd met “Spoorslag ‘70” de oplossing voorgesteld: een betere dienstregeling en meer treinen. Omdat dit niet het gewenste resultaat had, kwam de overheid met een jaarlijkse subsidie voor de NS op de proppen ter verwezenlijking van de maatschappelijke functie van de NS. Deze subsidiestroom maakte dat de overheid een zeer grote rol speelde in het beleid van de NS ondanks de formele zelfstandigheid van deze laatste organisatie (Veenendaal, 2004, 335) .

4.1.2 Liberaliseringsproces van NS

Midden jaren '80 en begin jaren '90 van vorige eeuw begon er meer en meer onvrede te ontstaan voor de jaarlijkse financiële steun onder de vorm van subsidies van de overheid aan de NS om de passagiers te vervoeren. Ook was de tijdsgeest er een die niet kon begrijpen dat er voor een maatschappelijke functie een algemene subsidie werd toegekend. De steun aan de NS woog immers zwaar op de begroting . Ten slotte was er het beeld ontstaan dat de subsidies door de NS niet op een altijd efficiënte manier werden gebruikt.

Andere vervoersmiddelen zoals de auto laten niet hun volledige kost zien. Zo betekent meer auto's op de baan meer files en meer milieuverontreiniging. Deze 2 thema's zijn vanaf de jaren '90 van vorige eeuw steeds harder gaan wegen op het beleid.

4.1.3 Periode 1995-2001

Om deze pijnpunten teniet te doen werd begin jaren '90 het plan opgevat om de NS te verzelfstandigen. De term verzelfstandigen slaat hier op het intrekken van de algemene subsidies. Twee gebeurtenissen zorgde ervoor dat de Nederlandse overheid tot de hervorming van de NS over gingen. In 1991 bracht de Europese Commissie richtlijn 91/440/EEG uit die de scheiding van infrastructuur en exploitatie voorschrijft. De tweede gebeurtenis was dat in 1992 de toenmalige president-directeur Leo Ploeger met pensioen ging. Dit laatste opende de deur voor de regering om Rob den Besten te benoemen als nieuwe topman die de nieuwe lijn van de regering zou volgen (OECD, 2005).

De hervorming van de NS ging op 1 januari 1995 van kracht .

Zo kwam er een verticale scheiding tussen de vervoersbedrijven en de infrastructuur beheerder. Dit ging verder dan de gevraagde splitsing die Richtlijn 91/440/EEG vroeg. De doelstellingen van de NS werden verdeeld in een markt-en taaksector. Aan de ene kant had de NS met het passagiervervoer een commerciële doelstelling. Aan de andere kant had de NS een taaksector. De overheid bleef verantwoordelijk voor de infrastructuur van de spoorwegen . Andere aanbeveling van de Commissie Wijffels was dat er een horizontale scheiding van de NS zou gebeuren. Zo werden er verschillende bedrijfseenheden binnen het de NS opgericht (passagier, goederen, infrastructuurbeheer en toekenning van capaciteit van de infrastructuur) .(OECD, 2001)

In de marktsector werd het plan opgevat om de NS op te splitsen in verschillende resultaatsverantwoordelijke bedrijfseenheden. Dit zou zich vertalen in kleinere deelnetwerken voor het reizigersvervoer . Achterliggende gedachte was dat deze kleinere deelnetwerken dichter bij de markt én de burger zouden staan zodat de NS beter op de wensen van de klant zou kunnen inspelen. Op deze plannen reageerde de vakbonden furieus zodat het plan werd afgezwakt.

De taaksector viel onder de bevoegdheid van Railinfratrust, de eigenaar van de infrastructuur. Railinfrastrust was onderverdeeld in 3 segmenten. Railinfrabeheer was verantwoordelijk voor het onderhoud en constructie van de spoorweginfrastructuur. Railnet zorgde voor de toekenning van de capaciteit en planning. Railverkeersleiding was verantwoordelijk voor het “conflictvrij en veilig leiden van het treinverkeer en het daartoe bedienen van de infrastructuur.” In deze taaksector werden opdrachten geplaatst die als overheidstaken werden gezien (Erail Monograph Netherlands, 2005, pp. 7-13) .

Een belangrijk gevolg van het verzelfstandigen van de NS (in deze betekenis het intrekken van de algemene jaarlijkse subsidie) was dat er een onderscheid kwam in het spoorwegnet. Er werd een onderscheid gemaakt tussen het hoofdrailnet enerzijds en contractsectordiensten en gedecentraliseerde treindiensten anderzijds. Tot het hoofdrailnet behoren de lijnen die de NS rendabel acht .Gedecentraliseerde treindiensten worden in opdracht van een OV (Openbaar Vervoer) autoriteit geëxploiteerd. Zulk een autoriteit kan een stedelijke regio of een provincie zijn. De gunningswijze van concessie is die van openbare aanbesteding. Het regionale

openbare spoorvervoer valt niet onder de Spoorwegwet maar onder de Passagierswet. Tot het regionaal vervoer valt al het openbaar vervoer mits uitzondering van het hoofdrailnet van de NS (Erail Monograph Netherlands, 2005, pp. 33-36) .

De hervormingen van 1995 maakte het mogelijk dat andere spoorwegmaatschappijen dan de NS passagiers konden vervoeren. In de periode 1996-2000 bleef de NS alle passagiers diensten op het hoofdnetwerk verzorgen. Op basis van de Passagierswet kreeg spoorwegmaatschappij Lovers van het Ministerie van Transport de toestemming om op meerdere lijnen in het meest dichtbevolkte deel van Nederland passagiers te vervoeren. De vorm van concurrentie werd concurrentie op het spoor. Dit houdt in dat op hetzelfde traject meerdere maatschappijen passagiersvervoer aanbieden. De firma Lovers bracht personenvervoer op kleinere lijnen Amsterdam – Haarlem, Amsterdam-IJmuiden. Deze lijnen waren echter onderdeel van het Hoofdnetwerk .Lovers onderscheidde zich van de NS door de passagier meer luxe aan te bieden. Zo werd tussen de lijn Amsterdam en Haarlem in de wagons kranten en televisie aangeboden en dit tegen een lagere prijs dan de prijs van de NS (OECD, 2001, pp. 53-54) .

In 1999 stopte Lovers met het aanbieden van passagierstreinen omwille van het gebrek aan commercieel succes. Vaak aangehaalde reden van CGEA (hoofdaandeelhouder van Lovers vanaf 1997) was de onwil van de NS tot samenwerking. Zo werd elke tariefsamenwerking met Lovers door de NS geweigerd. Ook was het niet mogelijk om in NS stations kaartjes voor Lovers te kopen. Ook het gebrek aan een officiële positie bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zorgde dat de competitie op het spoor geen succes werd.

Ondanks het korte bestaan van Lovers heeft de ervaring van deze vorm van concurrentie in het passagiersvervoer belangrijke gevolgen gehad. Zo werd de directe vorm van mededinging, concurrentie op het spoor, vervangen door concurrentie voor het spoor in het passagiersvervoer door de nieuwe coalitie regering die in 1999 aan de macht was gekomen. Bij concurrentie voor of om het spoor worden de exploitatierechten volgens vaste tijdstippen openbaar verkocht. Dit houdt in dat wanneer een spoorwegmaatschappij een concessie heeft verkregen voor een bepaald traject enkel de desbetreffende spoorwegmaatschappij het passagiersvervoer op dit traject mag aanbieden.

Wegens het niet slagen van de invoering van competitie op het hoofdrailnet in het passagiersvervoer besloot de toenmalige Minister dat het hoofdrailnet een evenwicht moest vinden zonder competitie. Dit betekende dat de Nederlandse overheid beslist heeft om de NS het alleenrecht van exploitatie voor het passagiersvervoer op het Hoofdrailnet te geven tot 2015 .

De regionale lijnen vielen onder de OV autoriteiten die de concessie van de lijnen via openbare aanbesteding verdeelde. Prorail blijft echter wel verantwoordelijk voor de spoorweginfrastructuur . Achterliggende gedachte was dat via deze maatregelen naast het verzoenen van de noodzaak van stimulatie tot mededinging tussen de aanbieders van personenvervoer over het spoor ook de coördinatie van de dienstverlening over het gehele netwerk werd behouden.

Het goederenvervoersegment van de NS is in 2002 verkocht aan DB cargo. Het goederenvervoer is geprivatiseerd. Ook is er concurrentie op het spoor.

4.1.4 Moeilijkheden van 1^{ste} hervorming

De hervormingen brachten niet het gewenste resultaat. Machtstrijd, verzet van de vakbonden en slechte coördinatie maakten dat in 2001 de NS slecht scoorde op alle belangrijke indicatoren. Problemen met de uitrusting, infrastructuur en in het logistieke gedeelte zorgden ervoor dat passagierstreinen niet op tijd aankwamen. Ook de tijdstabellen klopten niet. Dit alles zorgde dat de NS als onbetrouwbaar werd aanzien betreffende passagiersvervoer. Uiteindelijk zagen, eind 2001, de voltallige directie én Raad van Commissarissen zich genoodzaakt te vertrekken.

De hervorming van de Nederlandse spoorwegen is niet over rozen gegaan. De hervormingen gestart in de jaren '90 kampte met 3 grote obstakels (OECD 2005).

De eerste reden was dat het publieke domein van de spoorwegen niet goed gedefinieerd was. Dit maakt het moeilijk om de juiste regelgeving te ontwerpen die ervoor moest zorgen dat het maatschappelijk belang van de spoorwegen werd bereikt. Een scheiding kwam er tussen de markt en taaksector. De taaksector kon rekening op subsidies van de staat. Dit maakt echter

niet teniet dat er in de marktsector voor de NS ook nog een publieke taak bestaat in het gebied van mobiliteit. Door de splitsing tussen Hoofdrailnetwerk en regionale netwerk is er een scheiding gebeurd tussen rendabele en onrendabele lijnen op het gebied van passagiersvervoer. Door aanpassing van de wetgeving is er verbetering in gekomen.

De tweede reden was dat de crisis in 2001 het gevolg was van onvoldoende aandacht voor het onderhoud van de spoorweginfrastructuur. Dit zorgde voor grote vertragingen.

Het falen van de competitie op het spoor voor passagiersvervoer kon vermeden worden. De zaak Lovers toonde de moeilijkheden die gepaard gaan met het organiseren van competitie op een druk bezet traject . Een oplossing van de problemen zou bijvoorbeeld het opstellen van een geïntegreerd informatiesysteem en dito tijdtabelen zijn. Een bijkomende oplossing zou het verplicht maken van een geïntegreerd ticketsysteem zijn. Sleutelwoord is hier duidelijk integratie. De onwil van de NS om samen te werken met Lovers zorgde dat dit bedrijf zich terugtrok . De oplossingen lijken nu haalbaar, maar toentertijd was deze politiek niet haalbaar . Dit zou immers een herziening van de Passagierswet alsook een herziening van de relatie NS – Overheid behelzen (Erail Monograph Netherlands, 2005, p.25) .

De verticale scheiding van netwerk en dienstverlening was ook geen groot succes. De taakorganisaties werden in 1995 juridisch gescheiden van de marktsector. Railinfratrust, de overkoepelende taakorganisatie, bleef onderdeel van de NS . De reden hiervoor was dat er zo een situatie zou vermeden worden waar niemand nog verantwoordelijk zou zijn voor een goede samenwerking tussen infrastructuur en uitvoering . De vrees voor coördinatie problemen speelde hier ook mee.

De taakorganisaties hadden met twee problemen te kampen. De eerste moeilijkheid was dat ze tegengestelde instructies kregen van de NS en de Nederlandse regering. De tweede moeilijkheid betrof loyaliteitsproblemen. Hoewel er een juridische scheiding was tussen de taaksector en de marktsector bleven beide sectoren onderdeel van NV NS. Dit zorgde dat de competitie op het spoor zich niet kon ontwikkelen.

4.1.5 2002 Nieuwe start

Om deze moeilijkheden op te lossen werd in het coalitie akkoord van 1998 ingeschreven dat de infrastructuurorganisaties van de NS zou worden afgesplitst. Een motief was de verduidelijking van de verantwoordelijkheden van NS en de infrastructuurorganisaties. Verder zou ook de samenwerking tussen de NS en de infrastructuurorganisaties worden uitgeklaard. In 2002 werden de infrastructuurorganisaties van de NV NS afgescheiden. Prorail werd vanaf 1 januari 2003 de nieuwe verantwoordelijke voor de infrastructuur. Belangrijk is dat met deze splitsing men kan spreken van een economische scheiding (Evaluatie Spoorwegwet en Concessiewet, 2006, pp. 2-4).

Deze economische scheiding is in de nieuwe Spoorwegwet van januari 2005 behouden. Verder zorgt deze nieuwe wetgeving dat de coördinatie tussen Prorail en de NS wordt versterkt. Andere belangrijke punten in deze wet zijn: doelstellingen om de overheidsinmenging te verminderen, oprichting van een onafhankelijk regulering orgaan om discriminatie van transportmaatschappijen door Prorail tegen te gaan, de versterking van de gebruikerspositie en de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Transport en Waterstaat van toezicht op veiligheid van de spoorwegen.

Via analyse van de concessies van de het Hoofdrailnetwerk kunnen meerdere zaken worden afgeleid. Zo wordt aan de NS belangrijke kwaliteitseisen gesteld voor het passagiersvervoer op het hoofdrailnet. Stiptheid, goede informatie en toegankelijkheid voor allen van de stations zijn de belangrijkste eisen. Voor het goederenverkeer worden de eisen beperkt tot een goede verbinding en interoperabiliteit met het internationale netwerk.

