

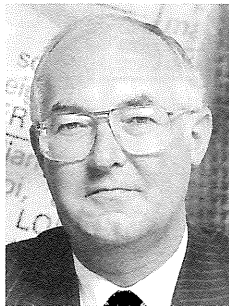
VEEL GEVRAAGD, WEINIG GEBODEN

Het openbaar vervoer mag zich in een grote maatschappelijke en politieke belangstelling verheugen. Daarbij staat steeds centraal dat het openbaar vervoer de oplossing kan bieden voor de bereikbaarheids- en mobiliteitsproblematiek. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer heeft de regering, en later ook de volksvertegenwoordiging, doelstellingen geformuleerd met betrekking tot leefbaarheid, bereikbaarheid en de beperking van de automobiliteit. Ook NMP-plus en OVx2 staan vol met ambitieuze groei-doelstellingen voor openbaar vervoer. Voor mensen die werkzaam zijn in het openbaar vervoer een vreugdevolle uitdaging.

De vreugde van Streekvervoer Nederland over die ontwikkeling wordt echter toch getemperd door de verslechterde financiële positie van de overheid en de daaruit voortvloeiende Tussenbalansmaatregelen. Er wordt ons, zo lijkt het thans, veel gevraagd maar weinig geboden.

Ook de bestuurlijke organisatie van het openbaar vervoer in Nederland is volop in beweging. Met enthousiasme wordt gesproken over decentralisatie en de ontwikkeling van vervoerregio's. Maar ook daar dreigen bepaalde ontwikkelingen de vooruitgang te belemmeren. Met een sterker wordende Brusselse component en een trend tot decentralisatie van taken van de rijksoverheid naar lagere, bestaande of nieuw te vormen overheden zal volgens de Rotterdamse bestuurskundige In 't Veld de tussenlaag in casu de rijksoverheid verzwakken. Discontinuïteit in het bestuurlijke krachtenveld zal een discontinuïteit van het beleid veroorzaken.

De ontwikkeling van de vervoerregio maakt wellicht een gerichte aanpak van regionale vervoersproblematiek mogelijk. Maar het is bijzonder onzeker of deze constructie op termijn voldoende verankering voor adequate financiering verzekert. Bij decentralisatie speelt verlichting van de financiële zorg immers



mr. C.J. NYQVIST

president Raad van Bestuur
Streekvervoer Nederland

een belangrijke rol. Lagere overheden zullen op hun beurt de financiële problemen trachten te verzachten via openbare inschrijvingen. Een parallel met bijvoorbeeld de omroepwereld dringt zich op: een gesloten bestel dat door externe ontwikkelingen als de opkomst van 'de buitenlandse zenders' vanuit een achterstandspositie gedwongen wordt tot herschikking en aanpassing, teneinde de strijd met deze commerciële zenders te kunnen overleven.

Streekvervoer Nederland maakt zich enigszins ongerust over het insluipende verschil tussen beleid op papier en beleid in praktijk. Daarom is er grote behoefte aan duidelijkheid. Duidelijkheid van de overheid en duidelijkheid van het openbaar vervoer.

Het concern Streekvervoer Nederland wil die duidelijkheid graag geven. Wij staan voor hernieuwd ondernemerschap op onze markt, hetgeen consequenties heeft voor de relatie met de overheid. Een grote mate van onafhankelijkheid is onmisbaar en staat centraal bij onze plannen.

Voor de goede orde: onafhankelijkheid is geen doel op zichzelf, maar dient ter verhoging van de slagvaardigheid van het concern. De bestuurlijke en financiële relatie tussen rijksoverheid en Streekvervoer Nederland is neergelegd in het zogenaamde VRS-systeem. Een vergelijkbaar systeem bestaat voor de verhouding tussen NS en de overheid. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft onlangs een commissie bestaande uit de heren Wijffels (Rabo), De Soet (ex-KLM) en In 't Veld (Erasmus Universiteit) ingesteld die gevraagd is over een herstructurering van deze verhouding te adviseren.

Ook Streekvervoer Nederland opteert voor een herstructurering gericht op onder meer wijziging van de bepaling van de rijksbijdrage. Daarbij zouden wij er de voorkeur geven op basis van meerjarige contracten te gaan werken. Immers, onze investeringen kennen een afschrijvingstermijn van 25 jaar terwijl de opdrachtgever, het Rijk, zich in feite steeds bindt voor één jaar.

Een contractuele relatie zoals die geldt tussen de BOS-gemeenten -de gemeenten waar Streekvervoer Nederland het stadsvervoer verzorgt- en Streekvervoer Nederland valt te verkiezen. Een vergelijkbare relatie vast te leggen in een vervoerscontract met een looptijd van bijvoorbeeld tien jaar geeft beide partijen meer zekerheid over het niveau van inkomsten en uitgaven.

Ook de afspraken in verband met de uitwerking van een tussenbalans voor het openbaar vervoer zouden in een contract moeten worden vastgelegd. Overigens zijn ook kortere contracten mogelijk indien het hogere risico in de hoogte van de bijdrage terug is te vinden.

Ondanks enkele donkere wolken in de lucht gaat het goed met Streekvervoer Nederland. De dertien vervoersondernemingen met in totaal zo'n 15.000 personeelsleden en 5.000 bussen staan klaar voor vragen die de markt stelt. Wij zeggen niet voor niets: de bus is aardig op weg!

Advertentie

Alleen op de wereld



Huilers noemen we ze. En hun geklaag gaat werkelijk door merg en been. Ze spoelen hulpeloos aan op de stranden van ons Waadengebied. Ziek, ondervoed en absoluut niet in staat om op eigen kracht in leven te blijven. Hun 'gehuil' is een laatste schreeuw om hulp!

In de zeehondencrèche van Pieterburen wordt die hulp geboden. Met de juiste verzorging, voeding en medicijnen worden jaarlijks vele tientallen zeehonden van een wisse dood gered.

Donateur worden van de zeehondencrèche in Pieterburen betekent een daadwerkelijke bijdrage leveren aan het welzijn van de zeehond. Door het insturen van de bon zet u een eerste stap in de goede richting.

zeehondencrèche PIETERBUREN

BON

Ja, ik red een zeehondeleven!

Maak mij doneur en stuur een acceptgiro
ter waarde van f _____

Naam: _____

Adres: _____

Kode: _____

Plaats: _____

Stichting Zeehondencrèche Antwoordnummer 950
9950 WL Pieterburen (Postzegel niet nodig)