Rekenkamer van Suriname

DOELMATIG -EN DOELTREFFENDHEIDSONDERZOEK

Nationaal Vervoer Bedrijf Suriname (NVB)

Hoe bereikbaar en betaalbaar is het Openbaar Vervoer in Suriname

Rekenkamer van Suriname

RAPPORT

Nationaal Vervoer Bedrijf Suriname (NVB)

Hoe bereikbaar en betaalbaar is het Openbaar Vervoer in Suriname

Paramaribo, december 2024

Voorwoord

Voor u ligt het rapport waarbij een Doelmatig - en Doeltreffendheidsonderzoek (DDO) is verricht met als titel: *"Nationaal Vervoer Bedrijf Suriname (NVB); Hoe bereikbaar en betaalbaar is het openbaar vervoer in Suriname?"*.

Dit onderzoek heeft betrekking op de doeltreffendheid van het beleid van het Ministerie van Transport Communicatie en Toerisme (TCT) inzake de subsidieverlening aan het Nationaal Vervoer Bedrijf Suriname (NVB), over de periode 2021 - 2023. Als resultaat hiervan worden enkele conclusies getrokken in hoeverre het ministerie van TCT dit beleid heeft kunnen realiseren.

Met dit onderzoek markeert de Rekenkamer van Suriname (Rekenkamer) de realisatie van één van haar strategische doelstellingen een markant moment, namelijk het in staat zijn om zelfstandig en onafhankelijk DDO-onderzoeken uit te voeren. Deze mijlpaal is bereikt door samenwerking met de Algemene Rekenkamer Nederland (AR), binnen het Makandra-programma. De focus van dit programma is gericht op het verstrekken van technische assistentie aan instanties binnen de Surinaamse overheid.

De Rekenkamer is sinds november 2020 ook opgenomen in dit programma, waarbij een on-the-job' training voor het uitvoeren van een DDO is inbegrepen in ons gezamenlijk projectvoorstel.

De kick-off hiervan heeft in oktober 2023 plaatsgevonden, en vandaag biedt de Rekenkamer u het eindproduct aan.

De Rekenkamer heeft aan de hand van haar bevindingen met betrekking tot voornoemd onderzoek dit rapport opgesteld en is ervan overtuigd dat het een positieve sociaal-economische verandering teweeg zal brengen en voor de nodige impact zal zorgen, waarbij een handreiking wordt gedaan naar zowel de overheid alsook naar haar belangrijkste stakeholder: het volk van ons geliefd land Suriname.

Een speciaal woord van dank gaat uit naar het personeel, de directie en de minister van het Ministerie van TCT, het NVB en alle andere instanties voor de samenwerking en assistentie aan het onderzoeksteam, de AR voor hun begeleiding en ondersteuning, en bovenal aan het onderzoeksteam dat ondersteund werd door het college, management en personeel van de Rekenkamer van Suriname.

Paramaribo, december 2024
De Rekenkamer van Suriname

Dhr. drs. S. Bhoendie
(Voorzitter)

Mevr. drs. N.H. Vredeberg, MBA
(Secretaris)

Inhoudsopgave

Voorwoord

Acroniemen en afkortingen

1. Inleiding **5**

1.1 Waarom dit onderzoek 5

1.2 Wat hebben we onderzocht 5

1.3 Hoe hebben wij het onderzocht 6

1.4 Leeswijzer 6

2. Openbaar Vervoer als staatszorg **8**

2.1 Het Ministerie van TCT als aandeelhouder, subsidieverstrekker en vergunningverlener 8

2.2 Het Nationaal Vervoer Bedrijf als uitvoerder van het openbaar vervoer 9

2.3 Het Ministerie van Financiën en Planning als verlener van subsidies 10

3. Betaalbaar Openbaar Vervoer **11**

3.1 De tarieven van het NVB zijn lager dan die van de PLO 11

3.2 De gemiddelde Surinamer kan de NVB-tarieven makkelijker betalen 11

4. Bereikbaar Openbaar Vervoer **14**

4.1 NVB-bussen rijden op lang niet alle afgesproken trajecten 14

4.2 NVB-bussen doen lang niet alle ressorten aan 15

4.3 Niet tijdig uitbetalen van subsidie 17

5. Communicatie en sturing door betrokkenen **19**

6. Conclusies en Aanbevelingen **20**

7. Nawoord Rekenkamer **22**

Bijlagen:

I: Methodiek

II: Tarieven NVB en PLO

Acroniemen en afkortingen

ABS	Algemeen Bureau voor de Statistiek
BIZA	Ministerie van Binnenlandse Zaken
BR	Begrotingsrekening
CBvS	Centrale Bank van Suriname
EA	Economische Aangelegenheden
IMF	Internationaal Monetair Fonds
ISSAIs	International Standards of Supreme Audit Institutions
MinBIZA	Ministerie van Binnenlandse Zaken
MinFin	Ministerie van Financiën en Planning
NTO	Nog te ontvangen
NVB	Nationaal Vervoer Bedrijf Suriname
OBS	Organisatie van Bus en Boothouders
PLO	Particuliere Lijnbushouders Organisatie
S.B.	Staatsbesluit der Republiek Suriname
SPS	Planbureau van Suriname
SRD	Surinaamse Dollar
TCT	Ministerie van Transport, Communicatie en Toerisme

1. Inleiding

1.1 Waarom dit onderzoek

Voor de ontwikkeling van Suriname en voor de Surinamers zelf is het van groot belang dat burgers zich kunnen verplaatsen, ook als ze ver buiten de verstedelijkte gebieden wonen of minder kapitaalkrachtig zijn. Daarom heeft de overheid het openbaar vervoer in het leven geroepen, gedefinieerd als 'personenvervoer dat openbaar toegankelijk is'. Dit openbaar vervoer wordt in ons land in opdracht van de minister van Transport Communicatie en Toerisme (TCT) verzorgd door het Nationaal Vervoer Bedrijf (NVB), een parastataal bedrijf, dat volledig eigendom is van de Staat. Het feit dat het NVB een belangrijke maatschappelijke functie vervult, blijkt wel uit de duizenden mensen dat het dagelijks vervoert.

De afgelopen jaren kreeg het NVB te maken met bushouders, die in opdracht van het NVB rijden, maar bij tijd en wijle genoodzaakt waren het werk neer te leggen, vanwege het feit dat zij niet op tijd dan wel niet volledig werden uitbetaald. Ook dreigden er in het jaar 2021 bezuinigingsmaatregelen (zoals het afbouwen van subsidies) na de afspraken van de Surinaamse regering met het Internationaal Monetair Fonds (IMF) om de schuldenpositie van de staat te saneren. Als gevolg hiervan stelde het Ministerie van TCT als een van de beleidsmaatregelen voor om de objectsubsidie voor parastatale bedrijven af te bouwen en over te stappen naar subjectsubsidie. Dit betekent dat het subsidiebeleid zal worden aangepast, waarbij de bestaande subsidie in zijn algemeenheid zal worden afgebouwd en tot een minimum worden gebracht.
De centrale vraag was of er ingekort zou worden op de subsidies voor het openbaar vervoer. Dit alles leidde bij de Rekenkamer van Suriname tot de vraag of het ministerie van TCT en het NVB nog wel in staat zijn voor goed openbaar vervoer te zorgen in geheel Suriname.

Met dit onderzoek en het gestelde doel daarvan, wenst de Rekenkamer u te informeren of het beleid ten aanzien van het Nationaal Vervoer Bedrijf Suriname heeft geleid tot betaalbaar en bereikbaar busvervoer voor de samenleving gedurende de periode 2021 – 2023.