Betrouwbaarheid is het sleutelwoord. Om deze doelstelling te bereiken heeft men het "Railway Renewal Plan" uitgedacht. Dit plan gaat over de infrastructuur en valt uiteen in 3 fasen. De eerste fase is het behouden van het onderhoudsniveau van de infrastructuur. De volgende fase is de kwaliteit verhogen en de infrastructuur voorbereiden voor verdere lokale groei. De laatste fase behelst het uitdenken van methoden die op structurele wijze het onderhoud kunnen verbeteren. Zonder verder in te gaan op de operationalisering van het plan laat het duidelijk zien dat de Nederlandse overheid de noodzaak begrijpt van een goede en goed onderhouden spoorweginfrastructuur.

4.1.6 Markstructuur

De NS is tot 1995 een naamloze vennootschap geweest waarvan de Nederlandse overheid alle aandelen in bezit had. Alle treindiensten en infrastructuur werden geleverd door deze nv in staatsbezit. Van concurrentie of competitie was er geen sprake. Vanaf 1995 werd dit monolithisch blok gesplitst in een infrastructuurbeheerder in staatsbezit, een verlener van trein diensten (zogenaamde operator NS Reizigers) en een goederenvervoerder (NS Cargo). Concurrentie op het spoor van 1996-1999 bleek geen succes te zijn voor het passagiersvervoer. Om dit falen van competitie te vermijden wordt nu gebruik gemaakt van competitie voor het spoor inzake het passagiersvervoer. NS-Reizigers heeft tot 2015 de concessie gekregen voor het hoofdrailnet. Verder kunnen de gedecentraliseerde overheden kiezen welke spoorwegonderneming op hun grondgebied het spoorvervoer mogen uitvoeren op basis van openbare aanbesteding. De kandidaat die de minste subsidies nodig heeft om de dienst te verlenen krijgt de concessie (Erail Monograph,2003, pp. 12-16) .

Het goederensegment van de voormalige NS, NS cargo, is vanaf 2002 verkocht aan Deutsche Bahn. De nieuwe naam van het bedrijf werd Railion. In het goederen vervoer is er concurrentie op het spoor en worden diensten aangeboden door meerdere spoorwegondernemingen. Railion domineert de Nederlandse goederenmarkt per spoor met een marktaandeel van 84 % . Railion is het grootste railtransportbedrijf in Europa.

4.1.7 Rol overheid

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet en de Concessiewet personenvervoer per trein hervormde de Nederlandse regering de institutionele ordening van de spoorwegsector. ((Evaluatie Spoorwegwet en Concessiewet , 2006, pp. 4-5) .De verhouding tussen de spoorwegsector en overheid alsook de verantwoordelijkheden en rollen van de verschillende actoren in het Nederlandse spoorgebeuren worden voornamelijk door deze twee wetten ingevuld. In de institutionele ordening is duidelijk gesteld dat de relatie tussen beheerder van de infrastructuur en de vervoerders leidend. Dit wil zeggen dat beide het vervoer per spoor verzorgen en dat ze beter goed kunnen samenwerken. De verhouding tussen beheerder en vervoerders wordt door 2 typen van documenten bepaald. Met de

netwerkverklaring geeft de beheerder aan welke kwaliteit hij zal verlenen aan kwaliteit alsook tegen welke prijs hij die zal leveren. Het tweede type document is een toegangsovereenkomst dat de beheerder met de vervoerders afsluit. In deze overeenkomst wordt onder andere bepaald welke kwaliteit en welke capaciteit er wordt geleverd in een jaar. Voor het verlenen van concessies is de Staat verantwoordelijk als het gaat over het beheer van infrastructuur en voor het openbaar personenvervoer per spoor (Beheersconcessie Prorail 2005).

Alle ondernemingen die in het spoorweggebeuren in Nederland aan de slag zijn worden aan zware regulering onderworpen. Het belangrijkste reguleringmiddel van de overheid zijn de beheerscontracten. In een beheerscontract kan de overheid bepalen wat er juist van een spoorwegonderneming wordt verwacht. Het beheerscontract legt de verhouding vast tussen de overheid en de spoorsector. Uit beheersconcessies van Prorail en NS Reizigers kan worden afgeleid dat de Minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is voor het personenvervoer en de spoorweginfrastructuur. Wel wordt het werk uitgevoerd door uitvoerende spoorwegorganisaties die door de overheid zijn gereguleerd en die binnen gestelde kaders worden gestuurd. (Beheersconcessie, 2005, Prorail)

De belangrijkste doelstelling van de Wp2000 (Wet personenvervoer 2000) is het verbeteren van de efficiëntie van het openbaar vervoer en het vergroten van het aantal reizigers. Om dit te bereiken heeft de Nederlandse overheid gekozen om het spoorvervoer voor passagiers te liberaliseren volgens het gereguleerde competitie model. Dit houdt in dat er concessies voor rijpaden worden verkocht. De Concessie is een van de belangrijkste instrumenten van de overheid om de liberalisatie van het spoorverkeer te komen. Om deze doelstelling te bereiken is door de wetgever gekozen voor de verlening van concessies en de periodieke aanbesteding daarvan. Wanneer deze verpachting eeuwig zou zijn verandert er niets. De Wet personenvervoer 2000 schrijft voor dat een vervoerder moet beschikken over een concessie om het openbaar vervoer te mogen verzorgen. De concessie geeft de vervoerder het exclusieve recht op het verrichten van openbaar vervoer binnen een bepaald gebied of op een bepaalde vervoersverbinding. Deze exclusieve positie is echter maar tijdelijk. Na afloop van de concessie moet deze worden aanbesteed en vindt er competitie plaats tussen de vervoerders. De Wet personenvervoer 2000 introduceert zogezegd concurrentie om de spoorweg. Slechts in uitzonderingsgevallen mag een concessie worden verleend zonder voorafgaande aanbesteding, een voorbeeld hiervan is de concessie die voor het hoofdrailnet aan de Nederlandse Spoorwegen is verleend.

De subsidie gaat in de huidige Nederlandse spoorwegmarkt voor passagiervervoer hand in hand met de openbare aanbesteding. Er treedt immers alleen competitie op voor de lijnen die de NS niet wil uitvoeren omdat ze niet zelfbedruipend zijn. Het gaat over de zogenaamde lijnen die een maatschappelijk doel hebben.

Er zijn 3 organen die toezicht houden op het Nederlandse spoorgebeuren. Elk heeft zijn eigen bevoegdheid.

De *Raad voor de transportveiligheid* onderzoekt alle transportongevallen gaande van vliegtuigongevallen tot tunnelongevallen. De Raad beslist zelf of en hoe het onderzoek zal worden uitgevoerd en of de resultaten al dan niet openbaar zullen worden gemaakt. De Raad beslist zelfstandig hoe ze het verkregen budget van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gebruikt.

De *divisie Rail van de Inspectie Verkeer en Waterstaat* is bevoegd voor de veiligheid van het Nederlandse Spoorgebeuren. Dit houdt in dat de veiligheid van de spoorwegindustrie niet alleen op peil maar ook verhoogd moet worden door de Inspectie. In de praktijk betekent dit dat de Inspectie bevoegd is voor het toekennen van veiligheidscertificaten. Verder controleert ze of de wetten en reguleringen aangaande het spoorgebeuren voldoen aan veiligheids en technische voorwaarden. Ook voor de veiligheid van spoortunnels, passagiers en de reguleringen inzake de veiligheid van de infrastructuur is de Inspectie verantwoordelijk.

Om deze taken naar behoren te voldoen heeft de Inspectie een onafhankelijke status binnenin het Ministerie van Transport en Waterstaat.

De *directie Vervoerskamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit* ziet er op toe dat de toegang tot de spoorweginfrastructuur niet-discriminerend gebeurt voor het goederenvervoer en het internationale passagiersvervoer. Bijkomend controleert de Vervoerskamer of de infrastructuurbeheerder de heffingen ter gebruik van het netwerk wel conform de wet toepast. Zo vervult ze de rol van mededingingsautoriteit. De Vervoerskamer controleert hierbij of aanbieders van gemeentelijk openbaar vervoer hun marktpositie niet misbruiken door oneerlijk te concurreren op aanverwante markten.

Om toegang tot het spoorwegnetwerk te krijgen heeft een spoorwegmaatschappij een vergunning van de Spoorweginspectie nodig. Daarna kent Prorail op onafhankelijke basis de spoorwegcapaciteit toe en brengt het de gebruiksheffing ter gebruik van de infrastructuur in rekening. Voor het nationale personenvervoer per spoor moet een spoorwegmaatschappij een

concessie hebben bemachtigd voordat de spoorwegmaatschappij in het nationale personenvervoer tot de markt kan toetreden. De wijze om een concessie te bemachtigen vallen onder de Passagierswet.

De tijd om een licentie te bekomen kan variëren van 3 weken tot 3 maanden. De variabele tijdsspanne hangt grotendeels af van volledigheid van informatie die de spoorwegmaatschappij in haar aanvraag toevoegt.

4.1.8 Besluit

Nederland behoort tot in de EU tot de top qua bevordering van de concurrentie in de spoorwegsector. Dit blijkt uit de wil om verder te gaan dan wat de Europese richtlijnen inzake de liberalisering van het spoorgebeuren vereisten.

De eerste poging om de spoorwegsector open te maken verliep niet van een leien dakje. Wel is er een verschil merkbaar tussen het goederenvervoer en het passagiervervoer.

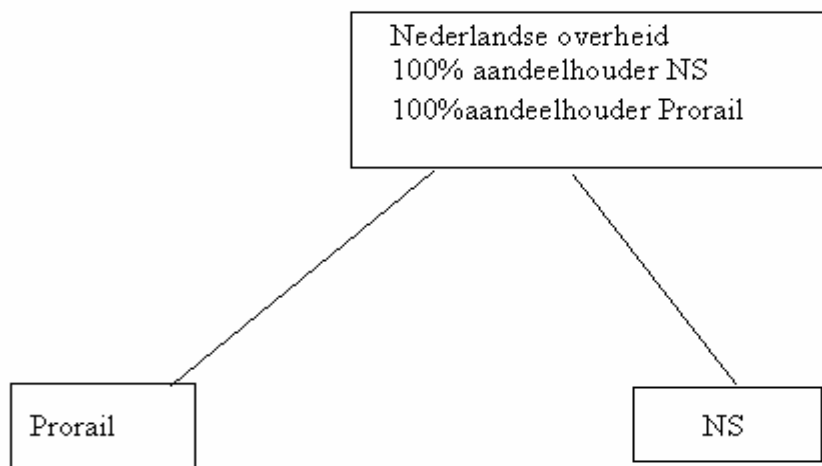
Het goederenvervoer over het spoor is volledig geliberaliseerd. Iedere spoorwegmaatschappij die aan de gestelde voorwaarden voldoet kan in principe goederenvervoer aanbieden. Ook is het goederensegment in Nederland volledig geprivatiseerd. De gehanteerde vorm van mededinging is competitie op het spoor. De voormalige afdeling van de NS die het goederenvervoer verzorgde is in 2002 overgenomen door DB cargo. Raillon bezit een marktdeel van 84% in het Nederlandse goederenvervoer per spoor. Dit maakt dat de voormalige staatsmonopolist nog steeds een zeer belangrijk aandeel en rol speelt in deze sector.

In het passagiervervoer wordt de concurrentie anders gehanteerd. De NS heeft tot 2015 de concessie om het passagiervervoer op het Hoofdrailnet te verzorgen zonder dat er een openbare aanbesteding werd uitgeschreven. Het is enkel op de trajecten die de NS als onrendabel heeft bestempeld (trajecten die ze zonder staatssubsidies niet wil exploiteren) dat er competitie voor het spoor bestaat. Ook hier moet de rol van de vroegere staatsmonopolist besproken worden. Hoewel er meer concessies aan andere spoorwegmaatschappijen dan de NS worden gegund mag men echter niet de fout maken dat de invloed van de NS verdwenen

is. Zo is de NS een grote aandeelhouder in alle spoorwegmaatschappijen die de regionale spoorlijnen exploiteren.

