



Wijnand Veeneman, universitair docent
e-mail w.w.veeneman@tbm.tudelft.nl

Het gaat slecht ...

Het gaat slecht met het openbaar vervoer.

Heel slecht, als je de kranten moet geloven. En de krant weet wel wie de schuldige is ...

Ik prop mijn vouwfiets achter de leuning. De vierzitter waar ik wil gaan zitten ligt vol met krantjes. Het zijn inmiddels drie verschillende, uitgedeeld en weggegrist bij de ingang van zo veel stations. En dus is de trein weer een beetje voller, met papier. Altijd handig als je de benen wilt strekken na een lange fietsrit richting station en je de bank tegenover je niet vies wil maken.

Ik pak het krantje en sla het open. Altijd handig, journalisten die door hun publiek gedwongen worden om zich te interesseren voor bussen en treinen. Want dat gebeurt als je krantjes uitdeelt bij een station, dan is je lezerspubliek de openbaarvervoerreiziger. Afgezien

GROTE VERANDERING,

DIE KAN JE VAN ALLES IN

DE SCHOENEN SCHUIVEN

dan van de bewoners van het bejaardenhuis waar, zo denk ik tenminste, die aardige man ze naartoe brengt nadat hij een stapeltje in de canvas tassen op zijn brommertje heeft gestopt.

Maar goed, er staat inderdaad een stukje in het krantje over het openbaar vervoer. En het is nieuws. Het gaat ongekend slecht met het openbaar vervoer. Echt vreselijk. Oude, levensgevaarlijke bussen. Klanten die langs de weg blijven staan. Chauffeurs die worden uitgebuit. Het gaat echt heel slecht met het openbaar vervoer.

En het is duidelijk wat de oorzaak van al die ellende is. De Markt. Want met de marktwerking is de overheid zijn grip op de sector kwijtgeraakt.

Twee minuten geleden verheugde ik me nog op een ontspannend ritje naar huis. Ik had een groot deel van de Nederlandse pers mogen uitleggen dat de markt een aantal goede dingen bracht naar het

Nederlandse openbaar vervoer. Tegelijk had een bestuursvoorzitter uitgelegd dat hij loon inleverde vanwege het gedoe in Noord-Brabant. Het leek hem niet meer dan normaal. Even leek het allemaal goed. Maar nu verstrakt mijn hele lijf zich.

Ik heb er ooit wel eens een stuk over geschreven, in een boekje over systeeminnovaties. In Engeland lijden ze er ook onder. Het mechanisme is het volgende. In het openbaar vervoer gaat van alles mis. Een chauffeur die te laat uit bed komt. Een bus die niet wil starten. Bliksem in de bovenleiding. Dat soort dingen. Wat is de oorzaak? Het 40-jarige huwelijksfeest van de ouders van de chauffeur. Een verkeerd geplaatst roetfilter, omdat de uitstoot minder moest. Slecht weer. Maar ja, aan bruiloften, een onhandige monteur en het weer kan je niet de grote schuld geven. En iemand moet de grote schuld krijgen. De markt is erg handig voor die rol. Grote verandering, die kan je van alles in de schoenen schuiven.

In Engeland ontspoorde treinen, nu nog trouwens. En de Engelse kranten wisten wel waarom. Het was de markt. De sector was geprivatiseerd, maar dan echt, niet zoals in Nederland. En het was inderdaad geen succes. Want er ontspoorde twee treinen. Piekjes in een grafiek met een lange reeks van piekjes. En in vijf jaar waren er niet meer en niet minder piekjes dan voor de privatisering. Maar de Engelse kranten wist wel beter: elke dode was direct op het conto te schrijven van de privatisering, want die deugde niet. En na een officieel rapport werd gelukkig een en ander gerepareerd aan de privatisering. Dingen die niets te maken hadden met de ongelukken.

En nu waren er ongelukjes in het Nederlandse openbaar vervoer. Nare ongelukjes, maar niet te vergelijken met Paddington en Ladbroke Grove. De marktwerking heeft het ook nu gedaan. Even

vergeten we waarom we eigenlijk aan die marktwerking waren begonnen. En ook dat we al aardig hebben bereikt wat we wilden.

