

Bijlage

De berekening van de tarieven van de nationale vervoerbewijzen op hoofdlijnen

Deze berekening vindt plaats in 3 stappen.

Stap 1

De berekening van de kostenontwikkeling bij de regionale OV-bedrijven. De kosten van deze bedrijven zijn voor 65% loongevoelig, voor 27,8% prijsgevoelig en voor 7,2% afhankelijk van de ontwikkeling van de brandstofkosten.

Voor de loonkosten, de prijzen en de consumentenprijsindex wordt jaarlijks gebruik gemaakt van de schatting in het lopende jaar uit het Centraal Economisch Plan van het voorjaar. Voor de lonen wordt de schatting van de loonvoet marktsector, voor de prijzen de schatting van de prijsmutatie in de netto materiële overheidsconsumptie (IMOC) en voor de consumentenprijsindex de schatting van deze index genomen.

Bij het maken van de berekening zijn de definitieve cijfers van het jaar daarvoor bekend. Die worden vergeleken met de vorig jaar gebruikte schattingen. Er wordt gecorrigeerd indien de geschatte indices van de loon- en prijsmutatie in de tarieven van het lopende jaar afwijken van de vorig jaar in de berekening gebruikte indices.

Voor de brandstofkosten voor de voertuigen wordt gebruik gemaakt van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek. De laatst bekende prijsmutaties in de prijzen van diesel en elektriciteit over een geheel jaar worden meegenomen. Diesel telt mee voor 5/6 deel en elektriciteit voor 1/6 deel.

Op basis van bovenstaande uitkomsten wordt een gemiddeld percentage van de tariefstijging berekend.

Stap 2

Het model wordt gevuld met de aantallen verkochte nationale vervoerbewijzen in het afgelopen jaar. Samen met de tarieven van deze vervoerbewijzen in het lopende jaar leidt dat tot de vervoeropbrengsten die als uitgangspunt worden genomen. Met behulp van het bij stap 1 berekende percentage wordt bepaald welke opbrengsten het komende jaar minimaal nodig zijn. Bovendien wordt de consumentenprijsindex (cpi) in het model ingevuld. Indien de berekeningen leiden tot een tariefstijging die boven het percentage van de cpi uitkomt, wordt er rekening gehouden met vraaguitval. De hiervoor gebruikte prijselasticiteiten zijn -0,5 voor de strippenkaarten en -0,3 voor de abonnementen. Dit verschil wordt veroorzaakt door het feit dat de reizigers met abonnementen minder gevoelig zijn voor prijsstijgingen. Een belangrijk deel van de abonneementhouders krijgt de kosten van het abonnement namelijk vergoed van de werkgever.

Stap 3

In de berekening worden de nationale vervoerbewijzen onderverdeeld in drie kaartgroepen:

2-, 3- en 8 strippenkaarten

15- en 45-strippenkaarten

Abonnementen

In een iteratief proces, over de wijze waarop de gemiddelde tariefsverhoging over de kaartsoorten wordt verdeeld, worden voor deze kaartsoorten percentages ingevuld om te komen tot de bij stap 2 berekende opbrengsten. De berekende uitkomsten worden vervolgens afgerond. De strippenkaarten op 10 eurocent, de sterabonnementen op 5 eurocent en de combinatie-abonnementen (samen met een NS-vervoerbewijs) op 50 eurocent. Daardoor zijn niet alle percentages mogelijk. Het model gebruikt bij de berekening de onafgeronde tarieven van het vorig jaar als startpunt van de berekening.