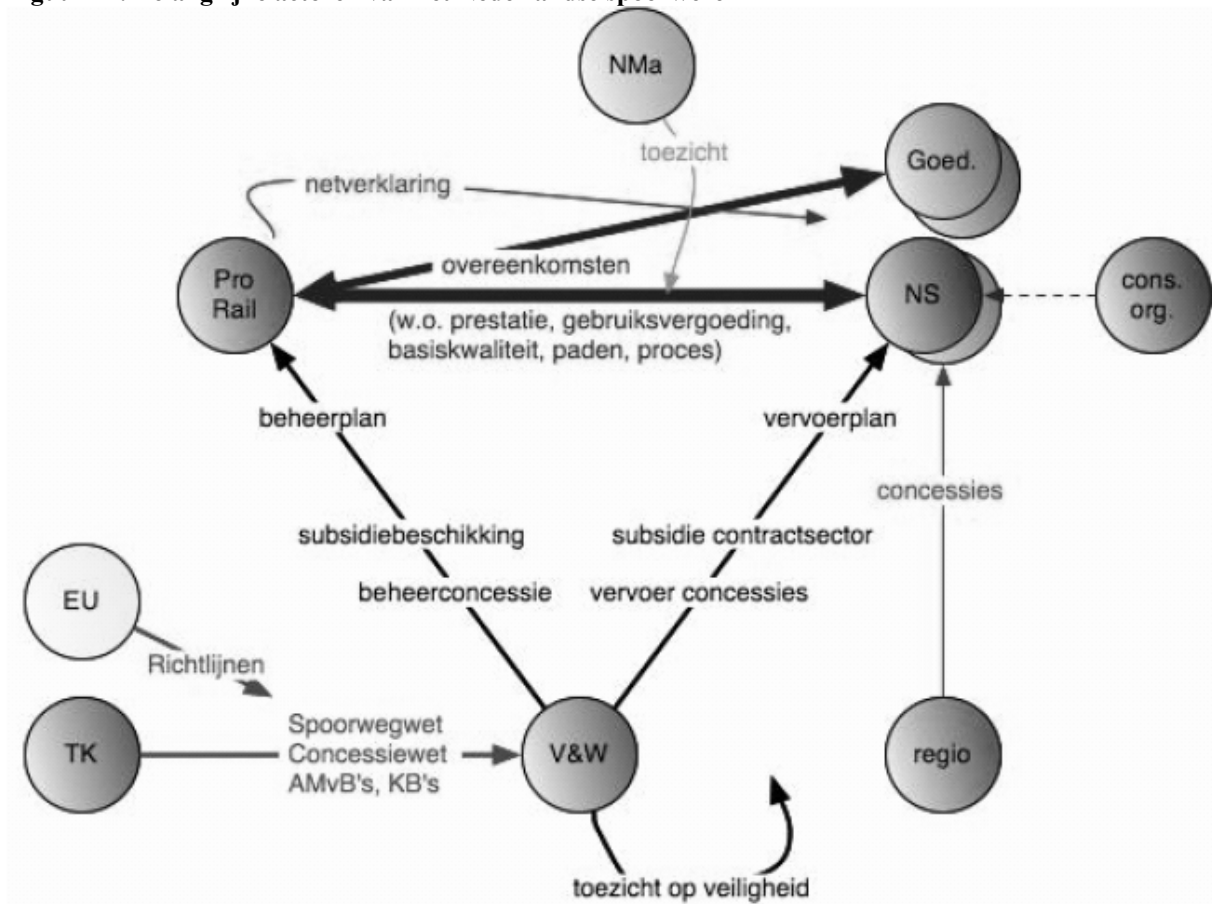
Er blijven echter factoren die de markttoegang belemmeren. Zo blijft interoptabiliteit een probleem wegens de technische standaarden die in het Nederlandse Spoorgebeuren in voege zijn. Of dit een bewuste keuze is om de markttoegang te belemmeren is niet duidelijk. Verder kan de toekenning van toegangsrechten tot de spoorwegmarkt in sommige gevallen oplopen tot een jaar.

Figuur 11: Organogram NS



Bron . Erail Monograph , 2005 , p.17

Figuur 12: Belangrijke actoren van het Nederlandse spoorwezen



Bron : Verkeer & Waterstaat , 2007

4.2 Liberaliseringsproces van de NMBS

In dit onderdeel worden de stappen besproken die de NMBS heeft ondernomen om het Belgische spoorgebeuren te liberaliseren. In tegenstelling tot de NS lijken de NMBS en de Belgische regering niet zo een grote voorstander te zijn van de opening van de spoormarkt. De grote drijfveer om de liberalisering door te voeren zijn de Richtlijnen van de EC . Eerst zal er een kort overzicht van de geschiedenis van de NMBS worden gegeven . Vervolgens komen de verschillende stappen in het proces aan bod.

4.2.1 Beknopte geschiedenis NMBS

De oprichting van de NMBS in 1926 was een poging van de toenmalige regering om het hoofd te bieden aan een zware financiële crisis die België teisterde. Om de stijgende schuldenlast te verkleinen werd gekozen om van alle spoorwegen in staatsbezit een autonoom bedrijf te maken met aandelenstructuur. Bijkomend werd geargumenteed dat zo een einde zou komen aan de politieke invloeden die niet altijd het zelfde belang nastreefden. Een autonoom bedrijf zou beter in staat zijn om snelle beslissingen te nemen en zo beter in staat tot het invoeren van vernieuwingen.

Via de wet van 23 juni 1926 werd de NMBS opgericht. Deze maatschappij verkreeg voor 75 jaar het exploitatierecht van het spoornet. Verder verschafte deze wet de NMBS rechtspersoonlijkheid en een eigen patrimonium. Als tegenprestatie verkreeg de Staat alle aandelen. In 1927 werd de NMBS geprivatiseerd.

In 1958 kwamen de laatste aandelen van de NMBS terug in handen van de Staat. Dit zorgde ervoor dat de toenmalige NMBS een overheidsbedrijf werd dat een verticaal geïntegreerde monopolist was. Door de renationalisatie werd de invloed van de politiek op de NMBS met de jaren groter (Vervolmakingschool NMBS, 2006, p.8).

4.2.2 Begin liberalisering/Hervormingen

Sinds de jaren '90 van vorige eeuw heeft de NMBS vele veranderingen ondergaan. Het is niet eenvoudig om na te gaan of deze verandering in structuur uit eigen beweging werden gemaakt of omdat ze door Richtlijnen werden opgelegd. De NMBS ziet zelf meerdere oorzaken voor de structurele veranderingen. De belangrijkste zijn : algemene beleidsbeslissingen op Europees en Belgisch niveau, de keuzes van de hoofdaandeelhouder en de veranderende economische context.

4.2.3 (1991-1994)

Voor 1991 was de NMBS een overheidsbedrijf . De argumentatie voor het bestaan van overheidsbedrijven is dat deze op de markt goederen en diensten aan te bieden die een algemeen belang vervullen. Zo worden er diensten aangeboden die door de privé-sector niet worden verleend daar er geen uitzicht is op voldoende winst. Bijkomende reden is dat de overheid op deze wijze toezicht op bepaalde basisactiviteiten kan uitoefenen (Vervolmakingschool NMBS, 2006 , pp.11-15) .

Door een verandering van de economische en technologie (vooral het openstellen van de Europese eenheidsmarkt en het steeds uitdijende karakter van de Europese regelgeving) werd het noodzakelijk dat sommige overheidsbedrijven meer autonomie zouden krijgen om zo beter op de economische vereisten te kunnen inspelen. Verder werden overheidsbedrijven geteisterd door een lage rendabiliteit en een slechte kapitaalstructuur. Deze zaken leidden tot schuldaccumulatie die een hypotheek zetten op de bedrijfsopbrengst (Vervolmakingschool NMBS, 2006 , p.18) .

Een oplossing werd gebracht door de wet van 21 maart 1991 . Deze wet zorgde voor een nieuwe categorie van overheidsbedrijf en een nieuw institutioneel en juridisch kader. Het autonome overheidsbedrijf was geboren. De NMBS werd een naamloze vennootschap van publiek recht. De Staat heeft gekozen om af te zien van beheersbevoegdheid over autonome overheidsbedrijven. Controle van het overheidbedrijf gebeurt op meerdere wijzen. Vooreerst worden de opdrachten van openbare dienst die door de wet aan de NMBS zijn toevertrouwd vastgelegd in een beheerscontract tussen de Staat en NMBS . Zaken die door het beheerscontract worden geregeld: taken van openbare dienst vervuld door NMBS en de financiële compensatie hiervan door de staat, grondregels voor tarieven van vervulling openbare dienst en verplichte bestandsdelen van het ondernemingsplan. Het beheerscontract duurt minsten 3 jaar en hoogstens 5 jaar. Het wordt jaarlijks getoetst. Het statuut van de NMBS maakt verder gewag van het opstellen van een ondernemingsplan, oprichting van beheersorganen (Raad van Bestuur, Directiecomité en Beperkt Comité) en een Ombudsdienst.

Tot slot werd de NMBS in 1992 volledige eigenaar van de spoorweginfrastructuur voor onbepaalde duur. Belangrijk was dat de wettelijke en administratieve onafhankelijkheid van de NMBS werden vastgelegd in een wet (Mistiaen, p.32, 2003). Met de creatie van het statuut van autonoom overheidsbedrijf werd al aan een deel van Richtlijn 91/440/EG (zie hoger) tegemoet gekomen.

4.2.4 1994-2002

Deze periode wordt gekenmerkt door allerlei interne hervormingen. Zo maakt de NMBS zelf gewag dat er in 1998 de structuren van het bedrijf “ grondig werden gewijzigd”. Dit houdt ondermeer in dat intern een nieuw beheersprincipe werd ingevoerd. Zo worden de betrekkingen tussen de eenheden van commerciële aard en worden intern geregeld met contracten van het type klant-leverancier. Ook werd een analytische boekhouding verplicht voor de eenheden zodat kan worden nagegaan wat de kost en opbrengst is van iedere activiteit. De redenering van deze herorganisatie was dat de NMBS zo spoedig in staat zou zijn om een product aan te bieden dat beantwoordt aan de markt en dat de concurrentie met andere spoorwegaanbieders zou kunnen aangaan. (Vervolmakingschool, NMBS, 2006, p.36)

De wet van 21 maart 2002 leidde tot een wijziging van de wet van 21 maart 1991 . Zo werd in de rekeningen van de NMBS een onderscheid gemaakt tussen diensten van openbare dienst en andere. Verder kwam er een vereenvoudiging van de structuren. Zo werden de 22 bedrijfseenheden omgezet naar 10 directies en 6 stafdiensten. Deze veranderingen werden verantwoord om “ de transparantie op het gebied van de kosten en productiemiddelen te bevorderen en zou het daarvoor mogelijk maken alle grote uitdagingen van de onderneming beter aan te gaan zonder daarbij aan de eenheid van de onderneming te raken” (Vervolmakingschool NMBS, 2006, p.45) .

Dit was echter ook een periode van politieke verandering in België . In 1999 kwam de regering Verhofstadt I aan het bewind. Deze paarsgroene regering had simpelweg gezegd als enige bindmiddel dat ze allemaal zonder de christen democraten wilden regeren. Aan het hoofd van de NMBS stond vanaf 1987 Etienne Schouppe, die een CVP stempel had. Officieel werd Schouppe ontslagen in 2002 wegens een verschillende en botsende visie over de herstructurering en toekomst van de NMBS met zijn voorgedij minister Isabelle Durant. Het

nieuwe hoofd aan de NMBS werd Christian Heinzmann. Deze werd door de vakbonden zo hard tegengewerkt dat hij er al de brui aangaf nog voordat hij officieel werd aangesteld.

4.2.5 Hervatting liberalisering

De nieuwe gedelegeerd bestuurder van de NMBS, Karel Vinck voerde het Plan Move door. Een grondige herstructurering werd vooropgesteld. Het Plan Move 2007 hield naast een daling van het personeel tot 35 000 werknemers een hervorming in van de NMBS in een holdingstructuur (Plan MOVE,2003) . Tenslotte werd het plan goedgekeurd na maandenlange onderhandelingen met de vakbonden.

Deze globale hervorming van juridische structuren van de NMBS werd op 1 januari 2005 doorgevoerd. In teksten van de NMBS wordt aangehaald dat deze hervorming als doel had in regel te zijn met het opgelegde beleid van de EU. De eerste richtlijnen in het spoorgebeuren hadden slechts een boekhoudkundige scheiding voor ogen. Dit evolueerde naar een scheiding tussen organisatie van infrastructuurbeheer en spoorwegexploitatie. De regering heeft ervoor gekozen om de NMBS om te vormen tot een groep van vennootschappen . Dit heeft tot 3 verschillende organisaties geleid. Elk van deze hebben het statuut van autonoom overheidsbedrijf.

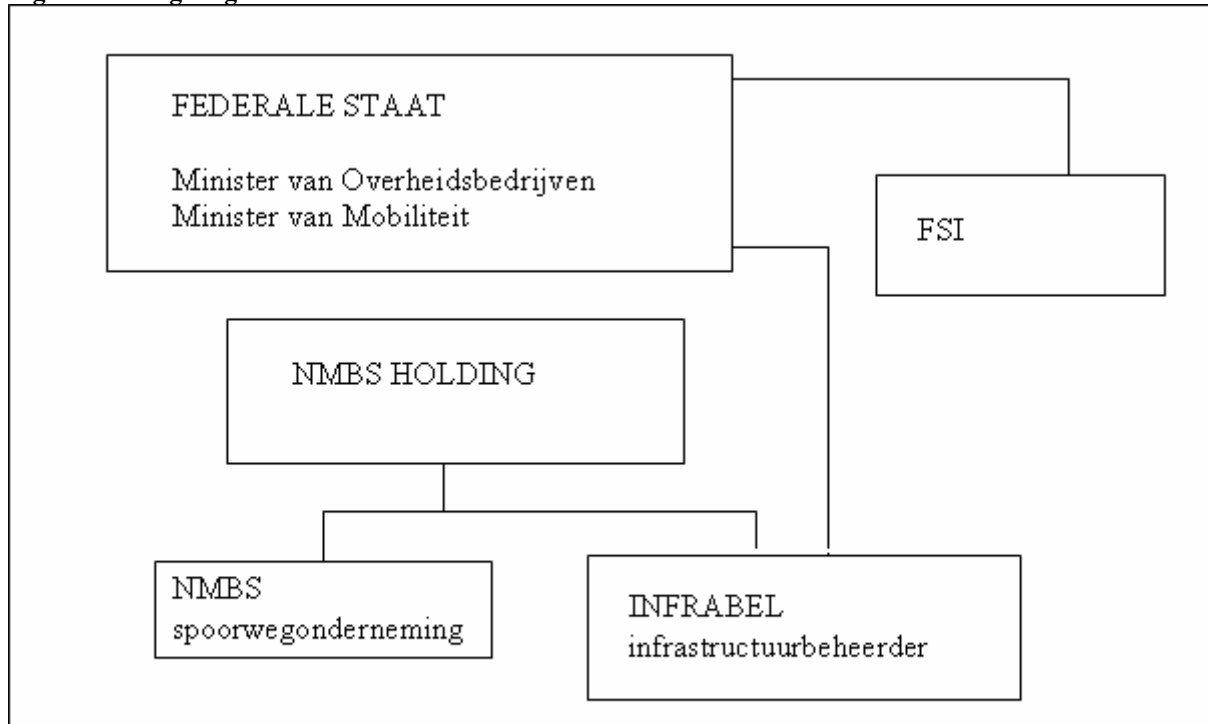
De *NMBS Holding* staat in voor de coördinatie –en ondersteuningsactiviteiten van de groep. De activiteiten van de Holding omvat alle activiteiten van Human resources, financiën, patrimonium, interne audit, stafdiensten en strategie en coördinatie. Dit houdt in dat de Holding verantwoordelijk is voor de terbeschikkingstelling van het personeel (NMBS, 2006) .