1.2 Wat hebben we onderzocht

Centraal in dit onderzoek staat het beleid van de minister van Transport, Communicatie en Toerisme (TCT) ten opzichte van het Nationaal Vervoer Bedrijf Suriname (NVB). Het Ministerie van TCT en het NVB zorgen in Suriname voor de dienstverlening in zowel water- als landtransport. Het ministerie stelt zich ten doel de ontsluiting van de woon- en leefgemeenschappen in heel Suriname te realiseren, waarbij het openbaar vervoer met behulp van de diensten van het NVB bereikbaar en betaalbaar moet zijn voor alle Surinamers. In dit onderzoek beperken we ons slechts tot het openbaar vervoer te land (busvervoer). Het vervoer te water (boot) is hierbij niet meegenomen. Bereikbaarheid en betaalbaarheid van de diensten van NVB zijn cruciaal voor de regering en staan daarom centraal in dit onderzoek.

Het onderzoek moet antwoord geven op de volgende vragen:

Hoofdvraag

Is de minister van TCT met het gevoerd beleid voor NVB in staat geweest de dienstverlening voor passagiers betaalbaar en bereikbaar te houden, gedurende de periode 2021 – 2023?

Deelvragen

1. *Heeft de minister concrete doelstellingen geformuleerd voor het beleid, gericht op de betaalbaarheid en bereikbaarheid van de NVB-dienstverlening?*
2. *Wat is het beleid van de minister met betrekking tot de betaalbaarheid en bereikbaarheid van de dienstverlening voor het NVB?*
3. *Heeft het beleid van de minister voor het NVB geleid tot een dienstverlening die betaalbaar en bereikbaar is?*
4. *Waarom is het beleid van de minister voor het NVB wel of niet betaalbaar en/of bereikbaar voor eenieder?*

1.3 Hoe hebben wij het onderzocht

De Rekenkamer heeft het onderzoek uitgevoerd door het toepassen van diverse methoden en waar nodig haar professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met internationale controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Ten behoeve van het onderzoek is bij TCT en het NVB-beleidsinformatie opgevraagd, alsmede alle relevante en beschikbare informatie over trajecten, de dienstregeling en prijzen. In het bijzonder deden we een steekproef van de rittenstaten[1] in de maand oktober van de jaren 2021, 2022 en 2023 om te verifiëren welke bussen daadwerkelijk hebben gereden. Deze informatie is geanalyseerd en daarna besproken met de verantwoordelijken van dit beleid bij het Ministerie van TCT en de directie van het NVB. Ook met de verantwoordelijken belast met de subsidieverlening van het Ministerie van Financiën en Planning is een gesprek gevoerd.

Voor het beantwoorden van de toetsende vragen, in dezen de deelvragen 1 en 3, zijn door de Rekenkamer vooraf normen geformuleerd om de resultaten te kunnen beoordelen. Deze normen zijn ook met de gecontroleerden besproken. In bijlage I: Methodiek kunt u hier meer over lezen.

1.4 Leeswijzer

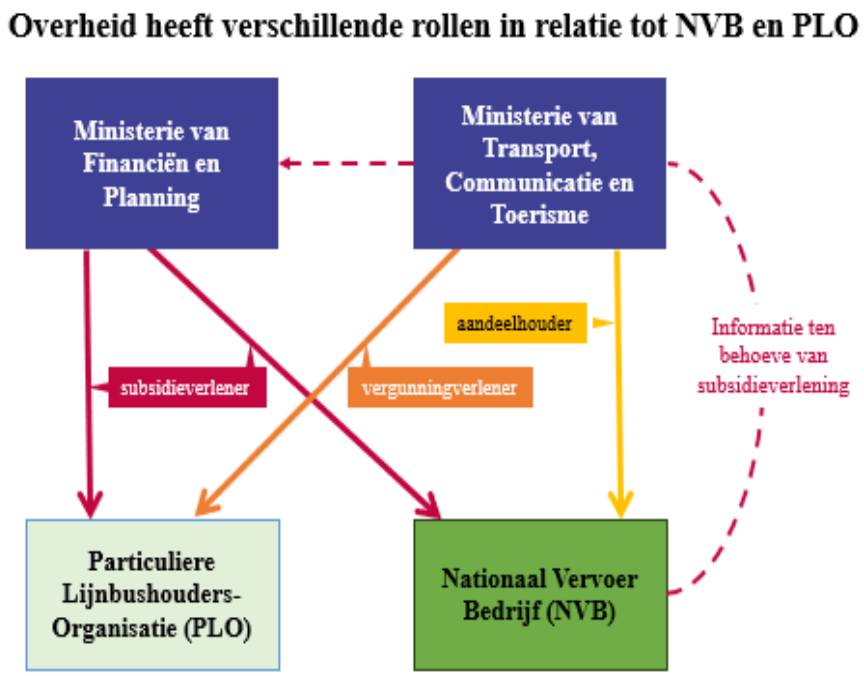
Aan de hand van het voorgaande ziet de opbouw van het onderzoeksrapport er als volg uit:
Na deze inleiding over dit onderzoek volgt in het tweede hoofdstuk een uiteenzetting hoe het subsidiebeleid werkt en is er een beschrijving gegeven van de verschillende rollen van betrokken partijen bij het openbaar vervoer als staatszorg. Het derde hoofdstuk richt zich op de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Het vierde hoofdstuk gaat over de bereikbaarheid van het openbaar vervoer. In hoofdstuk vijf belichten we de

[1] Een rittenstaat is een maand overzicht van de gereden ritten per dag.

communicatie en sturing door betrokken actoren. Tot slot zijn naar aanleiding van de bovengenoemde hoofdstukken, conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

2. Openbaar Vervoer als staatszorg

Openbaar vervoer is een publiek belang, waarbij een cruciale rol voor de overheid is weggelegd. Uit de relevante regeringsdocumenten kunnen we afleiden dat het openbaar vervoer bereikbaar en betaalbaar moet zijn voor alle Surinamers. Dat zijn de belangrijkste doelen. Het NVB is via het Ministerie van TCT in leven geroepen om daar invulling aan te geven. In dit hoofdstuk beschrijven we de rollen van deze overheidsdiensten en de werking van het stelsel.



Figuur 1: Relationele samenhang overheid, NVB en PLO

2.1 Het Ministerie van TCT als aandeelhouder, subsidieverstrekker en vergunningverlener

De Minister van Transport, Communicatie en Toerisme (TCT) is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Suriname. Binnen dit ministerie wordt door het directoraat Transport invulling gegeven aan die taak. Belangrijk is dat het verlenen van subsidie aan het NVB om de benodigde bussen te kunnen laten rijden, ondergebracht is in het beleidsprogramma met de code 0958 *"Subsidie Nationaal Vervoer Bedrijf Suriname (NVB)"*. Dit beleidsprogramma is door het Ministerie van TCT opgenomen op haar begrotingen over de periode 2021 – 2023.