In het Nederlandse stads- en streekvervoer heeft die marktwerking drie belangrijke dingen bereikt: eindelijk is duidelijk waar we als belastingbetalers jaarlijks meer dan een miljard voor betalen. De sector krijgt weliswaar een bak geld, maar daartegenover staan precieze afspraken wat ze daar voor gaan leveren.

Regionale vervoerautoriteiten hebben grip op de sector. Na een decennialange roep om decentralisatie konden de regionale vervoerautoriteiten wensen formuleren, aangeven welk openbaar vervoer goed voor hen was. Zij vragen aan vervoerders of ze dat kunnen leveren en als een vervoerder niet toezeft te leveren, dan krijgt hij de concessie niet. En bij een goed contract krijgt hij als hij uiteindelijk niet levert ook zijn centen niet. Ten slotte, en niet geheel onbelangrijk: de kwaliteit gaat omhoog en de prijs omlaag. De prijs voor de subsidieverstrekker welteverstaan. De laatste officiële cijfers zijn uit 2004, 15-20 procent goedkoper. De laatste berichten van vervoerders en vervoersautoriteiten zijn dat de prijs sindsdien nog verder is gedaald.

En de kwaliteit ging dus omhoog. Ruim 80.000 mensen mogen jaarlijks zeggen wat ze van het ov vonden. Tussen 2000 en 2006 scoorden de niet-aanbestede concessies gemiddeld een 6,8. Aanbestede concessies scoorden een 7,3 in de Klantenbarometer. Dat halve punt is een groot verschil. Want al loopt de schaal van 1 tot 10, het verschil tussen de beste (de Waddeneilanden) en de slechtste (Amsterdam) was in 2006 slechts 1,3. En het verschil tussen aanbesteed en niet dus 0,5.

Even de feiten compleet. De prijs voor de subsidieverstrekker daalde met meer dan 20 procent, de prijs voor de reizigers steeg in de afgelopen 10 jaar wel 3 procent harder dan inflatie. Dat is voor een 15-strippenkaart zo'n 20 cent, omgerekend

HET MAATWERK WILDEN WE,

DE ONDUIDELIJKHEID NIET

ongeveer 3 cent voor een kort ritje, maar toch. De reizigers zien kwaliteitverbete-

ring, maar dat betreft de kwaliteit over de gehele concessieperiode. Bij concessieovergangen ging regelmatig wat mis.

Sommige vervoersautoriteiten verwarren het feit dat ze grip hebben op de sector met de noodzaak alles in de hand te moeten houden. En dat terwijl de aanbesteding het juist mogelijk maakt de sterkten van vervoerder en vervoersautoriteit met elkaar te combineren. Maar dat moet je dan ook wel toelaten als autoriteit. Andere vervoersautoriteiten vergeten juist met het contract ervoor te zorgen dat de afspraken worden nagekomen. Dat moet je als vervoersautoriteit dan ook regelen.

En ten slotte de decentralisatie. Die levert meer maatwerk in regio's die stevig verschillen. Dat betekent onmiddellijk ook meer variëteit en dus onduidelijkheid voor reizigers die zich door het hele land in de bus begeven. Het maatwerk wilden we, de onduidelijkheid niet, maar het zijn twee kanten van dezelfde munt.

Maar voor de krantjes in mijn vierzitter was het niet van belang de feiten compleet te krijgen, dat is over het algemeen weinig interessant nieuws. Alleen de ongelukjes stonden vermeld en de grote boosdoener: de Markt.

De volgende dag maakte ik de boterhammen voor mijn kinderen klaar. In de krant, een echte krant, op het aanrecht stond dat de bestuursvoorzitter van een groot Nederlands vervoerder 10 procent loon inleverde, vanwege ongelukjes. Dat ik had mogen vertellen dat het goed ging, tenminste dat er dingen beter gingen in het openbaar vervoer, bleek geen nieuws.

Daarom vertel ik het u maar hier. Er gaan ook veel dingen goed in het openbaar vervoer. Dat vind ik niet alleen, dat vinden ook veel reizigers, vervoerders en vervoersautoriteiten. En dat heeft te maken met de markt. Dat u het weet.

VOOR DE KRANTJES WAS HET

NIET VAN BELANG DE FEITEN

COMPLEET TE KRIJGEN