De *NMBS* is de spoorwegexploitant. Wegens de naambekendheid werd de naam NMBS behouden. NMBS staat in voor alle activiteiten die betrekking hebben op het vervoer van goederen en reizigers. Daarnaast is de NMBS ook verantwoordelijk voor het onderhoud van het beheer en rollend materieel (Reizigers, Goederen, Treinen en Materieel). De NMBS is voor 100% een dochtermaatschappij van de NMBS-Holding (NMBS, 2006) .

Infrabel is de beheerder van de spoorweginfrastructuur. Infrabel is verantwoordelijk voor de activiteiten van het Net, Toegang tot het Net en de Infrastructuur. In praktijk betekent dit dat deze organisatie instaat voor het onderhoud en het beheer van de infrastructuur en de bijkomende regel -en veiligheidssystemen. Infrabel is voor 50% eigendom Staat en voor 50% van NMBS-Holding (Vervolmakingschool NMBS, 2006, pp.36-40) .

Naast het creëren van de holdingstructuur via 3 autonome ondernemingen en de bijkomende splitsing van infrastructuur en vervoer werd er ook een Fonds voor Spoorweginfrastructuur opgericht. Naast de splitsing van vervoer en infrastructuur eisen de Europese Richtlijnen ook dat schuldenlast van spoorwegmaatschappijen worden afgebouwd. Eind 2004 bedroeg de schuld van de vroegere NMBS een dergelijk 10 miljard €. Ter afbouw van de schuld nam het Fonds voor Spoorweginfrastructuur 7.5 miljard € van de schuld over. Als tegenprestatie werd het Fonds eigenaar van een deel van een deel van het spoorwegnet (sporen en bovenleidingen). De wet zegt dat “Infrabel de spoorweginfrastructuur onderhoudt en beheert waarvan het fonds eigenaar is. Infrabel staat, voor rekening van het Fonds, in voor het ontwerpen van de uitrusting, de constructies en de kunstwerken van de spoorweginfrastructuur en de verwezenlijking ervan overeenkomstig met het meerjarig investeringsplan vastgesteld voor Infrabel.” Het FSI is een instelling van openbaar nut met rechtspersoonlijkheid die onder de noemer categorie B valt. Dit houdt in dat het FSI onder toezicht staat van de Minister die bevoegd is voor de spoorwegen .Het FSI is onafhankelijk van de NMBS groep.

Figuur 13: Organogram NMBS



Bron: NMBS

4.2.6 Huidige marktstructuur

In het binnenlandse passagiersvervoer heeft de huidige NMBS nog steeds een monopolie in België. De NMBS heeft contracten met SNCF, DB, CFL, en de NS Reizigers die hen toelaten om goederen en passagiers te vervoeren op elkaars netwerk.

Er is in België slechts 1 andere spoorwegonderneming actief dan de NMBS. In het goederenvervoer opereert een private maatschappij, Dillen & Lejeune. Deze vervoert goederen van de Antwerpse haven naar Duitsland. Ook zijn er spoorvergunningen in België verleend aan 3 andere spoorondernemingen (ICF (terug ingetrokken), CMI Traction en Trainsport). Daar een spoorwegvergunning behaald in één van de 27 lidstaten geldig is moeten spoorwegondernemingen niet noodzakelijk een Belgische vergunning hebben. Het Franse SNCF en het Duitse Rail4Chem hebben op basis van hun eigen nationale vergunning een veiligheidscertificaat gekregen in België. In het goederenvervoer per spoor heeft B-cargo nog steeds een zeer dominante positie. In het passagiersvervoer heeft de NMBS nog steeds een monopoliepositie.

4.2.7 Rol van de Overheid

Op het gebied van de overheid spelen 2 Ministers een rol. Vooreerst is de Minister van Mobiliteit die hoofd is van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Deze FOD tekent het beleid uit. Dit kan leiden tot een beleid dat meer vanuit een sociale dan vanuit een economische invalshoek kijkt naar het spoorgebeuren. Sommige auteurs spreken zelfs van de “Vloek van Steve” die rust op de gedelegeerde bestuurder van de spoorwegonderneming. Grote groepen kunnen immers gratis met de trein reizen. De bedoelde groep zijn de gepensioneerden. Hier kan men spreken van een verschil in economische en politieke rationaliteit. Gratis rijden met de trein of tegen een gereduceerd tarief kan een onderdeel van een beleid zijn om mensen basismobiliteit te garanderen. Het wegvallen van deze inkomsten moet echter wel gecompenseerd worden. (Huybrechts, P., 2005, p.50)

Naast de minister van Mobiliteit speelt de staatsecretaris van Overheidsbedrijven een belangrijke rol in het spoorgebeuren. Deze laatste is toegevoegd aan de minister van Begroting. De staatsecretaris van overheidsbedrijven is verantwoordelijk voor de NMBS en de Post en valt nu onder de minister van Begroting.

Bij het onderhandelen van het beheerscontract heeft iedere minister zijn eigen verwachtingen die ze allebei willen vervuld zien.

De Directie Spoorvervoer heeft tot doel het spoorwegaanbod en de investeringen in deze sector te ondersteunen. Een belangrijke taak van de Directie is het uitbreiden van het marktaandeel van de spoorwegsector . Om dit te bereiken moet er een verbetering zijn van de veiligheid, de stiptheid en de kwaliteit van de dienstverlening. De Directie Spoorvervoer heeft een belangrijke positie in de relatie tussen de Staat en NMBS-Groep. Zij waakt over de naleving van de respectievelijke beheerscontracten die afgesloten werden tussen de Staat en de drie entiteiten van de NMBS-Groep: NMBS Holding, NMBS en Infrabel (Erail Monograph Belgium , 2005, pp. 23) .

Verder is ze bevoegd voor de uitwerking en het toezicht op de toepassing van de reglementaire teksten, en in het bijzonder de omzetting in Belgisch recht van de Europese wetgeving. Met het openstellen van de Europese markt, de vermenigvuldiging van de uitwisselingen en de opkomst van een meer en meer concurrentieel systeem, versterkt de directie haar aanwezigheid op de vergaderingen van de internationale organisaties. De minister controleert de naleving van de relevante wetten, het beheerscontract en de statuten

van de NMBS Groep. De gedelegeerd bestuurder van de NMBS-groep wordt door de minister voorgedragen (Erail Monograph , 2005b, pp.28-30) .

Voor andere spoorwegondernemingen dan de NMBS is de Directie Spoorvervoer van belang omdat ze verantwoordelijk is voor het verlenen van toegangsvergunningen . Deze vergunning toont aan dat de SO over de nodige kwaliteiten beschikt en beantwoordt aan alle vereiste voorwaarden om beschouwd te worden als spoorwegonderneming. De vergunning wordt afgeleverd door de betrokken autoriteit van een Europese lidstaat (in België: de minister van Mobiliteit) en ze heeft een Europese communautaire geldigheid: de vergunning is geldig in alle landen van de Europese Unie, ongeacht het land van uitgifte. De vergunning op zich geeft geen toegang tot de Belgische spoorweginfrastructuur. De SO dient eveneens:

- over een veiligheidsattest te beschikken;
- treinpaden bij de infrastructuurbeheerder te krijgen.

Infrastructuur beheerder

Vanaf 1 januari 2005 beheert Infrabel de spoorweginfrastructuur in België .De organisatie is verantwoordelijk voor de toegang tot de infrastructuur. Zo wijst ze rijpaden toe en onderhandelt ze het toegangscontract. Om een rijpad te verkrijgen moet een spoorwegonderneming een vergunning van spoorwegonderneming hebben en een veiligheidscertificaat. De vergunning wordt door de minister afgegeven binnen de 90 dagen na ontvangst van het volledige dossier. Een kopie wordt eveneens verstuurd naar de infrastructuurbeheerder, Infrabel. De SO dient een jaarlijkse heffing van 2.500€ te betalen aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. De minister kan zich op elk ogenblik ervan vergewissen dat de houder van een vergunning van spoorwegonderneming de bepalingen eerbiedigt (Infrabel, 2006) .

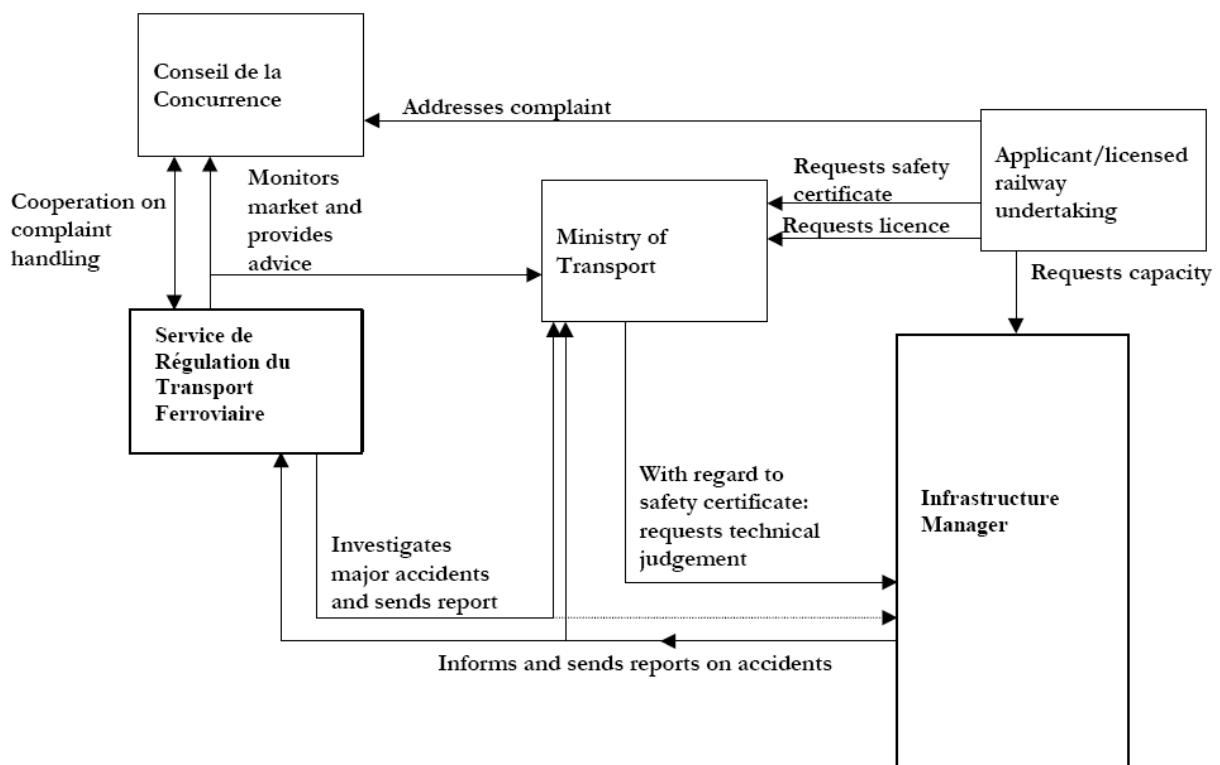
Verder publiceert Infrabel een netwerkverklaring die alle van noodzakelijke inlichtingen voor spoorwegondernemingen die gebruik wensen te maken van de Belgische spoorweginfrastructuur. Dit gaat van technische zaken tot de prijsbepaling van gebruik van de infrastructuur.

Toezichthoudende organen

Het Instituut voor de Spoorwegen heeft 3 hoofdtaken. Naast het onderzoeken van ernstige ongevallen die spoorgerelateerde zijn wordt ook de interoptabiliteit van het spoorgebeuren gevolgd. Daarnaast geeft het Instituut advies aan de overheid inzake de werking en organisatie van de spoorwegsector.

De raad van Mededinging oefent toezicht uit op de competitie en gaat na of er sprake is van niet-discriminatie. Het is een onafhankelijk orgaan dat deel uitmaakt van het FOD financiën. De raad van Mededingen werkt met de Inspectie Spoorvervoer samen om klachten af te handelen. (Erail Monograph Belgium, 2005, pp.14-17)

Figuur 14: Overzicht spoorgebeuren België



Bron: Erail Monograph Belgium, 2005

4.2.8 Besluit

Voor de hervormingen was de NMBS een verticaal geïntegreerde overheidsmonopolist. De infrastructuur was eigendom van de staat. Tussen de infrastructuur en exploitatie was er geen onderscheid. De verticale integratie was totaal. De overheid had een stevige vinger in de pap te brokken. Met de creatie van de autonome overheidsbedrijven kan men zeggen dat er een scheiding kwam tussen beheer en bestuur. Voor de gesubsidieerde diensten waren er gereguleerde tarieven.

