



## Naschrift in discussie spoorwegmonopolie

**Auteur(s):**

Raa, M.H. ten

**Verschenen in:**

ESB, 81e jaargang, nr. 4081, pagina 937, 13 november 1996

**Rubriek:**

Naschrift

**Trefwoord(en):**

verkeer, vervoer, infrastructuur

**Schut en Visser geven een onjuiste weergave van mijn standpunt inzake onze tweede nationale spoorwegmaatschappij <sup>1</sup>, Lovers. Mij wordt in de schoenen geschoven tarieven te propageren die gebaseerd zijn op eigenstandige kosten. Volgens Schut en Visser is dit alleen efficiënt als de deelmarkten gescheiden zijn. Maar dat zijn ze niet. Schut toont dit aan voor de vraagzijde (vraagcomplementariteiten) en Visser voor de aanbodzijde (kostencomplementariteiten).**

Inderdaad zijn er negatieve kruislingse prijselasticiteiten en meerproductvoordelen. Ik heb niet gezegd dat er op iedere deelmarkt winst gemaakt moet worden, maar wel dat een monopolist een 'scherp prijsbeleid' moet voeren <sup>2</sup>. Dat houdt in dat consumenten van deelmarkten niet méér in rekening gebracht wordt dan hun 'eigenstandige kosten'. Nooit méér, maar soms wel minder. De 'kostendekkendheid' die ik aanbeveel is subtiel. De regel luidt, dat in ieder geval de incrementele (variabele) kosten per deelmarkt terugverdiend moeten worden. De gemeenschappelijke vaste kosten kunnen over de verschillende deelmarkten verdeeld worden. Dat zal betekenen dat de prijs voor, bijvoorbeeld, het intercityverkeer hoger wordt dan de gemiddelde variabele kosten. Zo brengen de intercitytreinen de vaste kosten op, en kunnen de stoptreinen, die geen bijdrage aan de vaste kosten kunnen leveren, blijven rijden.

Zal dit, zoals Visser schrijft, toetreding uitlokken zodat de meerproductvoordelen verloren gaan? Nee, want ook Lovers heeft vaste kosten, en zal dus een prijs moeten rekenen die hoger is dan de variabele kosten. Sterker, omdat Lovers minder dan de NS van meerproductvoordelen kan profiteren, zal de opslag voor de vaste kosten bij Lovers juist hoger moeten zijn dan bij NS.

Als Lovers toch wil toetreden, dan kan dat op twee zaken wijzen. Ten eerste zou het kunnen, dat NS een weinig efficiënt bedrijf is, dat meer mensen, materieel en geld nodig heeft om een bepaald product voort te brengen dan, bijvoorbeeld, Lovers.

Ten tweede zou het kunnen, dat NS treinen laat rijden waarvan zelfs de variabele, incrementele kosten niet terugverdiend worden. Dit zijn de ware 'onrendabele lijnen', die met kruissubsidies in stand gehouden worden. Als deze lijnen maatschappelijk gewenst zijn is het beter ze rechtstreeks te subsidiëren. Als ze niet maatschappelijk gewenst zijn is het beter ze te sluiten.

NS moet dus een prijsbeleid voeren, zodanig dat iedere activiteit zijn variabele kosten opbrengt (variabele kosten mogen niet met kruissubsidies gedekt worden), en de vaste kosten worden terugverdiend op de activiteiten die het meest rendabel zijn uit te voeren. Daarvoor zijn allerlei ingenieuze tariefstructuren te bedenken, maar daar gaat het mij niet om. Mijn punt is dat de monopolist, de NS, het beste een eigen prijsbeleid kan voeren, geleid door het eigenbelang van het weren van toetreders. De dreiging van concurrentie genereert 'second best'-allocaties; voor een bewijs verwijs ik naar het door Visser aangehaalde artikel van Baumol, Bailey en Willig. Als de NS zijn flanken goed afdekt, vindt toetreding niet plaats en dat zou inderdaad het beste zijn. Legt de overheid deze uitkomst evenwel voorshands op door toetreding te verbieden, dan werkt de dreiging om NS een optimaal (prijs)beleid te laten voeren niet meer

---

<sup>1</sup> Zie: F.T. Schut, [Bestaan er onrendabele spoorlijnen](#), en M. Visser, [De natuur van het spoorwegmonopolie](#), *ESB*, 13 november 1996, blz. 935 en blz.936.

<sup>2</sup> Zie: M.H. ten Raa, [Het goede spoor](#), *ESB*, 9 oktober 1996, blz. 827.