



Buslijnen en geldstromen

Auteur(s):

Pelle, E.S.

Verschenen in:

ESB, 83e jaargang, nr. 4172, pagina 769, 16 oktober 1998

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):

verkeer, vervoer

Wie met de bus van, zeg, Driebruggen naar De Meern wil, reist tot Woerden met het laatst overgebleven éénlijnsbedrijfje van Nederland, Verhoef. Verder naar De Meern gaat het met Midnet. Het lijkt lastig voor Driebruggenaars, maar dat valt mee. Ze kunnen op hetzelfde kaartje doorreizen naar De Meern, en overigens ook naar Utrecht, of Groningen, met bussen die in handen zijn van gemeenten, VSN of een privaat bedrijf. De strippenkaart is een geweldige uitvinding - voor reizigers. Maar hoe kunnen de vervoerbedrijven nu ooit weten hoeveel ze aan het einde van de dag verdiend hebben? Daarover heeft de Rekenkamer dit voorjaar een boeiend rapport uitgebracht, waaruit valt op te maken dat ze dat helemaal niet weten ¹.

Stads- en streekvervoerbedrijven hebben twee belangrijke bronnen van inkomsten. De verkoop van kaartjes aan reizigers (zo'n 40%), en subsidie van de Rijksoverheid. Beide geldstromen worden verdeeld op basis van de strippenkaartverkoop. Iedere twee jaar wordt aan reizigers gevraagd waar ze hun strippenkaart gekocht hebben en welk traject ze ermee reizen. Zo kan worden bepaald hoeveel strippen van een in Woerden gekochte strippenkaart gemiddeld besteed worden in bussen van Verhoef, Midnet en het Groningse stadsvervoer, en dus ook welk deel van de opbrengst van de Woerdense strippenkaartverkoop naar deze bedrijven gaat. De subsidie werd lange tijd gebaseerd op het aantal reizigerskilometers (die via dezelfde enquêtes van de verkochte strippenkaarten werden afgeleid), maar tegenwoordig zijn ook hiervoor de kaartopbrengsten de basis.

Het klinkt ingewikkeld, en dat is het ook. Opvallend is vooral dat de twee geldstromen, subsidie en kaartverkoop, via hetzelfde systeem naar de vervoerders toegeleid worden. En dit systeem biedt de bedrijven weinig grip op hun inkomsten. De enige manier om iets extra's te verdienen is meer kaartjes verkopen. Maar dit leidt pas na verloop van tijd tot resultaat. Aanvankelijk blijft immers de verdeelsleutel intact, en lekt een deel van de opbrengsten dus weg naar andere bedrijven. Profiteren van de verbeteringen van anderen en ondertussen zelf in de kosten snijden is met dit systeem, in elk geval op de korte termijn, een slimmere strategie. En het heeft er alle schijn van dat zo'n korte-termijnstrategie ook gevolgd is. Van de gehanteerde overheidsdoelstellingen voor het streekvervoer, reizigersgroei en een hogere kostendeckingsgraad, is in de onderzoeksperiode (1994-1996) niet veel terecht gekomen. Nu is dit probleem al eerder onderkend. Decentralisatie van het beleid naar provincies, opsplitsing van VSN en concurrentie om concessies tussen vervoerbedrijven zullen in de komende jaren voor een heel andere situatie in het streekvervoer zorgen. Met de kennis die de Rekenkamer van de huidige problemen heeft opgedaan, valt echter ook wel iets te zeggen dat in de nieuwe situatie van nut kan zijn.

Ten eerste over de subsidie-geldstroom. Hier geldt, dat de overheid goed moet weten waarom ze subsidieert. Uiteindelijk zijn daar twee redenen voor: openbaar vervoer zorgt voor de mobiliteit van mensen zonder rijbewijs of auto (jongeren, ouderen en lage inkomens), en openbaar vervoer maakt dat er minder auto gereden wordt zodat er minder externe kosten van het autoverkeer (vervuiling, files) zijn. De nu gehanteerde doelstelling 'aantal reizigers' heeft hier niet veel mee te maken. Voor de sociale functie is immers niet alleen van belang of er mensen in de bus zitten, het gaat ook om de mogelijkheid om te reizen. Vergelijk het met het autoverkeer, waar de doelstelling bereikbaarheid vaak wordt afgemeten aan het aantal files, niet aan het aantal afgelegde kilometers. Ook voor de milieudoelstelling is niet zozeer de hoeveelheid reizigers van belang, maar om welke reizigers het gaat: automobilisten of studenten? De prikkels die de subsidie geeft zouden hierbij aan kunnen sluiten. Te denken valt aan een 'bereikbaarheids criterium' zoals het aantal vertrek mogelijkheden dat een vervoerder biedt, of een 'milieucriterium' waarin de subsidie verbonden wordt aan de groei van het autoverkeer of de verhouding tussen auto- en ov-gebruik. Hiermee zou de overheid de subsidie beter gebruiken om gewenste ontwikkelingen te stimuleren.

Ten tweede de kaartverkoop. Hier lijkt het juist raadzaam als het ministerie zich er minder mee bemoeit. De verdeling van de opbrengsten is een taak voor de vervoerbedrijven, waarbij de overheid natuurlijk eisen kan stellen aan de hoogte van het tarief en de kaartintegratie. Dit probleem zal overigens technisch worden opgelost als elektronische betaling mogelijk wordt. Mits er hiervoor één systeem komt, kunnen reizigers dan door het hele land met dezelfde kaart reizen, en zien de vervoerbedrijven toch onmiddellijk wat er in hun bussen afgeboekt, en dus verdiend is.

De invoering van zo'n chipkaart wordt vaak gekoppeld aan de invoering van concurrentie in het openbaar vervoer. Immers, zonder dat bedrijven hun eigen opbrengsten zien, zal concurrentie voornamelijk om de kosten gaan, terwijl het nu juist geacht wordt de klantgerichtheid bij de bedrijven te vergroten. Maar ook zonder concurrentie tussen vervoerbedrijven hebben betere prikkels zin. Als alle tijd en energie waarmee overheid en vervoerbedrijven de afgelopen jaren hebben gestudeerd en gediscussieerd over marktwerking nu eens aan de ontwikkeling van de chipkaart waren besteed, hadden er nu dan niet meer bussen kunnen rijden tussen Driebruggen en De Meern