België was één van de vijf eerste EU lidstaten die aan de EC de mededeling konden doen dat ze het eerste spoorwegpakket hadden kunnen omzetten in nationaal recht. Via het KB van 12 maart 2003 en de Programmawet van 22 december werden de noodzakelijke hervormingen doorgevoerd. Dit leidde tot het zogenaamde Belgische model. De meest zichtbare componenten zijn tweevoudig. Langs de ene kant is er de oprichting van het FSI. Dit betekende een oplossing voor een deel van de schuldenlast van de NMBS. Dit is een belangrijke factor voor de concurrentiepositie. Langs de andere kant werd besloten om cruciale aspecten van de spoorwegactiviteit, het toekennen van rijpaden en de infrastructuur-gebruikersbetaling met elkaar verbonden te laten blijven. Beiden zijn immers taken van Infrabel.

De Belgische spoorwegmarkt lijkt niet erg open te staan voor nieuwe toetreders. Dit komt vooral tot uiting in het feit dat cabotage (vervoer binnen een land) niet openstaat voor andere spoorwegondernemingen dan de NMBS. België heeft wel de EU regels inzake gunning van goederenvervoer voor andere spoorwegondernemingen erkend. De structuren en processen om tot liberalisatie over te gaan in het goederensegment zijn dus embryonaal aanwezig. In praktijk is er van competitie weinig sprake. Enkel in het goederenvervoer is er momenteel een andere dan B-cargo (goederenvervoer afdeling NMBS) aanwezig. De NMBS blijft een zeer sterke positie hebben op de spoormarkt in België. Enkel het grensoverschrijdende goederenvervoer is vrijgemaakt. Het nationale reizigersverkeer en het binnenlandse goederenverkeer zijn nog niet opengesteld. Het internationale reizigersverkeer wordt geleid door meerdere operatoren die coöperatieven vormen met de verschillende nationale operatoren.

In het eigenaarschap van de infrastructuur is er geen monopolie meer. Zowel Infrabel als het FSI hebben een deel van het netwerk in bezit. Er moet wel op worden gewezen dat de Holdingstructuur die vervoer en infrastructuur omsloot één van de redenen was waarom de eerste vorm van concurrentie voor passagiersvervoer in Nederland mislukte. Het wordt afwachten af dit ook het geval zal zijn voor de Belgische spoorwegmarkt.

5 Vergelijking Nederland en België

Om een vergelijking tussen twee landen te beschrijven is het aangewezen de huidige situatie te bespreken . Dit wordt gedaan door de spoorwegmarkt te onderzoeken . Liberalisering op papier is één ding, in de praktijk kan het anders uitvallen. De marktstructuur wordt geanalyseerd . Gekeken wordt er naar het aantal aanbieders en hun eigendomsstructuur. Verder wordt er gebruik gemaakt van de LIB index . Het resultaat van deze index zal verklaard worden aan de mogelijke hindernissen die er in beide landen zijn om tot de spoorwegmarkt toe te treden. Tot slot wordt het verloop van het liberaliseringsproces besproken.

5.1 Liberalisering en marktdimensies

Liberalisering op papier is één ding, in de praktijk kunnen er nog vele obstakels zijn die een echte openmaking van de markt tegengaan. Dit vraagt dus om een onderzoek. De gekozen vorm van onderzoek behelst een vergelijking van indicatoren die de liberalisatie van een meten. De weerhouden landen zijn hier Nederland en België.

5.2 LIB Index

Om de liberalisering van de spoorwegmarkt te bestuderen wordt gebruik gemaakt van de LIB index. De liberalisatie index laat zien welke lidstaten zich gehouden hebben aan de vereisten van de EU om de spoorwegmarkt te liberalisering. Voor het creëren van de Lib index wordt gekeken van uit het oogpunt van een externe spoorwegonderneming die toelating zoekt tot het spoorwegnetwerk in een land. De Lib index wordt samengesteld uit 3 subindexen. Deze zijn de LEX, de COM en de ACCES index. Het bestuderen van deze subindexen laat nieuwe toetreders die toegang tot een spoorwegnetwerk in een bepaald land willen verkrijgen toe om te voorspellen op welke bepaalde vlakken ze moeilijkheden kunnen verwachten. De indeling van de sub indexen laat toe de goede en slechte resultaten van de individuele landen te zien in het liberaliseringsproces (IBM & Kirchner, p 2002, p. 2) .

Zoals de naam al doet vermoeden handelt de LEX index over de wettelijke basis voor het spoorgebeuren in een land. In deze subindex wordt het grootste gewicht gegeven aan de

reguleringsautoriteit omdat er een omschakeling gebeurde van een nationale monopolist naar een concurrentiele markt. Verder behandelt de LEX index hoe de vroegere nationale monopolisten zijn georganiseerd per land. Dit behandelt vooral hoe de verticale structuur ontvlochten is en of er horizontale ontvlechting heeft plaatsgevonden. Daarnaast maakt de LEX index duidelijk of de regulering mechanismen in een bepaald land toelaten dat competitie zich kan ontwikkelen. Als antwoord op deze vragen kan worden besloten of een land een wetgeving heeft die voor een externe spoorwegonderneming vriendelijk of niet vriendelijk is (IBM & Kirchner, 2002, pp.5-9).

De ACCES index behandelt de barrières en kansen tot toegang tot het spoorwegnetwerk in een land. Een onderscheid wordt gemaakt tussen de landen die gemakkelijk of niet gemakkelijk toegankelijk zijn. De toegankelijkheid van de spoorwegmarkt die door de ACCES index wordt besproken handelt over de wet in werking. Zo zal een land waar de regels begrijpbaar en overzichtelijk zijn qua toekenning van rijpaden, veiligheidscertificaten en licenties meer gebruiksvriendelijk zijn en aldus hoger scoren op de ACCES index dan een land waar het verkrijgen van deze benodigdheden een stroef bureaucratisch proces moet doorlopen (IBM & Kirchner, 2002, p.7).

De COM index bespreekt de graad van competitiviteit in een land in het spoorgebeuren. Het bespreekt de vooruitgang van concurrentie in een land. De COM index wordt samengesteld uit indicatoren zoals marktconcentratie, de vooruitgang van de groei van competitie en de modal shift. Hoe groter de graad van competitie er heerst in een spoorwegmarkt, hoe groter de kans tot markttoegang voor een externe spoorwegonderneming. De COM index onderzoekt ex post hoe het liberalisatie proces vordert. Bij het vergelijken van de LIB index van 2002 en 2004 moet gewezen worden op de verschillen tussen beide indexen. Bij de index van 2002 wordt de COM index in de berekening van de LIB index opgenomen. Voor die van 2004 is dit niet het geval. Ook wordt in de ACCES index van 2004 een nieuwe indicator opgenomen. Deze nieuwe indicator gaat na hoelang en hoe moeilijk het is om een veiligheidscertificaat voor rollend materieel te verkrijgen. Het verkrijgen van deze certificaten kan een zware barrière zijn voor toegang tot de spoormarkt (IBM & Kirchner, 2004). Hoewel de twee figuren niet helemaal juist hetzelfde meten kan men toch aannemen dat ze een goed beeld geven van hoe het in een land is gesteld qua liberalisering.

Om een evolutie te kunnen waarnemen wordt er een Lib index van 2002 en van 2004 vergeleken. Nederland behoort tot de landen die op tijd zijn met de liberalisering van de spoorwegen. België behoort tot de zogenaamde achterblijvers.

Figuur 15: Lib Index 2002 en 2004

Land	Liberalisation-index 2004	Liberalisation-index 2002	
Groot-Brittannië	781	808	ON SCHEDULE
Zweden	729	760	
Duitsland	728	758	
Nederland	695	720	
Denemarken	695	718	
Italië	688	557	
Zwitserland	677	648	
Portugal	668	379	
Noorwegen	509	383	DELAYED
Oostenrijk	579	433	
Finland	542	413	
Luxemburg	467	274	
België	461	393	
Frankrijk	305	337	
Griekenland	162	206	PENDING DEPARTURE
Ierland	149	295	
Spanje	148	196	

I

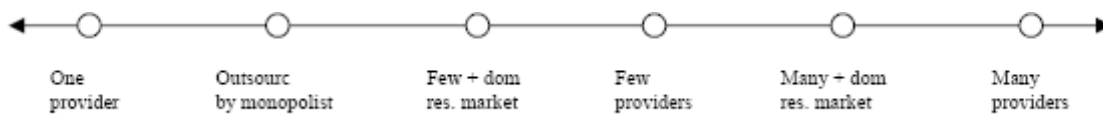
Bron: IBM & Kirchner , (2002, 2004)

Uit figuur 15 blijkt dat België mager scoort op de LIB index. Nederland heeft een hoge score. België blijft achterliggen op het gebied van liberalisatie van de spoorwegsector. Via bestudering van de subindexen leert men dat België een wetgeving heeft die “onvriendelijk staat tegenover externe aanbieders van spoorvervoer” (LEX Index), een markt heeft die eerder gemakkelijk te betreden is(ACCES Index) en een markt heeft waar competitie juist gestart is (COM index). In het geval van Nederland is de wetgeving “ vriendelijk voor externe aanbieders van spoorvervoer, is de markt gemakkelijk te betreden en is er een markt waar er competitie is.

5.3 Graad van liberalisering

Een andere manier om naar de werkelijke vrijmaking naar de liberalisatie is om de markt te onderzoeken. Hier wordt de marktstructuur onderzocht. Dit houdt in dat er vragen worden beantwoord. De eerste vraag handelt over het aantal aanbieders in de markt. Dit kan gaan van een enkele (monopolie), een paar (oligopolie) tot vele aanbieders. De vraag heeft betrekking op het relatieve marktaandeel van de aanbieders. Het gaat na of er een partij bestaat die dominant is op de markt. Dit wordt in de volgende tekening gegoten.

Figuur 16: Aantal aanbieders en relatief marktaandeel



Bron: WP 2 analytical schemes and matrices

Een bijkomende wijze om liberalisatie te beschrijven is de aard van de mededinging te onderzoeken. In een land kunnen er immers meerdere markten zijn. Het onderscheid kan gemaakt worden tussen de aard van het vervoer (goederen / passagiers) . Ook kan in sommige gevallen het onderscheid tussen nationaal en regionaal gemaakt worden. In het geval van Nederland kan men het onderscheid maken tussen regionaal en nationaal spoorvervoer. Het nationale spoorvervoer werd aan de NS gegund in de vorm van een concessie tot 2015. Deze concessie kreeg de NS van de Nederlandse overheid zonder te moeten bieden. De regionale spoormarkt valt onder bevoegdheid van de regionale overheden. De regionale overheden beslissen zelf aan welke spoorwegmaatschappij ze de concessie gunnen.

Een tweede onderscheid kan gemaakt worden hoe de mededinging precies wordt doorgevoerd. Het kan immers het geval zijn dat er helemaal geen sprake is van competitie in de spoorwegmarkt. Men kan een onderscheid maken tussen competitie voor of in de markt. Dit kan in het volgende schema worden gegoten.

Figuur 17: Aantal markten en vormen van mededinging

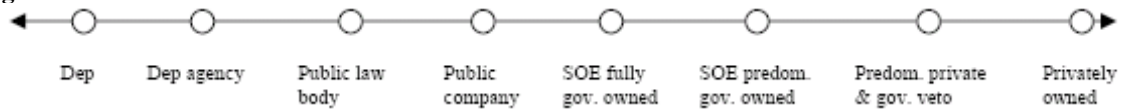


Bron: WP 2 analytical schemes and matrices

5.4 Graad van privatisering

Privatisering wordt hier omschreven als de graad van overheidsinvloed die de overheid heeft in het bedrijf.

Figuur 18: Graad van overheidsinvloed



Bron: WP 2 analytical schemes and matrices

Figuur 18 is een kopie van figuur 5. Verder kan het eigenaarschap van alle aanbieders van spoorvervoer op de markt worden onderzocht. Aan de ene kant is het ene uiterste van het spectrum dat alle aanbieders van het spoorvervoer publieke ondernemingen zijn, het andere uiterste is dat ze allemaal private ondernemingen zijn. Daartussen vindt men de mengvormen. Deze zijn gemengde markt met marktdominantie voor publieke ondernemingen en gemengde markt met marktdominantie voor private ondernemingen. Grafisch wordt dit uitgetekend in figuur 19.