Beleidsprogramma artikel 0958 Subsidie Nationaal Vervoerbedrijf Suriname (NVB)

Beleidsprogramma BR[2]	Geraamd bedrag (SRD)	Verevend bedrag (SRD)	Toelichting uit de BR
2021--> 0958: Subsidie Nationaal Vervoerbedrijf Suriname (NVB) Ministerie TCT – Transport	50.000.000	49.000.000	Er is minder verevend dan geraamd, omdat het restant bedrag niet toereikend was voor het afhandelen van subsidie van het NVB
2022 --> 0958: Subsidie Nationaal Vervoerbedrijf Suriname (NVB) Ministerie TCT – Transport	64.384.000	64.384.000	Het verevend bedrag is gelijk aan het geraamd bedrag. Realisatie van de doelstelling door verbeterde en efficiënte bus- en boottransport + het introduceren van nieuwe routes.
2023 --> 0958: Subsidie Nationaal Vervoerbedrijf Suriname (NVB) Ministerie TCT – Transport	105.000.000	nto	nto

Bron: Begrotingsrekening 2021 en 2022 + Begroting 2023[3]

Behalve als subsidieverstrekker, kent de regering nog andere relaties met het NVB: de staat is voor 100% aandeelhouder van het NVB, en zit dus aan tafel bij de aandeelhoudersvergadering. Ook verleent de regering vergunningen aan de Particuliere Lijnbushouder Organisatie (PLO) voor bustrajecten. De minister wijst trajecten aan en geeft instructies met betrekking tot de zorg voor het openbaar vervoer. Ter garandering van de dienstverlening van het openbaar vervoer naar de samenleving werd een brandstofcompensatie aan de PLO uitgekeerd in verband met de verhoging van de brandstofprijs. Bij de PLO gaat het anders dan bij NVB, niet zozeer om ondersteuning van de exploitatie, maar als compensatie voor hoge benzineprijzen die anders het rendabel rijden van private bussen vrijwel onmogelijk zouden maken. Momenteel is in de begroting geen expliciet begrotingsartikel waarop is aangegeven dat tariefsubsidie bestemd is voor de PLO-buschauffeurs.[4] De PLO onderhandelt rechtstreeks met het Ministerie van Financiën en Planning, naar wie de PLO rechtstreeks per email haar begroting met alle bankrekeningen opstuurt. Hiervan wordt het Ministerie van TCT wel in kennis gesteld. Het streven naar bereikbaar en betaalbaar openbaar vervoer staan letterlijk zo genoemd in de beleidsstukken van het ministerie. Maar wat dat concreet betekent, hebben we niet kunnen halen uit ons onderzoek.

2.2 Het Nationaal Vervoer Bedrijf als uitvoerder van het openbaar vervoer

Het Nationaal Vervoer Bedrijf Suriname (NVB) dient het beleid van de minister van TCT uit te voeren en heeft als doel het vervoeren van personen en goederen te land en te water. Dit vindt plaats binnen Paramaribo alsook in de overige districten van ons land. Volgens de missie van het NVB moet het zorgen voor adequaat en betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen in Suriname. Dat lijkt sterk op de doelen van de beleidsmaker TCT, maar deze zijn toch niet helemaal hetzelfde. Bij het NVB is er sprake van adequaat

[2] Begrotingsrekening

[3] Nog geen Begrotingsrekening 2023beschikbaar voor de verevende bedragen

[4] Vraaggesprek Ministerie van Financiën en Planning afdeling Economische Aangelegenheden (EA) d.d. 17 april 2024

openbaar vervoer instede van bereikbaar openbaar vervoer als vastgesteld door de beleidsmaker. Het NVB financiert haar bustransport uit de subsidie én de kaartenverkoop.

Voor het werkgebied van het NVB sluit het bedrijf meerjarige contracten met bushouders om een dienstregeling op een specifiek traject te verzorgen. Dit zijn contracten van (steeds) vijf jaar die in onze onderzoeksperiode lopen tot 2025. NVB heeft een strategisch beleidsplan (2021-2024) opgesteld dat nog geldig was tijdens onze onderzoeksperiode. Het is de Rekenkamer opgevallen dat de directie streeft naar bedrijfseconomische verbeteringen en daarom nu focust op *"de huidige trajecten/routes evalueren en eventueel bijstellen"*. Het idee is om goed renderende trajecten te verruimen en de minder renderende trajecten te schrappen. Als maatregel daartoe noemt NVB: *"trajecten met een lage bezettingsgraad afbouwen en de bushouders inzetten op bedrijfstransport services (overheidsbedrijven)"*. We merken als Rekenkamer op dat dit streven niet strookt met het algemene doel om het openbaar vervoer bereikbaar te houden voor alle Surinamers. Volgens de directie van NVB is dit plan overigens nog niet omgezet in concrete acties.

2.3 Het Ministerie van Financiën en Planning als verlener van subsidies

Het Ministerie van Financiën en Planning (MinFin) treedt namens de Raad van Ministers op als schatkistbewaarder. Met andere woorden: het ministerie is de financiële manager van de overheid, belast met de beheersing van de uitgaven en het verstrekken van subsidies, waaronder ook die aan het NVB en zijn bushouders. Volgens het MinFin komen deze subsidies als zodanig niet in gevaar door de afspraken met het IMF over het afbouwen van subsidies, zoals wel werd gevreesd. Sociale subsidies zoals die voor het openbaar vervoer, zijn uitgesloten van dergelijke bezuinigingsmaatregelen.

Het Ministerie van Financiën en Planning verleent het aangevraagd subsidiebedrag op basis van de prognose van de realisatiecijfers, ná de beoordeling van de verantwoording en het advies door haar afdeling Economische Aangelegenheden (EA). Indien de realisatiecijfers niet aansluiten op de begroting en het activiteitenplan van NVB (subsidievoorwaarden), wordt door het MinFin ingekort op de behoefte van TCT, dan wel op de begroting van het NVB.

3. Betaalbaar Openbaar Vervoer

Zoals we zagen moet openbaar vervoer beschikbaar zijn voor iedere Surinamer, ook voor mensen met minder beschikbare financiële middelen. Het publieke (bus)transport moet dus betaalbaar zijn.
In dit hoofdstuk informeert de Rekenkamer u in hoeverre de dienstverlening van het NVB voldoet aan dit doel van betaalbaarheid. Daarvoor hebben we de tarieven van het NVB vergeleken met die van de PLO-bussen. Ook keken we naar de ontwikkeling van de NVB-tarieven in vergelijking met het beschikbaar inkomen van de gemiddelde Surinamer gedurende de onderzoeksperiode 2021 - 2023.

3.1 De tarieven van het NVB zijn lager dan die van de PLO

Als we kijken naar het gebruik van openbaar vervoer in Suriname valt op dat het NVB haar diensten verleent aan eenieder. Maar belangrijk is dat in het bijzonder ook de sociaal zwakkeren gebruik van kunnen maken. Daarom hadden we verwacht dat de tarieven van het NVB, waar de Staat de enige aandeelhouder van is, lager zijn dan die van de PLO.
Uit het onderzoek is gebleken dat het tarief van de NVB-buskaart inderdaad lager is dan het tarief van PLO min of meer op dezelfde trajecten in de periode 2021, 2022 en 2023. Dit kan worden verduidelijkt aan de hand van de overzichten waarin de tarieven van het NVB en de PLO worden gepresenteerd van de negentien (19) doublerende trajecten (Zie tabel 1 en 2 in bijlage II)

Tabel 1: Gemiddeld tarief op 19 doublerende trajecten

Gemiddeld tarief NVB en PLO	Oktober 2021	Oktober 2022	Oktober 2023
PLO	36.11	36.11	50.38
NVB	20.26	20.26	20.26
Verschil tarief NVB t.o.v. PLO in %	- 44%	- 44%	- 60%

Bron: NVB/Rekenkamer

Uit onze gegevens blijkt dat de tarieven van het NVB in de gehele periode (2021-2023) hetzelfde bleven, en dat de gemiddelde prijs in de eerste twee jaar (2021 en 2022) op de doublerende trajecten 44% goedkoper was dan de vergelijkbare tarieven voor een PLO-bus. In 2023 verhoogde de PLO haar tarieven, waardoor de verschillen nog verder opliepen. In dat jaar kostten de gemiddelde kaarten voor NVB-bussen op de 19 doublerende trajecten 60% minder dan die van bussen van de PLO.
Samenvattend kan gesteld worden dat voor reizigers, de bussen van NVB structureel minder kosten dan die van de PLO en dat die verschillen in de loop van de tijd zijn toegenomen.

