



Een begrepen geldstroom

Auteur(s):

Reitsma, A.

Verschenen in:

ESB, 86e jaargang, nr. 4331, pagina 813, 26 oktober 2001

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):

Het Rijk wil van de subsidie op strippenkaarten af, In plaats daarvan stellen de ministeries van Financiën en VenW voor om gemeenten en gemeentelijke vervoerbedrijven voortaan te subsidiëren aan de hand van het aantal inwoners van een regio, met een koppeling naar de zogenaamde 'regiofunctie' op het gebied van werk en toerisme. Dit meldt NRC *Handelsblad* op 22 oktober. Verwacht wordt dat het kabinet dit voorstel overneemt. Voor het Rijk heeft deze nieuwe systematiek als voordeel dat het beter grip krijgt op de geldstroom. De verkoop van strippenkaarten fluctueert namelijk sterk. Een genormeerd bedrag per regio ondervangt dat. Gemeentelijke vervoerbedrijven en regio's hebben het voorstel echter op zijn zachtst gezegd weinig enthousiast ontvangen.

Het voorstel heeft inderdaad opmerkelijke kanten. Het verstevigen van de grip op de geldstroom door het vaststellen van een normbedrag is nog voorstelbaar. Wanneer dit normbedrag op de gemiddelde vraag naar strippenkaarten in een regio zou zijn afgestemd ¹, leidt het tot verminderde spreiding van de uitgaven van het Rijk en van de inkomsten voor gemeenten en vervoerbedrijven. Daar is niets mis mee, alhoewel het effect pervers is: in vergelijking met een situatie zonder risicospreiding daalt de marge voor vervoerbedrijven in perioden dat zij veel reizigers vervoeren en stijgt deze in perioden met weinig vraag. Ook is het op zichzelf vreemd dat de overheid plotseling meer dan voorheen behoefte zou hebben aan risicospreiding. Er lijkt dan ook meer aan de hand. Meer specifiek: het lijkt hier vooral te gaan om een ordinaire bezuinigingsoperatie. Het genormeerd bedrag zal namelijk niet meegroeien met het aantal passagiers. De subsidie wordt afgetopt. Met name de grootstedelijke gebieden, waar nieuwe lijnen zullen worden geopend die het aantal passagiers doen toenemen, komen daardoor financieel in de problemen, zo stellen de vervoerbedrijven. Het is onzeker of zij de investeringen in genoemde lijnen nog kunnen terugverdienen. Hier hebben de bedrijven een punt. Het voorstel heeft de schijn van contractbreuk. Projecten als de aan te leggen Noord-Zuidlijn in Amsterdam zijn geïnitieerd in de verwachting dat op de aan te trekken nieuwe reizigers een zekere marge kon worden behaald. Als de subsidie van het Rijk, wanneer de extra reizigersstroom straks op gang komt, plotseling niet meer meegroeit, klopt de rekensom van vervoerbedrijven niet meer.

Misschien moeten we het voorstel echter nog anders duiden. Het behelst namelijk tegelijkertijd dat, bij een gemaximeerd totaalbedrag voor de komende jaren, meer geld wordt doorgesluisd naar dunbevolkte gebieden waar de sociale functie van het openbaar vervoer onder druk zou staan. Hier schijnt het ministerie plotseling tot het inzicht gekomen dat door de marktwerking in perifere regio's het aanbod wel erg is uitgehold. Het voorstel lijkt via herverdeling (minder geld voor groei in de steden, meer voor dunbevolkte gebieden) een beleidscorrectie te voltrekken.

Meer algemeen lijkt het voorstel in te druisen tegen het beleid van de afgelopen jaren om vervoerbedrijven meer markt- en prestatiegericht te maken. Een woordvoerder van het Beleidsorgaan Openbaar Vervoer noemt de voorgestelde systematiek een premie op luiheid. En inderdaad: als de bedrijven een vast bedrag ontvangen op basis van hun huidige reizigersaantal, terwijl tegelijkertijd investeringen in extra aanbod minder aantrekkelijk worden, wordt de ondernemerszin niet bepaald gestimuleerd.

Geen notie echter zonder keerzijde. Een deel van de tranen van de vervoerbedrijven is des krokodils.

Ten eerste zou een analoog aan het aantal reizigers groeiende subsidie (deze bedraagt nu f1,40 op elke gulden aan verkochte strippenkaarten!) de vervoerbedrijven geen enkele stimulans geven om hun personeel efficiënter in te zetten of de dekkingsgraad van het vervoer te verbeteren door betere dienstverlening ².

Daar komt bij dat een uitbreiding van het aantal lijnen in grootstedelijke gebieden niet alleen tot extra kosten leidt. Doordat nieuwe lijnen ook de overstapmogelijkheden vergroten en reeds bediende gebieden beter bereikbaar maken, stijgt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en kan ook de dekkingsgraad van reeds bestaande lijnen toenemen. Hierdoor kan het verlies per reiziger dalen.

Er is dus best iets te zeggen voor een aftopping, maar wel op een andere manier en minder drastisch dan nu beoogd. Als het het ministerie nog ernst is met het stimuleren van het openbaar vervoergebruik, is het zaak zulke prikkels te geven, dat zowel investeren in méér als in beter wordt gestimuleerd. Daartoe moet ten eerste het bedrag aan subsidie meestijgen met het aantal reizigers. Dit hoeft niet per se via strippenkaarten, maar kan met een meegroeiend normbedrag. Ten tweede moet het bedrag dat per reiziger wordt verstrekt, bij gelijkblijvende vervoersplicht geleidelijk dalen om aan te zetten tot efficiëntie. Tenslotte dient het bedrag dat bij een groeiend aantal lijnen en een groeiend aantal passagiers wordt verstrekt, niet rechtvaardig met het aantal passagiers toe te nemen. Door de verbeterde dekkingsgraad kan het subsidiebedrag per persoon omlaag. De winst uit afnemende subsidies kan naar perifere regio's worden gesluisd. Op deze wijze wordt de geldstroom niet alleen gegrepen, maar ook beter begrepen

1 Dat lijkt mij het meest aannemelijk.

2 E. Boneschansker en O. Schmidt-Reps verwoordden hoe de tekortafdekking door de overheid de vervoerbedrijven jaren in staat stelde inefficiënties te laten voortbestaan. Zie: [Efficient business in het openbaar vervoer](#), *ESB*, 5 mei 2000, blz. 372-374.