Figuur 19: Eigenaarschap van alle aanbieders



Bron: WP 2 analytical schemes and indices

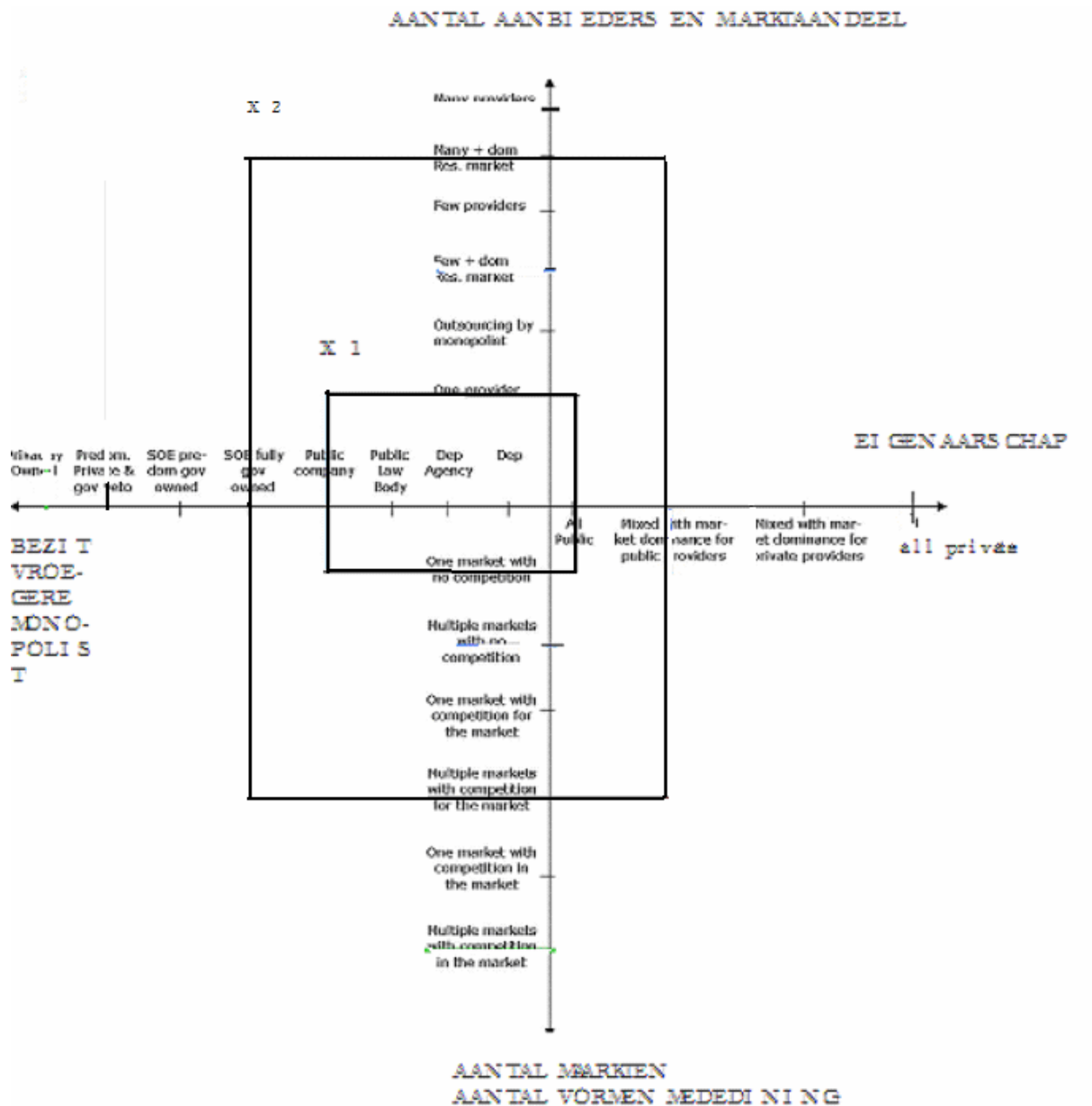
5.5 Uittekenen van veranderingen qua liberalisatie en privatisatie

De hoger vermelde schalen zijn een handig instrument om de veranderingen van liberalisatie en privatisatie te meten. Wanneer ze echter allen samen geïntegreerd worden in één tekening kan men landen met elkaar vergelijken. Dit resulteert in een 4 assen schema. De

liberalisatieschalen worden verticaal op elkaar gezet, de privatisatieschalen horizontaal naast elkaar. De vooropgestelde startpositie is dat er een dat een publiek overheidsbedrijf een monopolie heeft op de enige markt. Dit resulteert in de rechthoek X 1 zoals in figuur 20 wordt vermeld. Wanneer er liberalisatie en/of privatisatie is voorgekomen komt men uit bij een groter wordende rechthoek.

In figuur 20 wordt dit toegepast voor de Nederlandse en Belgische spoorwegsector in het passagiervervoer.

Figuur 20: Grafische analyse van de marktsituatie en aard van aanbieder in binnenlands passagiersvervoer in België en Nederland



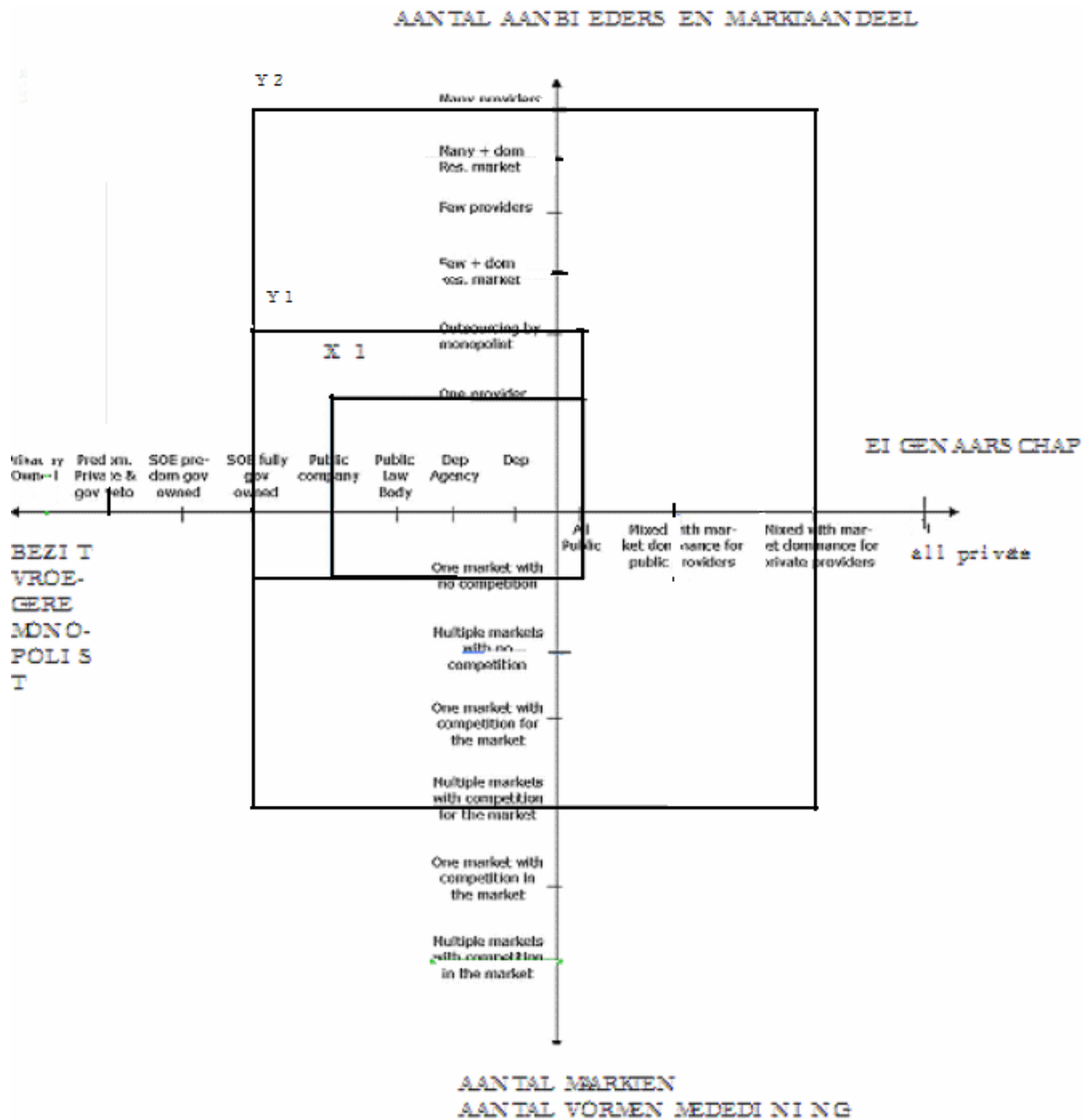
In figuur 20 staat de rechthoek aangeduid met X 2 voor de huidige situatie in het Nederlandse binnenlandse passagiersvervoer per spoor. De rechthoek die aangeduid wordt met X 1 staat voor de beginsituatie, dit is 1991 . De Belgische situatie valt samen met X 1. In de binnenlandse markt van passagiersverkeer per spoor heeft een overheidsbedrijf een monopolie. Ook wordt er geen opsplitsing tussen nationaal en lokale markten gemaakt. In het Nederlandse binnenlandse spoorverkeer wordt er wel een onderscheid gemaakt tussen nationale of lokale markt. In theorie worden deze markten georganiseerd volgens het

competitie voor de markt model. Voor de gunning van concessies op de lokale markten worden openbare aanbestedingen georganiseerd. Voor het hoofrailnet, het nationale net, heeft de NS de concessie tot 2015 gekregen zonder openbare aanbesteding. De NS vervoert ook op 3 van de 20 lijnen die binnen het regionale spoorverkeer vallen. Daar de privé bedrijven het grootste deel van de regionale spoorwegmarkt in handen hebben kan men stellen dat deze markt een gemengde markt is met dominantie voor privé bedrijven. Dit wordt vertaald in de grafische analyse als “mixed market with private dominance”. Het hoofdrailnet is echter in handen van een bedrijf dat 100 % in publiek bezit is. In de grafische analyse wordt dit aangeduid als “all public”. Omdat het gehele binnenlandse passagiersvervoer per spoor in Nederland binnenlandse passagiersvervoer niet tot deze 2 categorieën valt, wordt gekozen voor een consensus oplossing . De tussenliggende waarde “mixed market with public dominance “ wordt dan gekozen om de hele markt te categoriseren.

Ook de keuze van het punt op de schaal “het aantal aanbieders en marktaandeel” “many +dominance market” voor totale binnenlandse markt van passagiersvervoer per spoor is een benaderingspunt. Op het hoofdrailnet heeft de NS een concessie gekregen tot 2015 zonder openbare aanbesteding voor het gehele hoofdrailnet. Men kan argumenteren dat dit een vorm is van uitbesteding aan een monopolist. Dit wordt door het punt “outsourcing by monopolist” aangeduid. De regionale markt kenmerkt zich door vele aanbieders van spoorvervoer. Het punt “many providers” zou hier aan voldoen.

Wanneer men de verschillende segmenten van het Nederlandse passagiersvervoer uittekent in het schema dan ziet de grafische analyse er anders uit.

Figuur 21: Grafische analyse van de marktsituatie en aard van aanbieder in binnenlands passagiersvervoer in België en Nederland met onderscheid tussen nationaal en lokale markt voor Nederland

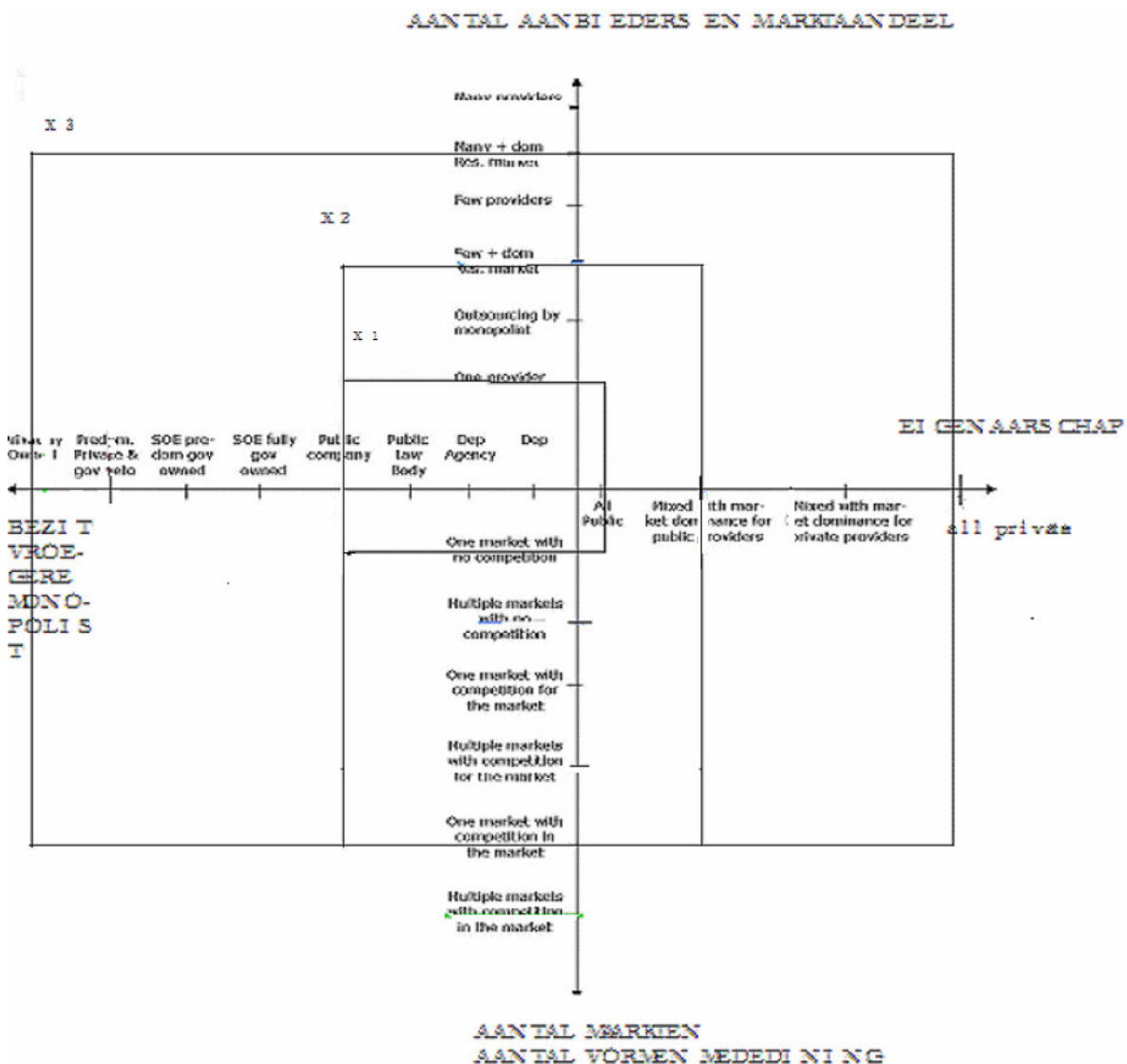


Net zoals in figuur 20 wordt X 1 als beginsituatie van de hervorming van de markt genomen. Rechthoek Y1 stelt de situatie voor in het hoofdrailnetwerk. Deze ene markt is zonder enige vorm van concurrentie gegund aan een bedrijf in overheidsbezit. Het hoofdrailnet wordt in het geheel uitgebaat door de NS, die op dit gebied dus een monopolie heeft. Het verschil met slechts één aanbieder wordt gevormd door de concessie die de NS op het hoofdrailnet heeft. Dit loopt tot 2015. Op het vlak van het nationale net is er een beperkt verschil met de beginsituatie. De regionale markt valt uiteen in meerdere markten. Voor 20 lijnen worden er concessies gegund via openbare aanbesteding. Op de keper beschouwd is elke van deze lijnen

een aparte markt. Zo komt men tot de conclusie dat er meerdere markten zijn met competitie voor de markt.

