

Vergaderjaar 2009–2010

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 319

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2009

Hierbij ontvangt u de uiteenzetting over de berekening van de kostenontwikkeling van 4,3%, zoals ik u heb toegezegd tijdens het Algemeen Overleg van 29 september jl., over de tarieven van de nationale vervoerbewijzen in 2010.

Algemeen

Voor de berekening van de NVB-tarieven wordt sinds begin jaren 90 een rekenmodel gehanteerd dat bij de kostenontwikkeling rekening houdt met drie elementen:

1. Loonvoet marktsector
2. IMOC
3. Energie index

Daarbovenop houdt het model rekening met vraaguitval. De vraaguitval is dit jaar zeer groot. Dat komt omdat er een kostenontwikkeling is van 4,3% bij een consumentenprijsindex van 1%. Hoe groter het verschil tussen de kostenontwikkeling en de consumentenprijsindex, hoe groter de modelmatige vraaguitval.

Het model leidt uiteindelijk tot één gemiddeld percentage dat wordt toegepast op de tarieven van de NVB. Hierbij wordt geen uitsplitsing gemaakt naar wel of niet aanbesteed vervoer. Omdat het gaat om een modelmatige berekening kan de realisatie vanzelfsprekend afwijken. Ook tussen wel en niet aanbesteed vervoer kunnen in de realisatie verschillen ontstaan. Bekend is dat bij de aanbestede concessies er gemiddeld 14% meer ritkilometers zijn gerealiseerd. Ook is in het regionaal openbaar vervoer in de jaren 2000–2006 een kostenreductie van 20% bereikt.¹ Onderstaand worden de drie elementen uitgewerkt, toegepast op de kostenontwikkeling in 2010.

¹ Deze gegevens zijn ontleend aan het onderzoek «Ontwikkeling van het aanbod en gebruik van OV-diensten van 2000–2006», dat NEA in opdracht van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer heeft uitgevoerd.

De aandelen van de verschillende componenten zijn als volgt:

Ontwikkeling lonen	65,0%
Prijsontwikkeling	27,8%
Brandstofkosten	7,2%
<hr/>	
Totaal	100,0%

1. Loonvoet marktsector

De ontwikkeling van de lonen verklaart 65% van de kostenstijging. Als indicator wordt de loonvoet marktsector gehanteerd. De gebruikte loonvoet marktsector over 2008 is 4,00%. Deze is in het Centraal Economisch Plan (CEP) van 2009 uitgekomen op 4,3%. Verder is de loonvoet marktsector voor 2009 geraamd op 4,0%. (bron: CEP, maart 2009, bijlage 7). Hierdoor komt de loonvoet marktsector voor de berekening uit op $0,3\% + 4\% = 4,3\%$.

2. IMOC

De IMOC (Indexcijfer van de Materiële Overheidsconsumptie) wordt gebruikt als percentage van de **prijsontwikkeling**. Het gebruikte percentage over 2008 was 2,25%. Over 2008 blijkt die volgens het CEP, maart 2009 bijlage 9 uit te komen op 2,80%. In het CEP van maart 2009 is de raming voor 2009 1,75%. (bron: CEP, maart 2009, bijlage 9). Hierdoor komt de IMOC voor de berekening uit op $0,55\% + 1,75\% = 2,3\%$.

3. Energie index

De energie index valt uiteen in dieselolie (5/6 deel) en elektriciteit (1/6 deel). De gegevens worden verstrekt door het Centraal Bureau voor de Statistiek en hebben betrekking op heel 2008. De dieselolie stijgt in 2008 met 16,6% en de electriciteit (voor de aandrijving van de railvoertuigen) daalt in 2008 met 14,9%. De energieindex komt daarmee uit op de volgende stijging: $(5/6 * 16,6) + (1/6 * -14,9) = 13,86 - 2,48 = 11,38\%$.

Uit de bovenstaande gegevens komt de kostenontwikkeling uit op: $(0,65 * 4,3\%) + (0,278 * 2,3\%) + (0,072 * 11,38\%) = \mathbf{4,25\% \text{ en afgerond } 4,3\%}$.

Ik ga ervan uit u hiermee afdoende te hebben geïnformeerd.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa