

Prijzen in het openbaar vervoer: enkele aanvullende bedenkingen

Bruno De Borger
Universiteit Antwerpen

Een gemengd model

- Sociaal welvaartsmodel voor publiek transport integreert de drie visies
 - Aandacht voor rol openbaar vervoer in totale vervoersaanbod en concurrentie met andere modi
 - Aandacht voor productiekosten, financiering tekorten en de werkelijke kost van subsidies
 - Aandacht voor sociale rol
- Zeer uiteenlopende beprijzing afhankelijk van parameters
- Hoeveel aandacht moet gaan naar de sociale aspecten spoorvervoer?
 - Brede dekking? Beter via andere vormen van openbaar vervoer
 - Lage tarieven? Beperkte herverdelingskracht
- De uitkomsten van de prijspolitiek hebben effect op de overlevingskansen voor het spoorvervoer op lange termijn
 - Te vermijden: grote financiële tekorten en een klein marktaandeel

Prijzen openbaar vervoer in een globaal mobiliteitsbeleid

- Wenselijke tarieven, zowel de tariefhoogte als de –differentiatie, kunnen afhangen van het beleid ten aanzien van de auto (rekeningrijden, spitsmijden, etc.)
 - Geen rekeningrijden: lage tarieven openbaar vervoer
 - Rekeningrijden: hoge tarieven openbaar vervoer, differentiatie piek-dal
- Wenselijke tarieven afhankelijk van beleid ruimtelijke ordening en woningmarkt
- Tarieven openbaar vervoer niet los te zien van beslissingen ten aanzien van infrastructuur en aangeboden frequenties

De sturingskracht van tarieven openbaar vervoer

- Zeer veel onderzoek naar prijsgevoeligheden van de vraag naar openbaar vervoer en autoverkeer
- Wat wordt precies gemeten voor de piekuren (woon-werkverkeer)?
 - In welke mate hangt de sturingskracht van prijzen tijdens de spitsuren af van het gedrag van werkgevers en van het beleid op de arbeidsmarkt?
 - Zijn prijselasticiteiten werkgevers dezelfde als van werknemers?
- De capaciteit van het openbaar vervoer zet een beperking op de sturingskracht van prijzen

Hoever kan men gaan met differentiatie tarieven?

- Korting in functie van het gebruik
 - Origineel voorstel
 - Meer effect bij niet-woon-werkverkeer dan bij woon-werkverkeer?
- Verhandelbare rechten
 - Wie (en hoe) bepaalt totaal aantal rechten? Praktische implementering?
- Waarom geen uitgebreider menu van tweeledige tarieven?
 - Kan oplossing zijn voor betere kostendekking
 - Biedt prijsformules op maat van de gebruiker
- Differentiatie naar richting, aanrekenen crowding kosten en piek-dal differentiatie, verhandelbare rechten, etc.: politiek haalbaar?

Tarieven en technologische ontwikkelingen

- Gebruik maken van technologie om de tarieven beter te differentieren
- Reageren op nieuwe technologie andere modi
 - Zelfrijdende auto's
 - Elektrische snelfietsen
 - Apps en “Uber-achtige” systemen
- Integratie in ‘Mobility as a service’: auto als concurrent of als complementair vervoermiddel?

Samenvattend

- Leg niet teveel nadruk op de sociale rol van het spoorvervoer
- Pas tarieven aan in functie van prijszetting van andere modi
- Maak gebruik van nieuwe technologie om nog meer differentiatie van tarieven door te voeren
- Speel flexibel in op technologische ontwikkelingen andere modi
- Moedig via prijszetting geen verdere ruimtelijke spreiding aan