

Kosten, opbrengsten en tarieven van het openbaar vervoer

DR. T. TIELEMAN*

Inleiding

Binnenkort zullen in de Tweede Kamer de debatten over de begroting 1983 van Verkeer en Waterstaat plaatsvinden. Bij die gelegenheid zal ook aandacht worden besteed aan het tarievenbeleid van openbaar-vervoerbedrijven op middellange termijn. In dit verband is het interessant enige aandacht te besteden aan de ontwikkeling van kosten en opbrengsten bij de verschillende openbaar-vervoerbedrijven in de afgelopen jaren 1).

Vervoersopbrengsten

In de periode 1977-1981 steeg het aantal reizigerskilometers gemiddeld met niet minder dan 13,7%. Uit tabel 1 blijkt dat — behalve het stadsvervoer in de 9 grote steden — alle openbaar-vervoerbedrijven in deze groei deelden.

Tabel 1. Ontwikkeling van het openbaar vervoer gemeten in reizigerskilometers (x mln.), 1977-1981

	1977	1981	procentuele verandering
Stadsvervoer 9 steden.....	2198	2209	+ 0,5
Stadsvervoer overige steden.....	273	313	+ 14,7
Streekvervoer.....	3214	3822	+ 18,9
Spoorwegen.....	8013	9230	+ 15,2
Totaal.....	13698	15574	+ 13,7

In dezelfde periode zijn de vervoersopbrengsten veel minder gelijkmatig gestegen. In totaal was de stijging 25,2%, waarbij de spoorwegen met 37,5% duidelijk aan kop liggen, terwijl de overige openbaar-vervoerbedrijven ver bij het gemiddelde achterblijven. Nog duidelijker wordt dit, wanneer we de gemiddelde opbrengsten in centen per reizigerskilometer uitdrukken. Zie tabel 2.

Tabel 2. Ontwikkeling van de openbaar-vervoeropbrengsten gemeten in centen per reizigerskilometers, 1977-1981

	1977	1981	procentuele verandering
Stadsvervoer 9 steden.....	10,6	11,2	+ 6,4
Stadsvervoer overige steden.....	12,5	12,5	+ 0,0
Streekvervoer.....	8,3	8,3	+ 6,5
Spoorwegen.....	8,4	10,0	+ 19,4
Totaal.....	8,8	9,7	+ 10,1

De spoorwegen zien hun opbrengst per reizigerskilometer in de jaren 1977-1981 met ruim 19% stijgen terwijl de streekvervoerbedrijven in dezelfde periode hun opbrengst per reizigerskilometer zelfs met 6-7% zien dalen.

Bij de beoordeling van de absolute opbrengsten per reizigerskilometer dient te worden bedacht dat de spoorwegen op korte afstanden (vergelijkbaar derhalve met de afstanden in streek- en stadsvervoer) een opbrengst verwerven die 10-20% hoger ligt dan het in tabel 2 genoemde gemiddelde bedrag van 10 cent per reizigerskilometer (op afstanden boven 40 km is de opbrengst dienovereenkomstig 10-20% lager dan dit gemiddelde bedrag). Zo kostte in 1981 een maandtrajectkaart 2e klasse over 12 km bij de NS f. 60,50, d.w.z. $(60,50 : 4,3 \times 5 \times 2 \times 12 =)$ 11,7 cent per reizigerskilometer. Dit bedrag ligt zeer aanzienlijk boven de gemiddelde opbrengst van maandkaarten in het stads- en streekvervoer over een zelfde afstand. Men kan zich afvragen of de oorzaak van dit opbrengstverschil per reizigerskilometer bij trein en (streek)bus in de kostenverschillen ligt.

Vervoerskosten

De cijfers van de KNVTO laten zien dat de kosten per reizigerskilometer steeds verder uit elkaar lopen. Uit tabel 3 blijkt dat in 1981 een reizigerskilometer met het stadsvervoer ruim 50 cent kostte; bij streekvervoer en spoorwegen was dit minder dan de helft van dat bedrag.

Tabel 3. Ontwikkeling van het openbaar-vervoerkosten gemeten in centen per reizigerskilometer, 1977-1981

	1977	1981	procentuele verandering
Stadsvervoer 9 steden.....	36,1	52,4	+ 45,2
Stadsvervoer overige steden.....	34,4	51,8	+ 50,6
Streekvervoer.....	17,9	24,1	+ 34,6
Spoorwegen.....	17,3	18,9	+ 9,2
Totaal.....	20,8	25,7	+ 23,6

Zelfs wanneer rekening gehouden wordt met het feit dat korte-afstandvervoer per spoor 10-20% hogere kosten vergt dan het gemiddelde spoorvervoer, gaat vervoer per NS op deze afstanden met lagere kosten per reizigerskilometer gepaard dan streekbusvervoer.

* De auteur is chef van de afdeling bedrijfseconomie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen. Het artikel is geschreven op persoonlijke titel.

1) Hierbij is gebruik gemaakt van gegevens die vermeld zijn in het vrouwblad dat de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transportondernemingen (KVTO) elk jaar publiceert: *Kerncijfers personenvervoer 1982*, Den Haag, september 1982.

De oorzaak hiervan is o.a. gelegen in de omstandigheid dat de NS bij een gegeven frequentie de zitplaatscapaciteit per trein beter aan de in de loop van de dag wisselende vraag kan aanpassen dan het streekvervoer. De gemiddelde bezettingsgraad (= het aantal reizigerskilometers per 100 zitplaatskilometers) van de trein ligt dan ook op 40, terwijl de bezettingsgraad van de streekbus gemiddeld niet hoger komt dan 30.

In ieder geval is in de huidige kostenverschillen geen aanleiding te vinden voor uiteenlopende opbrengsten per reizigerskilometer bij streekbus en trein.

Tekorten van het openbaar vervoer

Uit tabel 4 ten slotte blijkt dat ook de ontwikkeling van de tekorten per reizigerskilometer bij de verschillende vervoerbedrijven geen aanleiding geeft om bij eventuele aanpassingen van de tarieven in de eerste plaats te denken aan gelijke tariefstijgingen voor alle vervoerbedrijven. Integendeel, terwijl stads- en streekvervoerbedrijven hun tekorten in de afgelopen vier jaren met meer dan 60% zagen stijgen was deze stijging bij de NS in dezelfde periode zegge en schrijve... 0%.

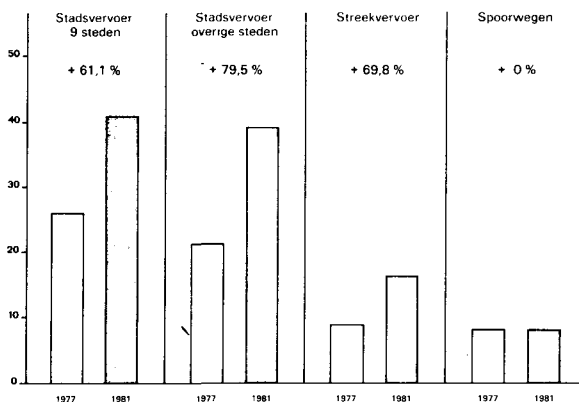
Tabel 4. Ontwikkeling van de tekorten in het openbaar vervoer gemeten in centen per reizigerskilometer, 1977-1981

	1977	1981	procentuele verandering
Stadsvervoer 9 steden.....	25,5	41,2	+ 61,1
Stadsvervoer overige steden	21,9	39,3	+ 79,5
Streekvervoer.....	9,6	16,3	+ 69,8
Spoorwegen.....	8,9	8,9	+ 0,0
Totaal.....	12,0	15,9	+ 33,3

Samenvattend kan gesteld worden dat in de jaren 1977-1981:

- het openbaar vervoer als geheel een belangrijke vervoersstijging te zien geeft;
- de opbrengst per reizigerskilometer bij de NS veel sterker stijgt dan bij de overige vervoerbedrijven;
- de kosten per reizigerskilometer bij de NS duidelijk minder stijgen dan bij de andere vervoerbedrijven;
- de spoorwegen een te verwaarlozen stijging van de tekorten per reizigerskilometer te zien geven, terwijl deze stijging bij de andere vervoerbedrijven in dezelfde periode 60-80% bedraagt.

