

Verlokkingen van privatisering: leren van NS

15 januari 2002 | Het Financieel Dagblad

Door: Boot, A.

Arnoud W.A. Boot

Gevoelsmatig zou je zeggen dat bedrijven met veel vaste klanten zich geen zorgen hoeven te maken over hun voortbestaan. KPN met haar miljoenen Nederlandse klanten zit toch redelijk goed (zou je denken). De nutsbedrijven (Nuon bijvoorbeeld) hebben ook niet te klagen over gebrek aan vaste klanten. En de Nederlandse Spoorwegen mogen in dit rijtje ook niet ontbreken. Niet geheel toevallig betreffen dit allemaal voormalige staatsbedrijven. Telefonie, de voorziening van water, elektriciteit, etc. en het vervoer per spoor werden gezien als natuurlijke monopolies, namelijk activiteiten waar de vrije markt niet kan zorgen voor concurrentie. En tegelijkertijd hebben al deze activiteiten een evident maatschappelijk belang. Reden te over dus om ze onder de vleugels van de overheid te houden.

Inmiddels waait het concurrentie-spoek: concurrentie is wel degelijk mogelijk 'op het net' (andere telefoonaanbieders die van het vaste net van KPN gebruik mogen maken) of tussen netten (bijvoorbeeld concurrerende netten voor mobiele telefonie). Voor de nutsbedrijven gaat dit ook gelden, met dien verstande dat het veelal alleen concurrentie op het net zal betreffen (vooral buitenlandse toetreding); concurrerende waterleidingen in de grond stoppen is niet echt te verwachten. En als van een natuurlijk monopolie geen sprake meer is, dan staat niets privatisering in de weg, tenzij de overheid zichzelf ziet als superieure ondernemer.

We hadden ook graag gezien dat het concurrentiespoek over de Nederlandse Spoorwegen zou rondwaren. De verzelfstandigingsoperatie van de NS was een voorbode voor privatisering, waarbij nadrukkelijk gedacht werd aan het creëren van concurrentie op het spoorwegnet. De realiteit is dat concurrentie in geen velden of wegen is te zien. Integendeel, de NS hield politiek Den Haag in de houdgreep, maar deze laatste heeft zich nu met vereende krachten hieraan onttrokken door het management van de NS knock-out te slaan.

Tijd voor bezinning. Terecht heeft minister Netelenbos besloten om voor het moment volledige grip te krijgen op de NS. De van V&W afgevaardigde commissarissen zijn er om samen met de tijdelijk directeur Noordzij orde te scheppen. Tegelijkertijd moet door Den Haag bepaald worden wat voor de lange termijn de plaats van de NS is ten opzichte van de overheid.

Uit deze herbezinning volgt wat de organisatievorm voor de NS moet zijn en wat moet gelden voor de eigendomsverhoudingen van de spoorweginfrastructuur. De directe grip op commissarissen is nodig om tijd voor deze herbezinning af te dwingen, en om voor eens en altijd te komen tot de beste structurele oplossing.

Tegenstanders van de handelwijze van Netelenbos wijzen op de gewenste onafhankelijkheid van commissarissen die is vastgelegd in de wet- en regelgeving omtrent corporate governance. Zij verwarren echter een evident groter maatschappelijk en publiek belang met principes van het vrije ondernemerschap.

Het vervoer per spoor moet gezien worden als van groot maatschappelijk belang. Ten minste twee maatschappelijke doelstellingen zijn er te identificeren: de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor iedereen, en ten tweede, bereikbaarheid en leefbaarheid (milieu). De trein is een belangrijk middel om het gebruik van de auto terug te dringen. Het publieke belang (en falen van de markt), en daarmee de noodzaak van overheidsbemoeienis, komt voort uit het natuurlijk monopolieachtige karakter van deze activiteit. Concurrerende spoorwegnetten zijn bijna ondenkbaar, en ook concurrentie op het spoor is moeilijk. Tegen deze achtergrond is de overheidsbemoeienis bij het spoor evident.

Hiermee is niet gezegd dat de overheid zelf deze activiteit ter hand moet nemen. Terecht hebben verschillende regeringen onderkend dat een efficiënte en doelmatige exploitatie van een spoorwegbedrijf binnen de muren van

de overheid bijzonder lastig is. Een meer bedrijfsmatige aanpak op enige afstand van de overheid zou beter kunnen zijn.

Voor dit laatste blijft hoe dan ook veel te zeggen. Er zijn echter twee grote belemmeringen. Ten eerste, een bedrijf dat geen concurrentie ondervindt van de markt (en ik blijf hierop hameren: de spoorwegen kunnen nooit ten onder gaan aan concurrentie, falen wordt niet afgestraft) heeft te veel onderhandelingsmacht en kan hiermee de overheid in gijzeling nemen.

Om deze 'bargaining power' in de hand te houden kan het noodzakelijk zijn om de infrastructuur van het spoorwegnet en de railverkeersleiding buiten de NS te houden, ondanks het feit dat alles in één hand een betere exploitatie mogelijk zou kunnen maken.

Ten tweede, een NS als zelfstandig bedrijf gaat zich vroeg of laat uitleven in ambities die ver uitstijgen boven het efficiënt en doelmatig exploiteren van het Nederlandse spoorwegnet. Grootheidswaan lijkt een kenmerk van geprivatiseerde ondernemingen. Ik bedoel hier niet eens zozeer KPN mee. Haar keuzes waren niet zo gek, mobiele telefonie is niet aan grenzen gebonden en een pan-Europese strategie had enige logica, maar dan wel op een verantwoorde wijze gefinancierd! Veeleer duid ik op nutsbedrijven voor water en elektriciteit. Op kosten van de Nederlandse consument (de thuismarkt is hun monopolie) zijn zij onbegrijpelijke en onverantwoorde acquisities aan het doen in verre buitenland als of het opereren van een waterleiding in de VS en in Nederland enig synergievoordeel biedt. Het operationele bedrijf dreigt te worden verwaarloosd.

De ondergang van Enron in de VS is misschien een incident, en misschien kunnen we ook onze ogen sluiten voor de toestanden in Californië, maar ik ben bang voor een trend. Geprivatiseerde voormalige monopolies moeten tegen zichzelf in bescherming worden genomen. De verlokkingen van dure acquisities staan in geen relatie tot de saaiheid van het echte werk: het efficiënt en doelmatig voorzien in elektriciteit, water, en... vervoer per trein.

Prof. dr Arnoud W.A. Boot is hoogleraar financiële markten aan de Universiteit van Amsterdam en directeur van het Amsterdam Center for Corporate Finance.

Metadata

Publicatie Datum	dinsdag, 15 januari 2002 0:00
Auteurs	Boot, A.
Bron	Het Financieele Dagblad
Copyright Jaar	2002
Categorie	Optiek
Pagina Nummer	7
Volgnummer	5