3.2 De gemiddelde Surinamer kan de NVB-tarieven makkelijker betalen

Voor de betaalbaarheid van het openbaar vervoer is niet alleen het tarief van buskaartjes als zodanig van belang, maar ook of Surinamers zich een dergelijke prijs kunnen veroorloven. In deze paragraaf wordt de door NVB gehanteerde gemiddelde tarieven bij de 19 doublerende trajecten weergegeven als deel van het beschikbaar inkomen in de periode 2021, 2022 en 2023. Onder het beschikbaar inkomen wordt verstaan

het inkomen dat men heeft voor levensonderhoud. Een relatieve stijging van kosten voor de bus zou ervoor kunnen zorgen dat de betaalbaarheid van het busvervoer in gevaar komt.

Hieronder laten we zien hoe we het beschikbaar inkomen van de gemiddelde Surinamers hebben vastgesteld:

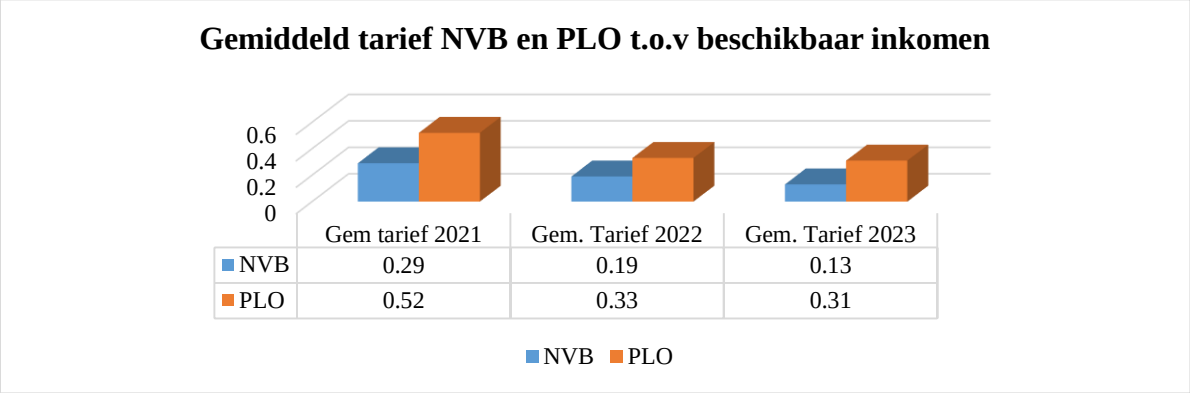
Tabel 2: Nationaal inkomen per capita

	Jaar 2020	**Jaar 2021**	**Jaar 2022**	**Jaar 2023**
Bruto Nationaal Inkomen tegen marktprijzen	34.345.607	51.294.323	81.755.918	122.359.024
Midjaarlijkse bevolking[5]	608.900	616.500	624.900	633.650
Nationaal inkomen per Capita (per hoofd) in SRD per maand	**4.700,50**	**6.933,50**	**10.902,50**	**16.091,83**

Bron: ABS/ Centrale Bank van Suriname (CBvS)/ Stichting Planbureau Suriname

In de vorige paragraaf zagen we al dat het gemiddelde NVB-tarief op de 19 doublerende trajecten met SRD 20,26 constant is gebleven in de periode 2021 - 2023. In diezelfde tijdspanne is het Nationaal Inkomen per capita juist sterk gestegen. Dit betekent dat de betaalbaarheid van het openbare busvervoer niet achteruit is gegaan. Sterker nog, de prijs van de buskaart als aandeel van het gemiddeld beschikbaar inkomen, is zelfs lager geworden. Voor de gemiddelde Surinamer is een NVB-kaartje op deze trajecten theoretisch dus beter betaalbaar geworden als we rekening houden met de stijging van het beschikbaar inkomen.

Grafiek 1 laat de relatieve ontwikkeling van het gemiddeld tarief van het NVB en de PLO ten opzichte van het beschikbaar inkomen zien, met in blauw de relatieve kaartenprijs voor de NVB-bussen op de 19 doublerende trajecten. In oranje ziet u tevens het gemiddeld tarief van de PLO-bussen. Ook die is gedaald, maar minder sterk dan die van de publieke ‘concurrent’.



Bron: Planbureau/NVB/Rekenkamer

Grafiek 1: Gemiddeld tarief NVB en PLO t.o.v. beschikbaar inkomen

[5] Midjaarlijkse bevolking is de schatting van de bevolking of sub-bevolking per 1 juli van een bepaald jaar (https://statistics-suriname.org/wp-content/uploads/2019/02/Bevolkingsstatistieken.docx)

Bij deze cijfers moeten we wel een belangrijke kanttekening plaatsen: het betreft hier steeds slechts 1 gemiddeld buskaartje op 19 trajecten in de tijd van een maand. De inwoner die vaker met de bus moet rijden, kan al gauw een groot deel van het beschikbaar inkomen daaraan kwijt zijn. Dat geldt ook voor burgers die langere reizen moeten maken naar of van verder afgelegen gebieden waarvan de kaartjes duurder zijn. Zeker voor burgers met een beschikbaar inkomen dat veel lager is dan gemiddeld, kan de bus onbetaalbaar blijken. Want het gemiddelde inkomen is dan wel gestegen, maar zo ook de overige kosten van levensonderhoud.

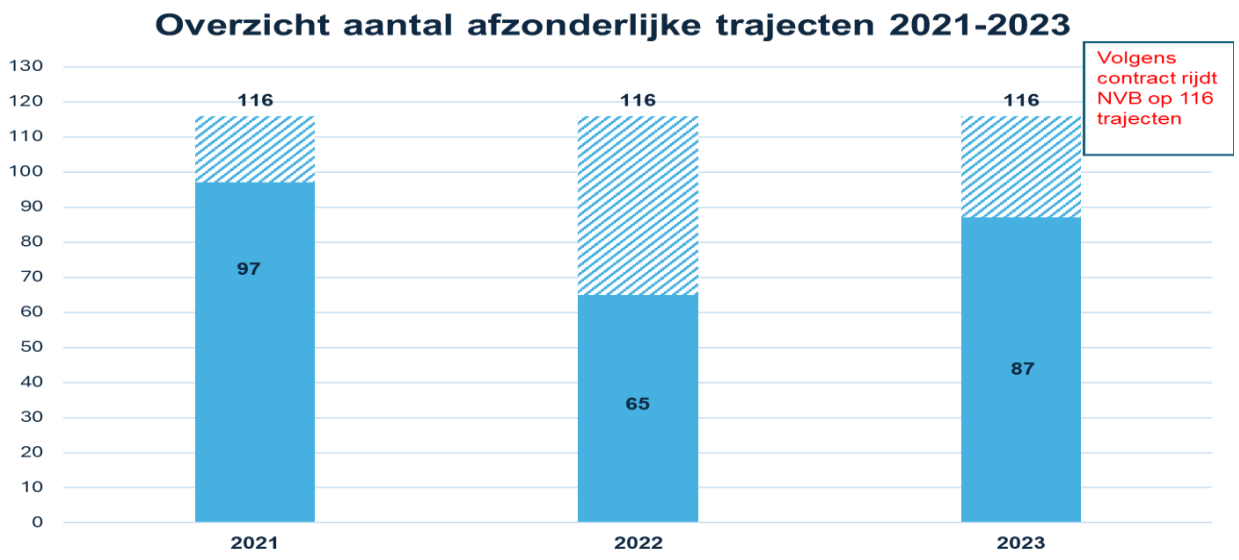
4. Bereikbaar Openbaar Vervoer

In het vorig hoofdstuk zagen we dat de minister van TCT en het NVB ervoor hebben gezorgd dat de betaalbaarheid van de publieke bussen niet achteruit is gegaan. De bereikbaarheid van NVB-bussen is echter een ander verhaal. Van het openbaar vervoer mogen we verwachten dat bussen ook de meer afgelegen gebieden aandoen, waar minder mensen wonen en trajecten haast per definitie minder geld opbrengen op basis van de kaartenverkoop.