Bij het goederenvervoer is de toestand verder gevorderd. Aangezien het de markt is van de spoorwegen die het meest geliberaliseerd en geprivatiseerd is het aangewezen deze apart te behandelen. Dit wordt behandeld in figuur 22

Figuur 22: Grafische analyse van het goederenvervoer per spoor in België en Nederland



Uit figuur 22 blijkt dat zowel het Belgische en Nederlandse goederenvervoer zich verder van het beginpunt (rechthoek X 1) bevinden dan in het passagiervervoer per spoor. Het Belgische goederenverkeer (X 2) heeft echter nog een grote achterstand qua liberaliseren en privatiseren op de situatie in Nederland. Het goederensegment van de NS werd in 2002 verkocht. De

vroegere monopolist is volledig in privé handen. Er moet echter op gewezen worden dat de vroegere goederenafdeling van de NS nog steeds het grootste marktdeel (84%) in handen heeft van de Nederlandse goederenmarkt. Dit toont aan dat bij privatiseren en liberaliseren van een voorheen gesloten markt men steeds moet oppassen dat een speler niet een te grote marktmacht heeft. Het is immers de drijfveer van een private onderneming om winst te maken, liefst zo veel mogelijk. Om dit te vermijden is een gepaste regulering nodig.

De Belgische markt heeft het zelfde probleem. Alleen is de partij met de grootste marktmacht, B-Cargo, geen private onderneming, maar een onderdeel van het autonome overheidsbedrijf NMBS . Er moet wel vermeld worden dat het aantal aanbieders in het goederenvervoer in België een pak lager ligt dan in Nederland. In België is er buiten B-Cargo 1 aanbieder van transport van goederen over het spoor. Op de Nederlandse markt zijn er 6 aanbieders in dit segment.

5.5.1 Mogelijke verklaringen verschil liberalisatie

De wijze waarop hier een poging wordt gedaan om de verschillen tussen de Nederlandse en de Belgische spoorwegmarkt te verklaren wordt op meerdere wijzen gedaan. Eerst wordt er gekeken waarom het is dat de Nederlandse spoorwegmarkt verder geliberaliseerd is dan de Belgische. Dit is een beschrijving de hindernissen en obstakels die mogelijkheid de toegang tot de spoorwegmarkt in een land kunnen versperren voor kandidaat toetreders. De andere is om het proces te beschrijven dat men in beide landen heeft gebruikt om de liberalisering door te voeren.

5.5.2 Hindernissen liberalisatie

Uit het voorgaande blijkt dat de Nederlandse spoorwegmarkt verder geliberaliseerd en geprivatiseerd is dan de Belgische. De reden waarom dit is kan deels verklaard worden door figuren 23 en 24 . De hindernissen voor de marktopening van het spoorvervoer kan men in 3 categorieën onderverdelen.

- Technische barrières: het niet compatibel zijn van verschillende nationale spoornetten kan alleen worden opgelost als er geleidelijk aan compatibele uitrusting komt

- Wettelijke barrières: de verschillende visies op eigenaarschap, controle, beheer, boekhouding en financiering van de spoorwegen worden doorheen verschillende Richtlijnen op één lijn gebracht.
- Gedragsbarrière: Ontstaat wanneer speler(s) op de markt het wettelijke kader en de implementatie ervan kunnen meebepalen. (ECTR, 2006)

Figuur 23: Wettelijke en gedragsbarrières in de Belgische en Nederlandse spoorwegmarkt

Network	Government	Licensing	Infrastructure	Network statement	Freight/passenger	PSO/non-PSO	IM linked to RU	Incumbent benefits	Rolling stock	Terminals/services	Drivers	Insurance
Belgium	x					x	x		x	x	x	x
Netherlands	x	x								x		x

Bron: ECTR, 2006

Figuur 23 is een grafische voorstelling van welke wettelijke en gedragsbarrières de toegang tot het spoorwegnetwerk en zo ook tot de spoorwegmarkt in een land kunnen bemoeilijken. De indicator “Government” gaat na of de overheid van het betrokken land niet enkel de Richtlijnen omgezet hebben in nationaal recht, maar vooral of deze de geest van deze Richtlijnen hebben gevolgd. Het is niet denkbeeldig dat bij de omzetting van in het nationale recht er verschillen zijn tussen de landen die eerder het nationale beleid van het land dan het beleid van de Europese Commissie uitvoeren. De gevolgen kunnen zijn dat het resultaat dat oorspronkelijk door de Richtlijn werd beoogd, niet wordt bereikt. Een andere hindernis die onder de noemer “Government” valt is het gebrek aan enthousiasme voor liberalisatie en/of gebrek aan onafhankelijkheid. (ECTR, 2006)

De indicator “Licensing” gaat na of kandidaat toetreders tot de markt of nieuwe marktspelers moeilijkheden ondervinden of ondervonden hebben om een licentie tot toegang tot het spoornet in een land te verkrijgen. Hier wordt bedoeld op de kost, de vertragingen en de onzekerheid van het verkrijgen van een licentie.

De indicator “Infrastructure “ duidt na of de nieuwe toetreders of kandidaat toetreders problemen hebben ondervonden met de toegang tot spoorweginfrastructuur en de heffingen alsook het gedrag van de infrastructuur beheerder in de praktijk.

Onder de noemer “Network Statement” gaat men na of er een netwerkverklaring is in het desbetreffende land. Indien deze er niet is vormt dit een probleem en krijgt een land een kruisje in de tekening onder deze indicator.

De indicator “ Freight/ Passenger” duidt aan of er een boekhoudkundige scheiding bestaat tussen de activiteiten van het goederen en passagiersvervoer. Dit wordt door Richtlijn 2001/12/EC geponeerd. Wanneer dit er niet is, is er een probleem en krijgt men een kruisje onder deze indicator.

De indicator “PSO/Non PSO” gaat na of er een boekhoudkundige scheiding is tussen zaken die tot de openbare dienstverlening en tot zaken die er niet tot behoren. Anders gezegd gaat het over zaken die men op commerciële kan beheren en over diensten die men mag vanuit de staat financieel mag bijspijzen. Dit is door Richtlijn 2001/12/EC voorgeschreven. Wanneer dit niet het geval is scoort men op deze indicator.

De indicator “IM linked to RU “ gaat na of er een scheiding is tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen. Dit is van belang daar rijpad toekenning, vergunningen geven en heffingen ter gebruik van de infrastructuur onder de taken van de infrastructuurbeheerder vallen.

De indicator “Incumbent Benefits” gaat na of voordelen zijn die enkel aan de voormalige monopolist worden toegekend.

De 4 laatste indicatoren vormen vooral belemmeringen op het praktische vlak. De indicator “ Rolling Stock “ gaat na of de een nieuwe kandidaat toetreder moeilijkheden ondervindt om het juiste rollend materiaal te vinden. De indicator “Terminal/Service” gaat dan weer na of een nieuwe kandidaat toegang heeft tot stalplaatsen, wisselplatformen en stations en andere spoordiensten. De indicator “Drivers” gaat na of andere spoorwegmaatschappijen toegang hebben tot de machinisten en of ze zelf machinisten kunnen opleiden. Wanneer dit niet het geval worden in de 3 indicatoren besproken in deze alinea punten gescoord.

De laatste indicator ten slotte, “Insurance” gaat of er in het desbetreffende land moeilijkheden betreffende de verzekering bestaan die de nieuwe toetreders moet voorzien. Vooral de hoge kost van de polis kan aangehaald worden als een hindernis.

Figuur 24: Technische barrières in spoorwegsector in België en Nederland

Network	Borders or gauge	Traction	Signalling	Rolling Stock homologation	Safety certification	Minimum efficient size
Belgium		x		x	x	x
Netherlands						

Bron: ECTR, 2006

Technische barrières kunnen veelsoortig zijn. In de tabel worden de 6 belangrijkste hindernissen tot toegang van een nationaal spoornetwerk horizontaal opgesomd. Met “Borders of gauge” worden de verschillen in breedte van de sporen aangeduid. “Traction” of tractie duidt op de elektrische aandrijving van treinen. Niet alle elektrische treinen kunnen op het Belgische net rijden. De signalisatie vormt geen hindernis in beide landen. De homologatie van het rollend materiaal duidt de praktische moeilijkheden aan om goedkeuring te krijgen tot het netwerk. Veiligheidscertificatie gaat na of er moeilijkheden zijn tot het verkrijgen van een certificatie. De laatste indicator van technische hindernissen, de “Minimum efficiënt size” gaat na of nieuwe toetreders tot de moeilijkheden hebben ondervonden om effectief in de markt binnen te geraken. Hier wordt vooral bedoeld op de moeilijkheden die optreden bij schaaffecten. Wanneer de nieuwe toetreders relatief klein is in vergelijking tot de andere heeft deze nieuweling een hogere vaste kost dan de andere.

Een blik op figuur 24 blijkt dat er in Nederland geen technische barrières die de toegang tot het Nederlandse spoornetwerk zouden kunnen bemoeilijken. De Belgische spoornetmarkt blijkt 4 hindernissen te voor nieuwe toetreders.

5.5.3 Proces van liberalisering onderzocht

Het proces van de liberalisering van de Belgische en Nederlandse spoorwegmarkt kan mogelijk ook een antwoord geven waarom het liberalisatieproces verder gevolgd is in Nederland dan in België. Hier wordt gekozen om 2 dimensies van het proces te belichten. Langs de ene kant zal worden onderzocht hoe snel het proces zich voortzet. Hier kan men het proces per land positioneren tussen twee uitersten. Het ene uiterste is vlug en radicaal, het andere is traag en afkerig. Aan de andere kant wordt belicht of er conflicten zijn gerezen tijdens de processen. Ook hier kan men de situatie in een land plaatsen tussen 2 uitersten. De ene kant van het spectrum wordt ingenomen door “Hoogst conflictueus”, de andere kant door “zeer consensus gericht en vredevol” (WP 2, analytical schemes and matrices, 2006) .

De veranderingen die bij de NS en NMBS zijn hoger beschreven. De Nederlandse spoorwegmarkt staat veel verder qua liberalisatie dan de Belgische. Een mogelijke reden is dat de Nederlanders gewoonweg er meer werk van gemaakt hebben dan de Belgen . Een vergelijking van de hervormingen die de 2 spoorwegmaatschappijen hebben ondergaan sinds de jaren '90 van vorige eeuw maken duidelijk dat er inderdaad een verschil is qua tempo van het liberalisatie proces. Een zeer belangrijke indicator van opening van de markt is de mate waarin de mate van verticale integratie van de voormalige staatsmonopolist is ontvlochten. In België zijn er in de jaren '90 van vorige eeuw hervormingen geweest in de spoorwegsector maar dit waren grotendeels pogingen om de NMBS voor te bereiden op een liberalisatie van de markt. In 2003 werd het plan MOVE voorgesteld dat een grondige herstructurering voorstelde van de NMBS om aan de Europese Richtlijnen te voldoen.

De reden dat de Nederlandse spoorwegmarkt verder geliberaliseerd is dan de Belgische kan men met een eenvoudige reden verklaren dat de Nederlanders vlugger werk gemaakt hebben van een opening van hun markt. De Nederlandse spoorwegmarkt voor binnenlands personenvervoer werd al in 1996 geopend via concurrentie op het spoor. De goederenvervoerafdeling werd in 2002 verkocht. De openzetting van de markt ging dus in het begin snel. De toelating van de concurrentie voor het passagiersvervoer was in de eerste fase geen succes. Daarom werd in 2002 Prorail en NS formeel van elkaar gescheiden. In 1995 was er een boekhoudkundige scheiding tussen aanbieder van treindiensten en de infrastructuurbeheerder. Alleen een scheiding van eigenaarschap is niet doorgevoerd.

In België ligt de situatie anders. Van liberalisatie is slechts in beperkte mate sprake. In 2000 is er een private spoorwegonderneming op het Belgische net . De ontvlechting van de NMBS is slechts in 2005 vertaald in een gedeeltelijke organisatorische scheiding. Dit gebeurde met het van kracht gaan van het plan MOVE dat de toenmalige NMBS schikte naar de Europese richtlijnen .

