



Reiskostenvergoeding!

Auteur(s):

Reitsma, A. M.

Verschenen in:

ESB, 86e jaargang, nr. 4296, pagina 169, 23 februari 2001

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):**Vertragingen op het spoor worden geld waard. Of, beter: de kosten een van half uur of meer tijverlies en eventuele, daardoor gemiste afspraken worden vergoed.**

De vergoedingspercentages zijn door NS voor alle soorten kaarten en voor halve en hele uren vertraging vastgelegd. In totaal verwachten de spoorwegen zo'n twaalf miljoen per jaar aan schadevergoedingen te moeten uitkeren. In een derde deel van de gevallen zouden de oorzaken van vertragingen aan de overheid zijn toe te rekenen. Niettemin wordt de helft van het verwachte bedrag door de overheid vergoed. Een derde van de vertragingen wordt door de NS zelf veroorzaakt en de rest van de vertragingen is toe te rekenen aan derden. Daarbij valt te denken aan vertragingen die ontstaan door vrachtwagens (schade aan de bovenleiding), loslopend vee, zelfmoordenaars, gestrande automobilisten. De hiermee verbonden kosten wil de NS verhalen op de veroorzakers, voorzover zij niet door een zelfmoordpoging (bijna) omgekomen zijn.

De allereerste vraag die opkomt is of de NS überhaupt gehouden zijn voor de vertragingen te vergoeden. Wie met de auto gaat kan immers ook geen claim bij de wegbeheerder leggen voor vertragingen veroorzaakt door wegonderhoud of ongelukken. De automobilist draagt zelf de risico's van vertraging.

Dat NS wel vergoedt en de automobilist geen geld tegemoet kan zien bij vertraging, is echter economisch juist. Het ontbreken van vergoeding bij vertraging op de weg, volgt logisch uit het feit dat de meeste risico's gelegen zijn in het gedrag van weggebruikers zelf. De kosten volgen grotendeels uit de omstandigheid dat automobilisten de externe effecten van hun handelen niet incalculeren. De overheid probeert hiervoor te corrigeren door prikkels te geven om het eigen gedrag te wijzigen (rekeningrijden) of het aantal ongelukken te beperken (snelheidscontroles, apk-keuring).

Dat NS de kosten van vertraging draagt, én wel vergoedt, is hiermee maar volledig consistent. Immers: het netwerk van rails behoort weliswaar tot de infrastructuur, maar enkel een spoorwegaanschaap kan daarvan gebruik maken. De reiziger kan dan ook niet door aanpassing van zijn gedrag de vertraging vermijden. Het risico voor vertragingen op dit spoor, moet daarmee ook bij de spoorwegaanschaap gelegd worden, althans voorzover de vertraging aan haar toerekenbaar is.

Een tweede vraag is waar de vergoedingen toe gaan leiden. Zullen de vergoedingen de NS opbreken? In de *nrc* van 17 februari denkt organisatie-adviseur Thomassen van wel. Met een punctualiteit van tachtig procent zouden de kosten van claims schrikbarend zijn. Daarbij wordt echter vergeten dat het gebrek aan punctualiteit in de meeste gevallen vertragingen van minder dan een half uur betreft, waarover niet geclaimd kan worden. Als de NS bovendien in de regel uiteindelijk maar eenderde deel van de kosten zelf dragen, kan van de bedragen nauwelijks een faillerende werking op het bedrijf uitgaan¹.

En het reële gevaar van moreel misbruik door de vervoerden dan? Dit speelt met name voor NS en ov-jaarkaarthouders en studenten met een week- of weekendkaart. Zij zijn in principe gerechtigd met hun abonnement op alle trajecten te reizen en kunnen, geholpen door internetsites waar men de vertragingen kan vinden, in principe redelijk ongecontroleerd en regelmatig vertragingen claimen. Voor de NS- en -jaarkaarthouder levert dat f 10,45 per half uur vertraging op, voor de student vijf gulden. Daarbij zijn de verwervingskosten laag: voor degenen die regelmatig op het station komen is het ophalen van een teruggaveformulier niet teveel moeite.

Het is duidelijk dat moreel risico de kosten kan verhogen. Zelfs bij een totale kostenpost die anderhalf keer zo hoog zou zijn, en zelfs wanneer alle kosten van moreel risico door de NS zelf gedragen worden, gaat het echter nog slechts om zes miljoen gulden extra per jaar. Geen halszaak.

Interessanter is of we van de schadevergoedingen ook een gunstig effect op de kwaliteit van het spoorvervoer mogen verwachten.

Het antwoord lijkt: nauwelijks. De prikkel die van de schadevergoedingen uitgaat om beter vervoer te organiseren, moet dan een gunstige invloed hebben op de kwaliteit van het materieel. Maar daarvoor moeten de kosten van vervanging van wagons lager zijn dan de kosten van schadevergoeding, inclusief de administratieve kosten van het verwerken van de claims. Dat valt te betwijfelen.

Om grote vertragingen door gemiste aansluitingen te voorkomen, zullen de marges in de dienstregeling wellicht toenemen. Dit is voor overstappers meestal gunstig. Voor anderen betekent het echter dat vrijwel geen trein meer exact op tijd rijdt.

Ook van de prikkel die uit moet gaan op derden om geen aanleiding meer te geven tot vertragingen, kan niet al te veel verwacht worden. De kosten van het achterhalen van de 'dader' én het van het verhalen van de schade, zullen naar verwachting zeer hoog zijn. Alhoewel het daarmee waarschijnlijk lijkt dat de NS zelf de maximaal vier miljoen schade zullen dragen, verdwijnt de oorzaak niet.

Slechts één positief effect is te verwachten: een stijging van het aantal risicozoekende treinreizigers. Treinreizen wordt immers een aantrekkelijker gok

1 De nettowinst van NS Groep uit gewone bedrijfsuitoefening bedroeg in 2000 f162 miljoen. Daarnaast werd door verkoop van het NS-aandeel in Telfort f 3,2 miljard gerealiseerd. Zie: <http://www.ns.nl/overns/financien>