



Blaffende buschauffeurs

Auteur(s):

Nijkamp, P.

*Hoogleraar regionale economie aan de Vrije Universiteit Amsterdam***Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4347, pagina 123, 15 februari 2002

Rubriek:

Prikkel

Trefwoord(en):

Het openbaar vervoer in Nederland kent bizarre vormen van dienstverlening. Zo kan het gebeuren dat een passagier die aan de chauffeur van een vertraagde bus die volgens het rooster om het half uur moet rijden beleefd vraagt of dit nu de bus van 'heel of half' is, toegesnauwd krijgt: "Als het u niet bevalt, neemt u maar de eigen auto". Nog minder vrolijk wordt men, wanneer buspassagiers op de aansluitende trein komen toerennen en juist op dat moment de conducteur fluit en de deuren net voor de neuzen van de verbouwde passagiers sluit ("Het is al lastig genoeg om passagiers te moeten meenemen"). En wanneer passagiers aan de conducteur van een trein waarop geen bestemming is aangegeven en waarbij de perroninformatieborden zijn uitgeschakeld vragen waar deze trein naar toe gaat, ten antwoord krijgen dat alleen de directie dat weet, dan is de maat vol.

Jarenlang is met veel belastinggeld een systeem in stand gehouden waarbij zelfs de meest elementaire marktprincipes werden geschonden. Het gevolg is een deplorabel en onacceptabel prestatieniveau.

Zou een overheid besluiten de exploitatielasten van het openbaar vervoer niet meer te dragen, dan zouden ondernemende particulieren hier meteen op inspelen door het aanbieden van soortgelijke vervoersdiensten. De moderne 'homo mobilis' heeft een onbeteugbare bewegingsdrift en een naar nul neigende prijselasticiteit voor vervoer. De prijs voor deze mobiliteit is lager naarmate men schaalvoordelen heeft, die onder meer met agglomeratievoordelen samenhangen. Dan vallen vervoersstromen met een redelijke kritische massa te genereren tegen een voor ieder aanvaardbare prijs, en lagere belastingen. Wenst de burger geen gebruik te maken van deze diensten, dan zal deze in de eigen behoefte moeten voorzien door te fietsen, lopen, autorijden, vliegen of een combinatie daarvan. Kan, wil of mag de burger de prijs niet opbrengen vanwege financiële randvoorwaarden, leeftijd of gezondheid, dan ziet het er slecht uit. Tenzij collectieve oplossingen voorhanden zijn, zoals carpooling of liften. De wereld zou er wellicht iets anders uitzien, maar zeker niet door mobiliteitsarmoede te gronde gaan.

Met z'n allen genieten van mobiliteit maakt het schuldgevoel van de negatieve externe effecten ervan minder zwaarwegend dan wanneer men individueel van mobiliteit geniet. Daarom accepteert men het soms om naast een stickie-rokende junk te zitten of het risico te lopen voor de zoveelste keer gerold te worden. Openbaar vervoer levert door schaalvoordelen economische baten. De samenleving vaart er wel bij wanneer de kosten van mobiliteit zoveel mogelijk geminimaliseerd worden. Dat is ook nog eens goed voor het milieu. Helaas zijn voor de burger de baten en de kosten niet altijd voldoende transparant.

Openbaar vervoer heeft alleen maar een functie, wanneer het inspeelt op mobiliteitbehoefte van de klant. Deze simpele les blijkt in de praktijk niet vaak te worden nageleefd. De wensen van de klant zijn voldoende bekend: betrouwbaarheid, comfort en betaalbaarheid. De twee eerste worden echter nauwelijks gehaald. Dat betekent dat openbaar vervoer alleen tegen een lage prijs nog wordt afgenomen. Anders is het moeilijk verklaarbaar waarom de klant het accepteert dat op vele perrons 's ochtends een veldslag woedt om als eerste de trein in te komen.

Het is frappant dat bij veel overheidsdiensten het principe van kostendekking wordt aangehouden. Er is dan geen stimulans om de zaken beter en innovatiever aan te pakken. Het winstprincipe is veel beter. Dat gaat uit van kostenminimalisering bij een gegeven prestatieniveau en klantenbestand. Ook als reizigers geen alternatief hebben voor het openbaar vervoer, vormen kostenreductie en efficiëntieverbetering een gezonde strategie. Er valt winst te behalen bij het aantrekken van meer keuzereizigers, maar die moeten gelokt worden met betrouwbaarheid en comfort. Daarbij passen geen blaffende buschauffeurs.

Het openbaar vervoer kijkt naar diverse kanten voor een oplossing, maar er is geen leidend principe. Zou het om te beginnen toch niet verstandiger zijn maar over te stappen op de term 'collectief vervoer'? Daarmee wordt in elk geval aangegeven dat het gaat om het behalen van schaalvoordelen bij het bevredigen van mobiliteitbehoefte. Dan zou het economisch motief als rationeel uitgangspunt voor het organiseren van het vervoerssysteem voorop staan.

Natuurlijk ontstaan bij afschaffing van subsidies probleemgroepen: kinderen, ouderen, gehandicapten, geografisch geïsoleerden, enzovoort. Deze groepen mogen niet worden uitgesloten van gerechtvaardigde behoeften. Maar het staat zeker niet vast dat marktopties voor deze groepen slechter zullen uitpakken. Mochten probleemsituaties ontstaan, dan kan via specifieke overheidsinterventiemaatregelen (onder meer in de inkomenssfeer) voor deze groepen een passende oplossing worden gevonden. Als de kernvraag maar is of de combinatie van belastingverlaging door het afschaffen van de overheidsbijdrage en voordelen van nieuwe markttoetreders tot een betere positie voor alle klanten leidt dan de huidige situatie.

Er zijn voorbeelden te over van creatief collectief vervoer, variërend van een extra bierbelasting in Alabama tot het doorsluizen van parkeerheffingen in binnensteden. Gevraagd is Schumpeteriaans ondernemerschap. Dat ontbreekt nu, maar de kansen zijn er.

Copyright © 2002 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)