Deze lezing van het liberalisatieproces toont aan dat de Nederlanders inderdaad een sneller tempo hanteren dan de Belgen. Het aantal aanbieders van spoorvervoer is aanzienlijk groter in België. Er moet wel op gewezen worden dat het vooral in het goederenvervoer is dat er een veelheid is aan aanbieders. In het passagiersvervoer per spoor is het verschil tussen België en Nederland dat in Nederland de regio's zelf instaan voor het gunnen van concessies . De decentralisering van de NMBS is één zeer heikel punt in de Belgische politiek. Een ander punt is dat de lokale overheden in Nederland lijnen uitbaten die de NS niet rendabel acht of niet wil exploiteren zonder een bijkomende subsidie. In België kan dit voor de nodige communautaire problemen zorgen.

Wat betreft het conflict gehalte van het proces kan men stellen dat het in beide landen niet van een leien dakje ging. In Nederland werd in 2001 door stakingen van het personeel wegens de vele hervormingen die ze te slikken gekregen hadden beëindigt wanneer de President Directeur en de Voltallige Raad van Commissarissen aftrad. Pas met de nieuwe topman Ad Veenman kwam de rust weer terug in het bedrijf.

De NMBS kende zijn portie stakingen ook. Vreemder was het dat de strijd zich ook afspeelde tussen toenmalig algemeen bestuurder Etienne Schoupe en zijn voorgedijminister Isabelle Durant . Kern van de zaak was dat beide een andere visie hadden op de toekomst en herstructurering van de NMBS. Toen Schoupe in 2002 aan de deur werd gezet werd er eerst aan Christian Heinzmann gedacht . Deze bleef echter maar enkele dagen aan de macht. Verzet van de vakbonden tegen zijn figuur zouden hem de dag omgedaan hebben (Huybrechts, 2006, pp 50-55) . Karel Vinck werd de nieuwe topman . Deze lanceerde met het plan MOVE in 2003 dat na 6 maanden onderhandelen met de vakbonden werd goedgekeurd. In oktober 2004 kondigde hij zijn ontslag aan als gedelegeerd bestuurder . In 2005 werd de holdingstructuur van kracht.

Deze beschrijvingen maken duidelijk dat er grote moeilijkheden zijn geweest met het hervormen van de spoorwegbedrijven. In Nederland waren de vakbonden tegen te

verregaande hervormingen. In België was dit ook het geval maar werd het conflict ook tot op het hoogste politieke niveau gevoerd. Vooral bij het ontslag van Etienne Schoupe zijn er vele krantencommentaren die het hebben over een politieke afrekening.

Beide landen kenden een conflictueus hervormingsproces. De reden dat de Nederlandse spoorwegmarkt verder geliberaliseerd is dan de Belgische is waarschijnlijk te danken aan het feit dat de Nederlanders hun hervormingen vlugger en dieper gaand hebben doorgevoerd.

6 Besluit

De wil van de Europese Commissie om van de spoorwegen terug een belangrijke speler te maken in het transportgebeuren maakt dat vanaf de jaren '90 van vorige eeuw de spoorwegsector begon aan een grondige verandering. Vanwege de grote achteruitgang van het marktaandeel moest actie ondernomen worden. De marktstructuur van de spoorwegen in de meeste landen van de EU worden gekenmerkt door publieke staatsmonopolies. Het gebrek aan mededinging maakte dat de meeste nationale spoorwegen geen prikkel hadden tot innovatie of tot efficiëntie. Ook marktfalingen en welvaartsverlies kwamen vaak voor bij deze staatsmonopolies. Het openbreken van de markt wordt vooropgesteld als de oplossing om dit te verhelpen. Liberalisering betekent in de praktijk dat men gaat naar een situatie waar meerdere producenten hun waren kunnen aanbieden. De mogelijkheid moet aanwezig zijn dat ze dit kunnen doen. Een van de kenmerken van de spoorwegen in de EU is dat ze tot voor korte tijd allemaal verticaal geïntegreerd waren. Om de markt vrij te maken werd een scheiding van infrastructuur en treinoperatoren opgelegd. .

Liberalisering van een markt die dit voorheen niet was heeft als gevolg dat deze markt veranderd. Dit betekent dat de regulering zich aan deze nieuwe situatie moet aanpassen. Het doel van liberalisatie is dat er welvaartswinsten worden gemaakt. Marktfalingen zoals monopolies of oligopolies horen hier niet thuis. Daar misbruik van de marktmacht van de voorheen nationale monopolist niet denkbeeldig is moet men de nieuwe toetreders een eerlijke kans geven om zich te ontwikkelen of tot de markt toe te kunnen treden. De ontvlechting van de voorheen verticaal geïntegreerde monopolist houdt niet alleen in dat men andere regulering moet hanteren, er is ook een verschil in de intensiteit van regulering die men gebruikt. Afhankelijk van de marktstructuur zal deze een andere intensiteit hebben.

Dit houdt in dat de rol van overheid zal veranderen. Traditioneel werden de nationale spoorwegmaatschappijen gereguleerd door publiek eigenaarschap . In plaats van producent zal de overheid nu een veelvoud van rollen moeten aangaan om ervoor te zorgen dat de markt kan open bloeien. De vraag is of dat de overheid dit zal kunnen doen.

De rol die de Europese Unie speelt in het liberaliseren van spoorwegmarkt kan niet onderschat worden. In het gros van de lidstaten is ofwel het startsein door de EU gegeven of is het liberaliseringsproces helemaal EU driven . De rol van de EC in het spoorverkeer is

groot. Om een één gemaakte Europese markt te creëren is de opvatting ontstaan dat competitie in de spoorwegsector kan spelen. Daarom wordt een scheiding van infrastructuur en treindiensten door Richtlijnen voorgeschreven. Deze opdeling gebeurt geleidelijk. Eerst vindt er een boekhoudkundige en dan een organisatorische opsplitsing plaats. Verder kan aangestipt worden dat de EU steeds meer en meer een grotere rol gaat spelen in het spoorgebeuren.

De hervormingen van de NMBS en de NS zijn allebei in de jaren '90 van vorige eeuw gestart. Het tempo en de diepte ervan verschilden grondig. De NMBS heeft zich vooral bezig gehouden met zichzelf te herorganiseren. Van een liberalisering van de Belgische spoormarkt is tot op heden nauwelijks sprake. In 2005 heeft de structuur een grote verandering ondergaan. Zo kwamen er 3 autonome overheidsbedrijven. NMBS werd verantwoordelijk voor het leveren van treindiensten, Infrabel werd de infrastructuurbeheerder en NMBS Groep werd de holding die beide omvatte. Ter afbouw van de schuldenberg werd het FSI opgericht. Met deze opsplitsing kwam er ook een boekhoudkundige scheiding tussen infrastructuurbeheer en treindiensten.

De NS kende in 1995 al een boekhoudkundige scheiding tussen infrastructuur en treindiensten. In 2002 kwam er een formele scheiding tussen beide. Op het binnenlandse net kwam er een decentralisatie van de treindiensten. De lokale autoriteiten konden zelf beslissen aan wie ze de concessie voor het rijpad konden geven via openbare aanbesteding. De lijnen die de lokale autoriteiten aanbieden zijn lijnen die de NS niet zonder subsidie wil uitvoeren. De NS heeft tot 2015 de concessie gekregen om het Hoofdnet te exploiteren. Dit zijn de lijnen die ze acht zelfbedruipend te zijn. De goederenafdeling werd in 2002 verkocht.

De spoorwegmarkten in Nederland en België kennen een verschillende graad van liberalisatie. Via de LIB index van 2002 en 2004 is aangetoond dat de Belgische markt minder vriendelijk is tegen nieuwe toetreders. Ook wordt het duidelijk aangetoond door grafische analyses van de marktstructuren. De hindernissen voor nieuwe toetreders kunnen worden onderscheiden in twee clusters. De technische barrières en de wettelijke & gedragsbarrières. De Nederlandse spoorwegmarkt heeft gewoonweg minder hindernissen voor nieuwe toetreders om er toe te treden. Er mag echter niet uit het oog verloren worden dat de NS op het binnenlandse spoorvervoer de belangrijkste speler is. In het goederenvervoer heeft Railion (dat NS Cargo heeft opgekocht) heeft opgekocht een marktaandeel van 85 % .

Wil de spoorwegmarkt in België meer openstaan voor nieuwe toetreders dan zullen de obstakels die de marktoegang bemoeilijken moeten worden opgelost. De Nederlandse markt is een stuk opener dan de Belgische . De marktmacht van de grootste spelers op de Nederlandse spoormarkt blijft oproepen voor waakzaamheid. Het is niet denkbeeldig dat deze marktmacht misbruikt kan worden.

De spoorwegsector in de EU heeft een grote evolutie ondergaan. Traditioneel was deze sector zeer sterk gereguleerd. De rechtvaardiging van deze publieke interventie in de sector was dat er anders te grote marktvalingen waren. De hoge kosten van de spoorinfrastructuur maakte dat spoorwegmaatschappijen gezien werden als natuurlijke monopolies . Men ging er vanuit dat concurrentie gewoonweg niet kon . Vanwege het strategische belang dat de spoorwegen hadden voor de economie van een land hadden de regeringen een nauwe band met de spoortop . Ook via strakke regulering, ondermeer door publiek eigenaarschap, werd deze band benadrukt. Ook konden de traditionele spoorwegen rekenen op staatssteun. Dit alles maakte dat ze moeilijkheden hadden om efficiëntie te combineren met openbare dienstverlening. Om de spoorwegen efficiënter te laten werken werd geopteerd om concurrentie toe te laten. De markt zou worden opengebrouwen. Ook werd gesteld dat de staatssteun transparanter werd. Grofweg geschetst zouden de exploitanten werken op basis van competitiviteit en op basis van een gezond financieel beheer. De infrastructuur blijft een bevoegdheid van de lidstaten. Het liberaliseren van de spoormarkt gebeurde niet in alle landen even snel of volgens het zelfde tempo. Wat wel opvalt is dat deze hervormingen niet zonder kleerscheuren zijn gebeurd. In het geval van Nederland kan men stellen dat men te ambitieus was en te veel te snel wou. In België kan eerder het omgekeerde worden vastgesteld. Het te laat omzetten van Richtlijnen en het zo goed als niet openstellen van de markt maakt dat er in het binnenlandse vervoer zo goed als niets veranderd is .

7 Literatuurlijst

7.1 Boeken

Doyle ,C., (1998). *Europe's Networks Industries : Conflicting priorities . Monitoring European Deregulation I*. CEPR, Londen.

Berlage ,L. , Decoster ,A. et all. (1997). *Inleiding tot de Economie*. Universitaire Pers Leuven

ECMT (2001) . *Railway Reform : Regulation of Freight Transport Markets*. OECD , Parijs.

ECMT (2004). *Trends in Transport Sector 1970-2002*. OECD , OECD ,Parijs.

Huybrechts, P., (2005). *SOS NMBS. In het spoor van Karel Vinck*. Houtekiet , Antwerpen.

Lenaerts , K., & Van Nuffel, P., (2003). *Europees Recht*. Maklu , Antwerpen/Apeldoorn.

Moesen, W., Van Puyenbroeck , T., & Van Rompuy ,(2006) V. *Handboek Openbare Financiën. Economie en Overheid*. Acco , Leuven.

Nello , S., (2005). *The European Union . Economics, Policies & History*. Mc Graw-Hill, Londen.

OECD , (2001) . *Railways :Structure , Regulation and Competition Policy*. OECD , Parijs

OECD , (2005). . *Structural Reform in the Railway Industry*. OECD , Parijs

Ogus, A., (2002). *Regulation , Economics and the Law*.

Di Pietrantonio , L. & Pelkmans, , J.(2004) *The Economics of EU Rail Reform*. College of Europe, Brugge.

Plug, P., Geut, L., & van Twist, M., (2003). *Sturing van marktwerking. De bestuurlijke gevolgen van liberalisering en privatisering*. Berenschot Fundatie en Koninklijke Van Gorcum, Assen.

Van de Velde, D., Van Reven, P., & Sleuwaegen I. (1996). *Marktwerking in het openbaar vervoer*. Ministerie van Economische zaken.

Veenendaal, G., (2004). *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu*. Boom, Amsterdam

(2006). Vervolmakingschool NMBS. NMBS, Brussel.

7.2 Rapporten en publicaties

Council of Ministers (2005). *Rail Transport. Railway Reform and Charges for the Use of Infrastructure : Conclusions and Recommendation*.

Driessen, G., Lijesen, M., & Mulder, M. (8-10-2005). *Welfare effects of vertical separation in Dutch railways*. Paper gepresenteerd op 4th Conference on Applied Infrastructure Research, Berlin.

European Commission. (1996). *White Paper: a Strategy for Revitalising the Community's Railways*. Europese Commissie, Brussel

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2006). *Evaluatie Spoorwegwet en Concessiewet*.

Mistiaen, P., (2005). *Working Paper 10-05. Hervormingen van de spoorwegsector in België. Lessen uit Groot-Brittannië, Duitsland en Zweden*.

IBM & Kirchner. (2002). *Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2002*.

IBM & Kirchner, (2004). *Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2004*.

Perkins, S., (2002). *An overview of Rail Reform in Europe.*

Prorail. (2005). *Beheersconcessie hoofdspoorweginfrastructuur*

Van der Linden, J., (2005). *Working Paper 8-05 . Hervorming van netwerkindustrie: theoretisch kader.* Federaal Planbureau, Brussel

Van der Linden , J., (2006). Working Paper 8-06 . *Hervormingen van netwerkindustrieën in België : Macro economische gevolgen.* Federaal Planbureau , Brussel

(2003) Plan Move

(2005). Erail Monograph : Belgium.

(2005). Erail Monograph : Netherlands.

(2006). ECTR

(2006). WP 1 analytical schemes and matrices.

(2006). WP 2 analytical schemes and matrices.