



## Bestaan er onrendabele spoorlijnen?

**Auteur(s):**

Schut, F.T.

*De auteur is werkzaam bij de Erasmus Universiteit Rotterdam.***Verschenen in:**

ESB, 81e jaargang, nr. 4081, pagina 935, 13 november 1996

**Rubriek:**

Discussie

**Trefwoord(en):**

verkeer, vervoer, infrastructuur

*In een column in ESB van 9 oktober ([Het goede spoor](#)) breekt M.H. ten Raa een lans voor de Randstad Express van Rederij Lovers. Ten Raa gaat er aan voorbij, dat de rentabiliteit van de ene spoorlijn die van de andere spoorlijn beïnvloedt.*

**Volgens ten Raa moeten de spoorwegen geen kruissubsidiëring toepassen, maar is het beter als de prijs op elke deelmarkt kostendekkend is. Hij bekritiseert dus de opvatting van minister Jorritsma (Verkeer en Waterstaat) dat Lovers naast de Randstad Express ook onrendabele lijnen zou moeten exploiteren. Ten Raa meent dat deze eis aan Lovers uitsluitend dient ter bescherming van het eigen belang van de overheid als aandeelhouder van de NS. De verplichting om onrendabele lijnen te exploiteren zou de totstandkoming van een efficiënte prijzenstructuur belemmeren en onrendabele lijnen nog onrendabeler maken.**

De vooronderstelling die aan zijn redening ten grondslag ligt is dat het spoorwegennet op te splitsen zou zijn in rendabele en onrendabele lijnen. Ten Raa neemt impliciet aan dat het spoorwegennet te reduceren is tot een optelsom van individueel exploiteerbare lijnen. Elke lijn is in zijn opvatting een gescheiden deelmarkt. De meest efficiënte prijzenstructuur is er een waarbij op elke deelmarkt niet meer dan de 'eigenstandige' kosten in rekening worden gebracht. Een dergelijke prijzenstructuur sluit kruissubsidies tussen deelmarkten uit.

Het geheel is echter meer dan de som der delen. De kosten van het exploiteren van verschillende lijnen hangen samen (zie de bijdrage van Visser, [De natuur van het spoorwegmonopolie](#)), en ook de opbrengsten. Sommige rendabele lijnen zijn bij de huidige tarieven alleen winstgevend dankzij de aanvoer en doorvoer van passagiers van onrendabele lijnen. Opheffing van onrendabele lijnen maakt marginaal rendabele lijnen verliesgevend. Wanneer die vervolgens op hun beurt worden opgeheven worden de dan marginaal rendabele lijnen weer onrendabel. Zo dreigt een langzame ontmanteling van het spoorwegennet waarbij uiteindelijk wellicht alleen nog een Randstadnet overblijft.

De 'kruissubsidies' van rendabele aan onrendabele lijnen komen dus ook de levensvatbaarheid van rendabele lijnen ten goede. Het baseren van tarieven op eigenstandige kosten houdt geen rekening met het feit dat de meer rendabele lijnen deels afhankelijk zijn van de aanvoer en doorvoer van passagiers van minder rendabele lijnen. Wanneer Lovers een vergunning zou krijgen voor de exploitatie van een van de meest rendabele lijnen en de tarieven zou baseren op de eigenstandige kosten zou het kosteloos meeprofiteren van de overstappende passagiers die van de overige spoorlijnen gebruikmaken.

Prijstelling op basis van eigenstandige kosten is alleen efficiënt als de deelmarkten ook daadwerkelijk volledig gescheiden zijn. Bij het spoorwegennet zijn de verschillende deelmarkten (spoorlijnen) echter complementair (de kruislingse prijselasticiteit zal dus negatief zijn). Natuurlijk zijn er voor de aanvoer van en doorvoer naar onrendabele lijnen ook substituten voor de trein aanwezig (bus, (trein)taxi, eigen vervoer). Maar een belangrijke reden waarom mensen nu al niet van de trein gebruik maken zijn de hoge transitiekosten (inclusief tijdverlies) om van het ene op het andere vervoermiddel over te schakelen wanneer het treinstation niet op de plaats van bestemming ligt.

De eis van minister Jorritsma is dus waarschijnlijk niet alleen ingegeven door eigen belang. Overigens lijkt de verplichting tot exploitatie van onrendabele lijnen Rederij Lovers allerminst af te schrikken. Onder de kop 'Onrendabel spoor welkom' meldt *De Telegraaf* van 14 oktober dat Lovers niet alleen de krenten uit de pap wil, maar ook geïnteresseerd is in 'verliesgevende' lijnen. Dat lijkt goed nieuws voor spoorlovers.

Zie ook:

» M.H. ten Raa, [Naschrift in discussie spoorwegmonopolie](#), ESB, 13 november 1996, blz. 937.