

Meten van resultaat vraagt om heldere doelen



In het decembernummer van OV-Magazine reageert Nico van Paridon (hoofd Openbaar Vervoer van de Stadsregio Amsterdam) op een bericht in het blad over de resultaten van het NEA-rapport 'Ontwikkeling reizigerskilometers'. De kern van zijn betoog is dat de ontwikkeling van alleen de reizigerskilometers als indicator niet volstaat om de groei van het regionaal openbaar vervoer te meten. Hij pleit ervoor om ook de groei van inkomsten te gebruiken als indicator. Uit het NEA-onderzoek blijkt dat het aantal reizigerskilometers in de Stadsregio Amsterdam in 2007 ten opzichte van 2006 met 1,4 procent is gedaald, terwijl de kaartopbrengsten in hetzelfde

jaar volgens de stadregio zijn gestegen met 3 procent. Zoals Van Paridon vermoedt, verklaart het strekken van de lijnen in Amsterdam waarschijnlijk in belangrijke mate het verschil in ontwikkeling van de opbrengsten en van de reizigerskilometers. Dit zou echter geen verbazing mogen wekken, want die ontwikkeling is een logisch gevolg van het nieuwe programma van eisen dat door de stadsregio zelf is opgesteld.

Als langetermijnoplossing zie ik niet zozeer het hanteren van meerdere indicatoren voor vervoergroei, maar het duidelijker formuleren van beleid. Hierbij kunnen dan passende indicatoren worden gezocht waarmee het

beleid wordt gemonitord. Als bijvoorbeeld vermindering van de congestie een doel is, dan ligt het voor de hand om het aantal ov-reizigers op congestiegevoelige relaties en tijdstippen als indicator te kiezen.

Een van de doelen van decentralisatie was dat per decentrale overheid lokale keuzes konden worden gemaakt. Als er geen duidelijk beleid en heldere doelen worden geformuleerd, wordt het wel erg moeilijk om het resultaat hiervan te monitoren.

In afwachting van die heldere doelen kan ik me natuurlijk wel vinden in de door Van Paridon voorgestelde oplossing. Meerdere indicatoren maken de trefkans met een niet expliciet gefor-

muleerd beleid groter, maar bieden, zonder duidelijke doelen, ruimte voor verschillende en subjectieve interpretaties.

In dit kader zijn natuurlijk ook de doelen van Verkeer en Waterstaat van belang. Ten aanzien van het regionaal ov geldt landelijk een groeidoel van 2 procent. Hiervoor is de reizigerskilometer natuurlijk een prima indicator. Op enig moment wil de belastingbetaler weten of het geld voor het openbaar vervoer doelmatig is uitgegeven door de centrale en decentrale overheid. Het verdient aanbeveling dat decentrale overheden hierop anticiperen door het maken van heldere keuzes en het monitoren hiervan.

De monitoring kan niet worden overgelaten aan belanghebbenden zelf. Hoewel de bedrijfstak (decentrale overheden en vervoerbedrijven) de afgelopen tien jaar voornamelijk melding maakte van (aanzienlijke) groei van het regionaal openbaar vervoer, blijkt uit onze rapportage 'Ontwikkeling reizigerskilometers' dat het aantal reizigerskilometers in die tien jaar ongeveer gelijk is gebleven. Objectieve metingen blijven dus van belang.

Dit geldt ook voor de toekomst. In de huidige opzet van OV-chipkaart is de kwaliteit van de reizigerskilometers onvoldoende gewaarborgd. Onduidelijk is bijvoorbeeld in hoeverre alle reizigers in- en uitchecken, in welke mate andere kaartsystemen naast de OV-chipkaart blijven bestaan, en hoe die worden gemeten, en in hoeverre de resultaten door de belanghebbenden zijn te beïnvloeden.

Bert Schepers (marktmanager NEA)