In dit hoofdstuk laten we zien dat de bereikbaarheid van NVB-bussen voor alle Surinamers in de periode van 2021 – 2023 achteruit is gegaan. We merken dat op in het aantal afzonderlijke trajecten waar NVB-bussen rijden, maar ook in het aantal ressorten dat ze aandoen. Voor een deel komt dat doordat bushouders niet tijdig hun subsidie ontvangen.

4.1 NVB-bussen rijden op lang niet alle afgesproken trajecten

De ontwikkeling van de gereden afzonderlijke trajecten binnen het Surinaams openbaar vervoer vertoont opmerkelijke verschillen. Uitgaande van de door NVB afgesloten contracten voor vijf jaar met individuele bushouders, hebben wij kunnen vaststellen dat er in het jaar 2020 in totaal 174 contracten zijn afgesloten. Sommige contracten hebben echter betrekking op hetzelfde traject. Daarom hebben we gekeken naar de vraag voor hoeveel bustrajecten het NVB, contracten heeft afgesloten. Dat bleken in totaal 116 bustrajecten te zijn. Hoewel het Ministerie van TCT daarover zelf geen specifieke informatie kon overhandigen, veronderstellen we dat dit het aantal trajecten is waarop het NVB in opdracht van het ministerie een traject zou moeten onderhouden, zodat op die manier aan de eis van bereikbaarheid invulling kan worden gegeven. Op basis van de rittenstaten van de daadwerkelijk gereden ritten in de maand oktober in de onderzoeksperiode, komen we echter tot de conclusie dat er in werkelijkheid op veel minder dan de genoemde 116 trajecten NVB-bussen reden. En dat het aantal daadwerkelijk gereden trajecten in de loop van de tijd per saldo is afgenomen. De grafiek hieronder schetst de ontwikkeling van de trajecten die volgens de contracten onderhouden zouden moeten worden ten opzichte van de trajecten die in de maanden oktober van de jaren 2021 - 2023 daadwerkelijk zijn gereden. Het verschil daartussen zijn de trajecten die NVB niet heeft onderhouden. Over de oorzaken hiervoor komen we in paragraaf 4.3 te spreken.



Bron: NVB/Rekenkamer

Grafiek 2: Het aantal afgesproken trajecten, afgezet tegen het aantal daadwerkelijk gereden trajecten

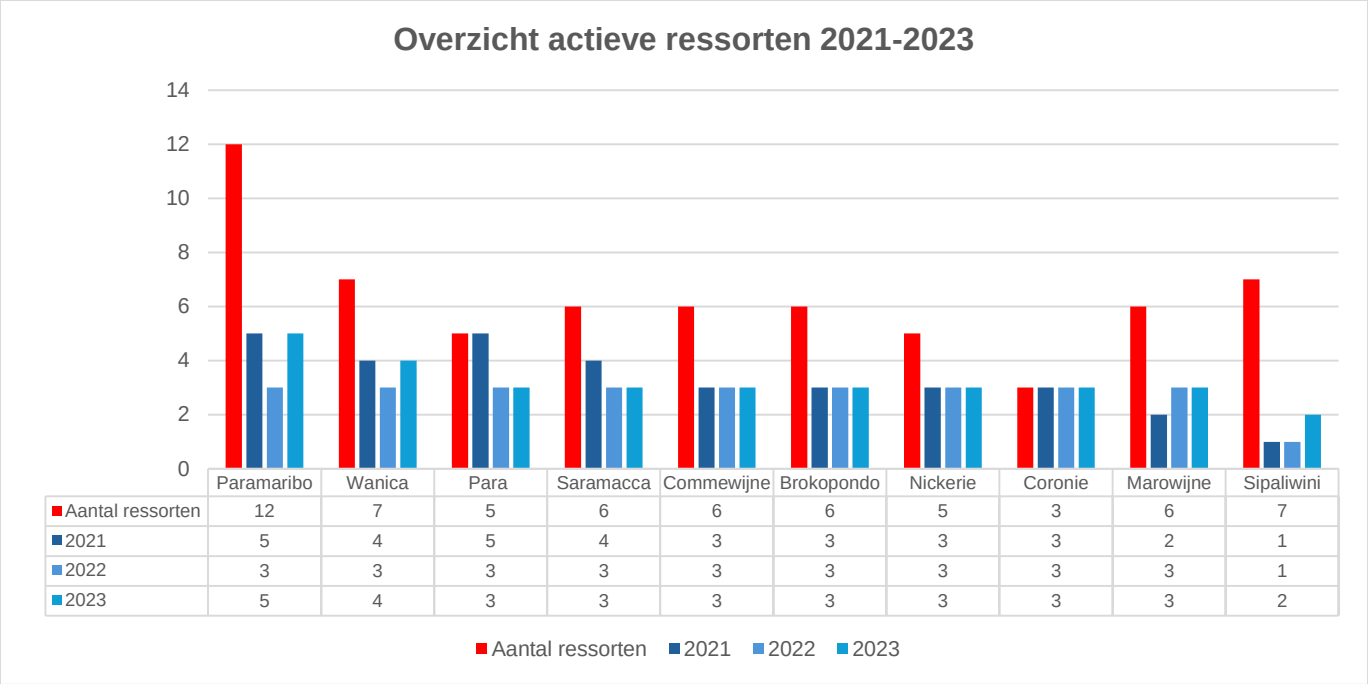
Uit de grafiek blijkt dat er in oktober 2021 op 19 (116 minus 97) oftewel op 16 % van de afgesproken trajecten geen enkele bus reed. In oktober 2022 gebeurde dat zelfs op 51 (116 minus 65) oftewel 44 % van de trajecten. In 2023 herstelde dit weer enigszins: toen reden er in oktober op 29 (116 minus 87) oftewel 25% van de trajecten geen bussen.

Per saldo nam het aantal gereden trajecten in de onderzoeksperiode af met 10 %.

4.2 NVB-bussen doen lang niet alle ressorten aan

In een uitgestrekt land als Suriname is het voor mens en economie belangrijk dat er ook gebieden buiten de kustvlakte worden ontsloten door openbaar vervoer. Uit de door ons bestudeerde rittenstaten blijkt dat wel alle tien districten busvervoer hebben, maar dat NVB binnen die districten niet alle ressorten bereikt.

In de grafiek hieronder is per district voor de drie onderzoeksjaren de dekking van de verschillende ressorten weergegeven in de maand oktober.



