

Subsidieer de reiziger

Waarom geeft de overheid de subsidie voor het openbaar vervoer aan de bedrijven? Is het niet slimmer het geld uit te keren aan de reizigers die erom verlegen zitten? Marc Maartens van het bureau inno-V adviseurs breekt een lans voor vraagsubsidie. Pas dan wordt het openbaar vervoer een markt als alle andere markten, stelt hij.

*Marc Maartens (inno-V adviseurs)
(OV Magazine 15 december 1999)*

Geef reizigers een vervoerbudget en laat hen zelf zaken doen met de verschillende vervoerbedrijven die daarvoor in de markt zijn. De provincie Noord-Brabant wil dat om vervoerbedrijven te prikkelen betere diensten te verlenen. De branchevereniging KNV Taxi vraagt het om ook taxibedrijven te laten profiteren van de subsidiepot voor het openbaar vervoer. En de gemeente Utrecht doet het om de pioniers van de Vinex-wijk Leidsche Rijn te bewegen de auto te laten staan. Die eerste bewoners krijgen tweeduizend gulden op een chipkaart. Afhankelijk van hun behoeften kunnen ze de fietsenstalling betalen, in een goedkoop busje stappen, een luxe taxi bestellen of een deelauto regelen. Kortom: ze kunnen naar eigen keuze de schakels van hun vervoerketen bij elkaar zoeken.

Consumenten willen kunnen kiezen. Dat past bij de individualisering van de samenleving. Ze laten zich niet meer voorschrijven welke producten ze moeten afnemen. Vraagsubsidie (ook wel eindgebruikerssubsidie of een persoonsgebonden budget) komt tegemoet aan wisselende wensen. Het bestaat al in de zorgsector en in de volkshuisvesting (huursubsidie).

Vraagsubsidie bestaat zelfs al in het openbaar vervoer. Zo heb je in Groot-Brittannië de National Transport Tokens: muntjes waarmee je buskaartjes kunt betalen. Lokale overheden kunnen tokens inkopen bij een niet-commerciële organisatie. Ze keren die muntjes uit aan bepaalde groepen reizigers. Zo geeft de gemeente York jaarlijks voor 60 gulden tokens aan ouderen en gehandicapten. Die kunnen er vervolgens kaartjes mee betalen in de bus. Slimme vervoerbedrijven spelen daar op in door die klanten met speciale aanbiedingen aan zich te binden (bijvoorbeeld een speciale kortingskaart als je al je tokens in één keer bij het bedrijf inlevert). De vervoerders kunnen de binnengekomen tokens bij de centrale organisatie weer inwisselen voor harde Britse ponden.

De keerzijde is dat deze vorm van vraagsubsidie verhandelbaar is: de ontvanger kan de tokens doorverkopen aan iemand die er geld voor geeft. Tegenstanders van tokens vrezen dat mensen van hun openbaar-vervoersubsidie dan misschien wel de spreekwoordelijke kleurentelevisie kopen. De vraag is of dat erg is. Kennelijk hebben die mensen meer behoefte aan een kleurenbak dan aan openbaar vervoer. Voor Nederland lijkt een chipkaart met vraagsubsidie handiger dan een systeem met muntjes. Gemeenten zouden op zo'n chipkaart een persoonlijk vervoerbudget kunnen storten als de houder onder de Wet Voorzieningen Gehandicapten valt. Het rijk kan hetzelfde doen voor de studenten. Weg met de OV-Studentenkaart! Laat studenten alsjeblieft zelf kiezen of ze één keer met de taxi willen of twintig keer met de bus. Gekunstelde grenzen tussen openbaar en ander vervoer kunnen we dan met een gerust hart laten vervagen.

Hele volksstammen hebben helemaal geen korting nodig op het openbaar vervoer. Neem een gepensioneerde met een paar ton op de bank. Komt die in financiële nood als hij het volle tarief moet betalen? Welnee. Weg dus met de roze strippenkaart! De overheid zou alleen arme ouderen een vervoerbudget moeten geven op hun chipkaart.

Andere groepen krijgen nu misschien juist te weinig korting, zoals werklozen die geen eigen auto kunnen betalen. Hoe dan ook: vraagsubsidie maakt subsidie-op-maat mogelijk. Dat doet de vraag rijzen of de overheid via het openbaar vervoer wel inkomenspolitiek moet bedrijven. Het zou een gezonde zaak zijn die discussie een keer te voeren.

Natuurlijk kleven er nadelen aan vraagsubsidie. Als iedereen zijn eigen openbaar vervoer gaat inkopen, vervallen schaalvoordelen en dreigt versnippering. Bij grote vervoerstromen en dure infrastructuur is het wellicht handiger het aanbod te blijven subsidiëren in plaats van te focussen op de vraag. Anders blijven raillijnen misschien ongebruikt liggen.

Vraagsubsidie kan vooral vruchten afwerpen in nieuwe situaties en bij kleinschalig vervoer. Het past bij een volwassen markt waarbij klanten kunnen kiezen en de overheid zich maar mondjesmaat bemoeit met het aanbod. Als al het geld van de reiziger komt, staan niet langer overheid en subsidie centraal, maar klant en kwaliteit. Laat vervoerbedrijven maar hun stinkende best doen om klanten binnenboord te krijgen en te houden.

De nieuwe Wet Personenvervoer 2000 laat jammer genoeg weinig ruimte voor verfrissende initiatieven rond vraagsubsidie. Maar het is beslist de moeite waard om eens wat uit te proberen. Laten we niet treuzelen maar gewoon beginnen met een paar verschillende experimenten

Kijk voor meer informatie op www.inno-v.nl