

OV beter af met minder overheid

Adviesraad bepleit scherpe keuzes bij subsidies en meer macht voor regio's

VAN ONZE REDACTEUR

AMSTERDAM — Het kabinet moet in het openbaar vervoer veel meer aan de regio's en de markt overlaten en zich concentreren op het borgen van de grote publieke belangen. Dat zegt de Raad voor Verkeer en Waterstaat in een advies aan het kabinet.

De analyses en aanbevelingen over het openbaar vervoer spelen een belangrijke rol in de Nota Mobiliteit, waaraan vervoersminister Karla Peijs de laatste hand legt. Ook zij stelt decentralisatie centraal, zo blijkt uit de hoofdlijnen van de nota. Maar de adviesraad vindt dat zij niet ver genoeg gaat.

Wat gebeurt er als de overheid zich volledig terugtrekt uit de ov-markt? Als de ov-subsidies op nul worden gezet en de ov-markt niet langer wordt gereguleerd met vervoersconcessies? 'De effecten blijken mee te vallen', zegt de voorzitter van de adviesraad, Friso de Zeeuw. 'Ook zonder overheidsbemoedienis komt een redelijk ov-aanbod tot stand en blijft de dienstverlening behoorlijk op peil.'

Wel blijven in dat geval investeringen in nieuwe infrastructuur achterwege, stijgen de tarieven met 50% en komt het ov in de spits in de knel. 'De markt wil niet investeren in materieel dat maar een paar uur per dag exploiteerbaar is.'

Deze bijeffecten van een echt vrije ov-markt zijn politiek en maatschappelijk niet aanvaardbaar. Om de publieke belangen te borgen, is overheidsbemoedienis op zijn plaats, zegt de raad. 'De overheid moet de keuze om het ov te steunen wel expliciet maken', vindt De Zeeuw. 'Het gaat om politieke en financiële keuzes die afgewogen moeten worden tegen andere belangen.'

Die afweging kan het best langs drie lijnen verlopen, luidt het advies. Expliciet moet worden gemaakt welk doel met ov wordt gediend: economische-ruimtelijk, maatschappelijk en voor leefbaarheid en veiligheid. Welke bijdrage levert bijvoorbeeld goed ov aan het versterken van economische centra, aan het toegankelijk houden van medische zorg, aan de luchtkwaliteit in woonwijken? Dat soort zaken moeten leidraden zijn voor het toekennen van subsidies.

De adviesraad steunt de decentralisatie die het kabinet in het ov doorvoert. Met de introductie van de 'brede doelluitkering' (bdu) krij-



Privatiseren van busvervoer zit in te strak keurslijf, vindt de Raad voor Verkeer en Waterstaat FOTO: CHRIS PENNARTS/HH

gen provincies en vervoersregio's meer budget dat zij vrijer mogen besteden. 'Die bdu is oké, maar het zou verder moeten gaan', zegt De Zeeuw. 'Als je decentraliseert moet je het consequent doen. Regionale overheden moeten hun eigen prioriteiten kunnen stellen.'

Daar horen in zijn visie regionale mobiliteitsfondsen bij. Ook zou het kabinet de regio's een eigen belastingheffing moeten toestaan. 'Dat gebeurt in het buitenland ook. In Nederland is de trend de andere

kant op, zoals uit het afschaffen van een deel van de ozb blijkt.'

Het systeem van vervoersconcessie, waarbij ov-lijnen worden geprivatiseerd, moet volgens de adviesraad ook op de helling. 'Dat systeem is nog te veel operationeel gebonden. De marktpartij die een concessie verwerft, moet grote delen van de dienstregeling in stand houden en is soms zelfs verplicht zich te houden aan een schoonmaakschema voor bussen.'

Aan de ov-concessies zitten veel

te veel voorwaarden, vindt De Zeeuw. Het keurslijf belemmert de mogelijkheden om het onderste uit de kan te halen bij aanbestedingen.

'Er is meer vrijheid en flexibiliteit nodig. Kijk naar het Engelse systeem. Daar worden alleen concessies uitgegeven voor onrendabele lijnen. De rest is vrij.' De macht aan de klant, luidt zijn boodschap. 'De relatie tussen reiziger en vervoerder moet veel directer. De politieke arena moet ertussenuit worden gehaald.'