	Paramaribo	Wanica	Para	Saramacca	Commewijne	Brokopondo	Nickerie	Coronie	Marowijne	Sipaliwini
Aantal ressorten	12	7	5	6	6	6	5	3	6	7
2021	5	4	5	4	3	3	3	3	2	1
2022	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1
2023	5	4	3	3	3	3	3	3	3	2

Bron: NVB/Ministerie van Binnenlandse Zaken (BIZA)/Google maps/ Rekenkamer

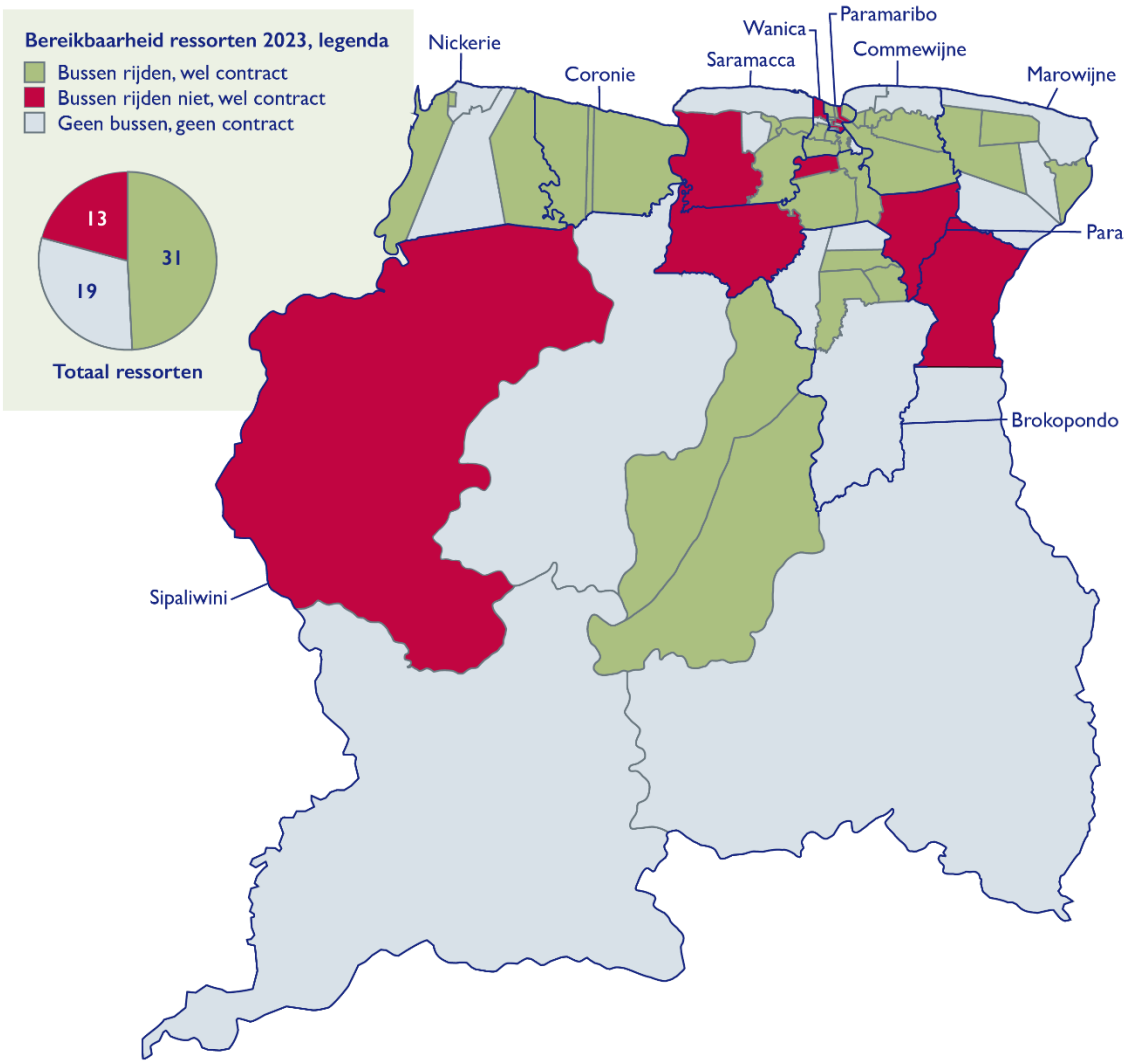
Grafiek 3: Overzicht actieve ressorten 2021-2023

Dat het NVB niet met bussen op alle ressorten rijdt, is wel te verklaren. Suriname kent immers ook veel afgelegen ressorten waar goede wegen ontbreken en waar vervoer met een boot veel praktischer is. Daarom hebben we ook een vergelijking gemaakt tussen de ressorten waarvoor het NVB wel contracten heeft afgesloten en de ressorten waarop de bussen in oktober 2023 ook daadwerkelijk hebben gereden. Dan blijkt dat NVB in werkelijkheid niet alleen op minder afzonderlijke trajecten rijdt, maar daarmee ook minder ressorten bereikt dan afgesproken in de contracten. In totaal reden in 13 ressorten geen bussen, terwijl dat ressort wel zou moeten worden bereikt. Het NVB bereikte verder 31 ressorten wel.

Tenslotte zijn er 19 ressorten waar niet werd gereden, maar waarvoor er ook geen contracten gesloten zijn. Mogelijk zijn het trajecten waar het NVB niet rijdt, omdat er reeds PLO-bussen rijden (bijvoorbeeld in het district Paramaribo) of omdat er minder goede rijdbare wegen zijn (bijvoorbeeld in het district Sipaliwini). Toch bereiken de NVB-bussen in die districten ook minder ressorten dan ze volgens de contracten zouden moeten aan doen.

Op de kaart van Suriname ziet dat er als volgt uit.

Niet alle ressorten waren in 2023 bereikbaar met de bus, ook niet als er een contract gold



Wat opvalt is dat in de districten Paramaribo, Sipaliwini en Para, veel ressorten zijn waar er geen bussen rijden. Vermeldenswaard is dat in het district Para 3 van de 5 contracten rijden. Waarom juist in Para relatief veel ressorten zijn die anders dan afgesproken niet worden bereikt, is niet uit het onderzoek gebleken.

4.3 Niet tijdig uitbetalen van subsidie

Een belangrijke verklaring voor het feit dat NVB niet op alle afgesproken trajecten rijdt, is de dikwijls late ontvangst van subsidies. Dit wordt bevestigd door alle betrokken partijen, ook door het Ministerie van Financiën en Planning dat verantwoordelijk is voor de uitbetaling van subsidies en erkent dat er

liquiditeitsproblemen zijn. In de onderzoeksperiode is de achterstand in het uitbetalen van subsidie aan NVB al opgelopen naar 6 maanden. Hoewel NVB ook inkomsten uit kaartverkoop genereert, is dit parastataal bedrijf voor een groot deel toch afhankelijk van overheidssubsidies. Deze subsidies zijn cruciaal voor het in stand houden van de dienstverlening.

Verder zijn veel van de te onderhouden trajecten niet winstgevend, waardoor subsidies nodig zijn om de operationele kosten te dekken. Wanneer de bushouders de subsidies niet tijdig ontvangen en zij niet langer in staat zijn de kosten zelf te dekken, kan dit leiden tot het onderbreken van de dienstverlening en dus voor het in gevaar komen van de continuïteit van het openbaar vervoer. De bushouders zijn soms noodgedwongen te stoppen met de diensten, omdat zij hun personeel (chauffeurs) niet kunnen uitbetalen, geen brandstof kunnen aanschaffen of de bussen niet kunnen onderhouden. De gevolgen van het niet tijdig ontvangen van de subsidies hebben een grote impact op dat deel van de samenleving, dat afhankelijk is van het openbaar vervoer.