Figuur. Tekorten per reizigerskilometer in centen, 1977-1981.



Consequenties voor het beleid

Het kon onder de huidige omstandigheden niet uitblijven dat de overheid zou zoeken naar wegen om de uit het openbaar vervoer resulterende tekorten te reduceren. Daarbij wordt blijkens het recent gepubliceerde *Tarievenplan openbaar vervoer 1984-1987* gedacht aan extra tariefstijging, d.w.z. een tariefstijging die uitgaat boven de stijging van de kosten van levensonderhoud. Door deze voorgestelde extra tariefstijging dreigt een aanzienlijk functieverlies te ontstaan voor het openbaar vervoer, *tenzij* de variabele kosten van het autorijden in dezelfde mate zouden stijgen. Het tarievenplan blijft met betrekking tot dit laatste punt evenwel vaag.

Dat thans wordt voorgesteld de treintarieven veel minder sterk te laten stijgen dan de bustarieven vindt overigens steun in de hiervoor gegeven analyse. Er is immers een wezenlijk verschil tussen de verhouding van kosten en opbrengsten bij NS enerzijds en bij streek- en stadsvervoer anderzijds. Het oude adagium in de vervoerseconomie, „charge what the traffic can bear” mag niet zó geïnterpreteerd worden dat de kosten- en opbrengstverhoudingen bij de toedeling van tariefstijgingen buiten beschouwing zouden kunnen blijven. Er lijkt bovendien geen redelijk argument aanwezig om in die delen van het land die per bus worden bediend, lagere tarieven per reizigerskilometer te heffen dan in die delen van het land die per trein worden bediend.

Een procentueel gelijke tariefsverhoging voor alle vervoersbedrijven zou de huidige scheve verhoudingen ook in de toekomst doen voortbestaan. Dat zou zeer nadelig kunnen uitwerken op de verdeling van de reizigers over de verschillende vervoerbedrijven en uiteindelijk zouden de financiële nadelen die hieruit resulteren door 's rijks schatkist moeten worden betaald. Dit geldt te meer omdat de kostenelasticiteit van de spoorwegen op ongeveer 0,5 ligt en die van het streekvervoer op ongeveer 1. Zoals elders al is beschreven 2) 3) leidt dit ertoe dat vervoersstijging bij streek- en stadsvervoer bij het huidige opbrengstniveau de door het rijk te vergoeden tekorten sterk doet stijgen. Voor vervoersstijging bij de NS geldt dit niet. Immers, de lage kostenelasticiteit van het reizigersvervoer per trein en de hoge kostendeckingsgraad zorgen ervoor dat bij vervoersstijging geen extra lasten voor de schatkist ontstaan.

Kortom, er is in het kader van een integraal verkeer en vervoersbeleid alle aanleiding tot een gedifferentieerd tariefbeleid te komen. Hierbij zou echter niet alleen de ontwikkeling van kosten en opbrengsten van stads- en streekvervoer enerzijds en treinvervoer anderzijds moeten worden betrokken, maar evenzeer de toekomstige ontwikkeling van de door de automobilist als variabel ervaren kosten van het autoverkeer.

Handhaving van de doelstellingen van het integrale verkeer- en vervoersbeleid vereist enerzijds dat de grote verschillen in opbrengst per reizigerskilometer op korte afstanden, die thans tussen streekbus en trein bestaan, worden geëlimineerd en anderzijds dat de variabele kosten per kilometer van het autoverkeer (benzineprijzen, parkeertarieven, fysieke handhaving van parkeerrestricties) in dezelfde mate toenemen als de openbaar-vervoertarieven.

T. Tieleman

2) A. G. M. van der Meijs, *Openbaar vervoer op weg naar 1990*, Onderzoekreeks Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven nr. 1. 's-Gravenhage, april 1980, blz. 34.

3) T. Tieleman, *Het openbaar vervoer op weg naar 1990*, *Openbaar Vervoer*, november 1981, blz. 350.