5. Communicatie en sturing door betrokkenen

In de vorige hoofdstukken zagen we dat het Ministerie van TCT en het NVB in staat waren de betaalbaarheid van het openbaar busvervoer op peil te houden, maar dat het met de bereikbaarheid van de diensten niet goed gaat.
Dat laatste is voor een deel het gevolg van de liquiditeitsproblemen bij de overheid die ervoor zorgden dat het Ministerie van Financiën en Planning niet op tijd de subsidies aan het NVB en zijn bushouders uitbetaalt. Toch is dit vermoedelijk niet de enige reden van de gebrekkige en teruglopende bereikbaarheid. Het viel de Rekenkamer in dit onderzoek op hoeveel onduidelijkheid er bestaat tussen de verschillende partijen die bij het openbaar busvervoer betrokken zijn. Ook dit belemmert het zorgdragen voor betaalbaar en bereikbaar openbaar busvervoer.

Eerder zagen we al dat het Ministerie van TCT voor het openbaar vervoer slechts heel algemene doelen heeft geformuleerd, gekoppeld aan bereikbaarheid en betaalbaarheid. Dat zijn cruciale doelen, maar de concrete invulling daarvan ontbreekt ten dele. De Rekenkamer moest na gesprekken met betrokkenen in dit onderzoek zelf definiëren wat bereikbaar en betaalbaar openbaar vervoer nu precies inhoudt. Zonder concrete doelen kan het ministerie het NVB als haar eigen parastataal bedrijf dan ook heel moeilijk aansturen. Tevens blijkt dat de doelstelling van het NVB niet geheel aansluit op die van het Ministerie van TCT. In plaats van ‘bereikbaar’ streeft het NVB naar ‘adequaat’ vervoer, zonder dat overigens uit te werken.

In het verlengde hiervan, wijzen we nog op de moeite die het ons kostte om te achterhalen hoeveel trajecten het NVB in Suriname zou moeten verzorgen. Het Ministerie van TCT geeft toestemming voor nieuwe of te schrappen trajecten, maar heeft zelf geen overzicht van de trajecten waarvoor deze toestemming bestaat. Uiteindelijk hebben we het aantal van 116 trajecten gereconstrueerd uit de contracten die het NVB met bushouders heeft gesloten. Het NVB kon op haar beurt geen betrouwbare cijfers opleveren over het aantal trajecten, dat in werkelijkheid werd gereden. Deze trajecten moesten door de Rekenkamer gereconstrueerd worden met behulp van een steekproef uit de rittenstaten. Betrokken partijen toonden zich verheugt over het feit dat de Rekenkamer met dit overzicht kwam. Uit het onderzoek is niet gebleken dat ten aanzien van het bovenstaande onderling overleg plaatsvindt tussen het Ministerie van TCT en het NVB.

Ook over de totstandkoming van het subsidiebedrag bestaat er tussen partijen onduidelijkheid. Het NVB vraagt op jaarbasis subsidie aan naar behoefte bij het Ministerie van TCT. En via het Ministerie van Financiën en Planning zou het NVB op kwartaalbasis de subsidiebedragen moeten ontvangen, nadat het zijn verantwoording heeft ingediend. Het Ministerie van Financiën en Planning bepaalt de wijze en hoogte waarop de subsidie wordt uitbetaald. Uit het onderzoek is gebleken dat het Ministerie van TCT en het NVB geen zicht hebben hoe het Ministerie van Financiën en Planning de uiteindelijke hoogte van de subsidiebedragen bepaalt. Door het niet tijdig overmaken van de subsidiegelden aan het NVB, raken bushouders, zoals eerder aangegeven, in financiële problemen.

6. Conclusies en Aanbevelingen

Op basis van ons onderzoek stellen we vast dat de minister van TCT erin is geslaagd de betaalbaarheid van het openbaar busvervoer in de periode 2021-2023 op peil te houden, maar dat de bereikbaarheid is afgenomen, onder meer door de late ontvangst van de subsidie. Hieronder vatten we onze belangrijkste conclusies samen en presenteren we een aantal aanbevelingen voor de minister van TCT.

De betaalbaarheid van het openbaar busvervoer is in de periode 2021-2023 niet verslechterd

Voor de gemiddelde Surinamer is een NVB-kaartje beter betaalbaar geworden als we rekening houden met het beschikbare inkomen. Ook zien we dat voor de reizigers de bussen van NVB structureel minder kosten dan die van de PLO en dat die verschillen in de loop van de tijd zijn toegenomen. In tegenstelling tot de toenemende kosten voor het levensonderhoud in algemene zin, kunnen we echter niet stellen dat het openbaar busvervoer voor alle Surinamers betaalbaar is gebleven.

De bereikbaarheid van het openbaar busvervoer is verslechterd, onder meer door de late ontvangst van de subsidie in 2021-2023

Op basis van de geleverde bewijzen valt te constateren dat het aantal trajecten dat daadwerkelijk is gereden, aanzienlijk minder is dan de trajecten waarvoor het NVB met de bushouders contracten heeft afgesloten. In die tijd nam ook het aantal daadwerkelijk gereden afzonderlijke trajecten af. Daarnaast zien we dat het NVB in 2023 ook minder ressorten bereikte dan afgesproken in de contracten. Een belangrijke verklaring voor het feit dat NVB niet op alle afgesproken trajecten rijdt, is de late ontvangst van subsidies door bushouders. Dit kan leiden tot het onderbreken van de busdienstverlening, omdat zij geen geld hebben om chauffeurs, brandstof of het onderhoud van de bussen te betalen.

Er is veel onduidelijkheid tussen de bij het openbaar busvervoer betrokken partijen

We zien allereerst dat het ministerie wel algemene doelstellingen heeft vastgesteld voor het beleid, gericht op het betaalbaar en bereikbaar stellen van de dienstverlening door het NVB, maar deze niet concreet heeft gemaakt. Zonder concrete doelen kan het ministerie het NVB als haar eigen parastataal bedrijf dan ook heel moeilijk aansturen. Tevens merken we op dat de doelstelling van het NVB niet geheel aansluit op die van het Ministerie van TCT. Ten derde zagen we dat het Ministerie van TCT niet meer over oude overzichten van trajecten beschikt die aanvankelijk onderhouden zouden moeten worden, en dat het NVB niet kan aangeven op hoeveel trajecten er daadwerkelijk wordt gereden. Overleg tussen het Ministerie van TCT en het NVB over het bovenstaande lijkt te ontbreken. Tenslotte zien we onduidelijkheid bij partijen over hoe het Ministerie van Financiën en Planning de hoogte van het subsidiebedrag bepaalt.

Dit alles brengt de Rekenkamer tot een aantal aanbevelingen om te helpen de tekortkomingen weg te werken. Daarbij staat centraal dat de coördinatie en sturing tussen het Ministerie van TCT, het NVB en het Ministerie van Financiën en Planning moet worden verbeterd om ervoor zorg te dragen dat de Surinaamse

bevolking dagelijks zorgeloos gebruik kan maken van bereikbaar en betaalbaar openbaar busvervoer. Meer in het bijzonder bevelen we de minister van TCT het volgende aan:

- Formuleer samen met het NVB werkbare concrete doelstellingen voor de betaalbaarheid en bereikbaarheid van het openbaar vervoer in Suriname.
- Maak duidelijke afspraken met het NVB over welke trajecten gereden moeten worden.
- Zorg voor bindende afspraken met het Ministerie van Financiën en Planning over het tijdig uitbetalen van subsidies aan de bushouders, zodat zij de trajecten kunnen blijven onderhouden.

7. Nawoord Rekenkamer

De Rekenkamer heeft het onderzoek met betrekking tot de doeltreffendheid van het beleid van het Ministerie van Transport Communicatie en Toerisme (TCT) inzake de subsidieverlening aan het Nationaal Vervoer Bedrijf Suriname (NVB) uitgevoerd. Wij stellen vast dat de minister van TCT erin is geslaagd de betaalbaarheid van het openbaar vervoer in de periode 2021 – 2023 constant gehouden heeft, maar daartegenover de bereikbaarheid is afgenomen met name door de late ontvangst van de subsidie.

In het schrijven van de Rekenkamer met als kenmerk CW/1119/du No. 0257.24 d.d. 28 november 2024 bood de Rekenkamer de minister van TCT het conceptrapport aan over het onderzoek Subsidieverlening Nationaal Vervoer Bedrijf Suriname (NVB) over de periode 2021 – 2023 met als titel “Nationaal Vervoer Bedrijf Suriname (NVB); Hoe bereikbaar en betaalbaar is het Openbaar Vervoer in Suriname”, voor een schriftelijke reactie op het voornoemd conceptrapport.
Vermeldenswaard is dat de minister van Transport Communicatie en Toerisme zijn reactie uitbleef ondanks herhaaldelijk contact is gelegd door de Rekenkamer.

Ingevolge artikel 35 lid 3 van de Wet Rekenkamer Suriname SB 2019 no.102 dient de minister erop toe te zien dat aan de opgenomen conclusies en aanbevelingen in het definitief rapport van de Rekenkamer, uitvoering wordt gegeven.

Bijlage I: Methodiek

De Rekenkamer heeft het onderzoek uitgevoerd door het toepassen van diverse methoden en waar nodig relevante en professionele oordeelvorming toegepast in overeenstemming met internationale controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Dit onderzoek is uitgevoerd in overeenstemming met de Wet Rekenkamer Suriname 2019 (S.B. 2019 no. 102), de ISSAI-standaarden (ISSAI 300 en 3000) en overige vigerende wet- en regelgeving.

Centraal in dit onderzoek staat de vraag of het beleid ten aanzien van het Nationaal Vervoersbedrijf Suriname (NVB) heeft geleid tot bereikbaar en betaalbaar busvervoer voor de samenleving gedurende de periode 2021 - 2023. De onderzoeksvragen die we daarbij stellen zijn:

Hoofdvraag

Is de minister van TCT met het gevoerd beleid voor NVB in staat geweest de dienstverlening voor passagiers bereikbaar en betaalbaar te houden, gedurende de periode 2021 - 2023?

Deelvragen

1. *Heeft de minister concrete doelstellingen geformuleerd voor het beleid, gericht op de bereikbaarheid en betaalbaarheid van de NVB-dienstverlening?*
2. *Wat is het beleid van de minister met betrekking tot de bereikbaarheid en betaalbaarheid van de dienstverlening voor het NVB?*
3. *Heeft het beleid van de minister voor het NVB geleid tot een dienstverlening die bereikbaar en betaalbaar is?*
4. *Waarom heeft het beleid van de minister voor het NVB wel of niet geleid tot bereikbaar en/of betaalbaar bus transport voor eenieder?*

Voor het beantwoorden van de toetsende vragen, in deze de vragen 1 en 3, zijn door de Rekenkamer normen geformuleerd om tot bevindingen te komen. Het gaat daarbij om de volgende normen per vraag:

Vastgestelde normen

Vraag	Normen
Heeft de minister van TCT concrete doelstellingen geformuleerd voor het beleid gericht op de betaalbaarheid en bereikbaarheid van de NVB-dienstverlening?	De doelen die de minister gesteld heeft zijn specifiek en realistisch op het gebied van bereikbaarheid en betaalbaarheid.

Vraag	Normen
Heeft het beleid van de minister van TCT voor het NVB geleid tot een dienstverlening die betaalbaar en bereikbaar is?	***Bereikbaarheid*:** ➢ NVB-bussen doen trajecten aan in alle districten met een wegennet én daarbinnen in alle ressorten. ➢ NVB-bussen doen trajecten dagelijks aan. ➢ NVB-bussen doen trajecten aan in woongebieden waar PLO-bussen niet rijden. ***Betaalbaarheid:*** ➢ Het tarief van het NVB is lager dan het tarief van PLO op dezelfde trajecten. ➢ Het tarief van het NVB is niet gestegen als aandeel van het gemiddeld beschikbaar inkomen.

Toelichting op uitvoering normentoets:

Tijdens het uitvoeren van dit onderzoek ten aanzien van de doelstelling, bereikbaarheid en betaalbaarheid zijn de volgende stappen doorlopen:

Doelstelling:

Vanuit het beleidsprogramma van het Ministerie van TCT zijn er doelstellingen geformuleerd voor het NVB. Ten aanzien van deze doelstellingen is de Rekenkamer nagegaan of de doelen specifiek genoeg zijn geformuleerd met betrekking tot de betaalbaarheid en de bereikbaarheid van de dienstverlening voor de passagiers. Vervolgens is getoetst of de doelstellingen van NVB overeenkomen met die van het Ministerie van TCT.

Bereikbaarheid:

Om de bereikbaarheid van het NVB te bepalen over de periode 2021 – 2023, heeft Rekenkamer de overzichten van de rittenstaten opgevraagd. We hebben een steekproef van de rittenstaten in de maand oktober van de jaren 2021, 2022 en 2023 genomen om te verifiëren welke bussen daadwerkelijk hebben gereden. Over de jaren 2022 en 2023 zijn zowel de overzichten als de rittenstaten ontvangen. Over het jaar 2021 zijn vanwege waterschade de rittenstaten van de maand oktober niet opgeleverd.

De Rekenkamer werkte vervolgens met het totaaloverzicht van het jaar 2021 dat het NVB heeft overgelegd. De rittenstaten van de maanden oktober van de jaren 2021 – 2023 zijn gesorteerd naar districten, ressorten en trajecten. Hierdoor kon er een analyse worden gemaakt van waar NVB wel en of niet rijdt. Door de analyse werd het duidelijk wat de toename en/of afname is per gebied.

Om verder de bereikbaarheid van NVB te toetsen is de dienstregeling geanalyseerd.

De Rekenkamer is nagegaan wat de frequentie is waarmee de diensten worden aangeboden aan de samenleving. De dienstregeling zoals ontvangen van NVB is geanalyseerd op basis van de 19 doublerende trajecten met PLO. Hierbij is nagegaan wat de spreiding van de vertrektijden per dag is en hoe vaak per week de diensten worden aangeboden.

Van NVB hebben wij ook een overzicht ontvangen van de contracten die afgesloten zijn over de periode 2020 -2025. Als eerst zijn alle dubbele trajecten en trajecten die onder verschillende namen voorkomen uit de lijst gehaald. De contracten die zijn overgebleven, hebben wij vervolgens gesorteerd per ressort en traject. Uiteindelijk kon er een analyse gemaakt worden van de trajecten die NVB volgens het contract zou moeten onderhouden en daar tegenover zijn de trajecten geplaatst die het NVB volgens de rittenstaat wel of niet heeft gereden.

Betaalbaarheid:

Voor het meetbaar maken van de betaalbaarheid werd er in eerste instantie contact opgenomen met het Algemeen Bureau voor de Statistiek (ABS). De macro-economische indicator die werd gehanteerd voor het meetbaar maken van de betaalbaarheid was toen het besteedbaar inkomen. Aangezien het ABS ons niet kon voorzien van statistieken over de voornoemde macro-economische indicator (besteedbaar inkomen) is door de Rekenkamer een manier gekozen om de betaalbaarheid meetbaar te maken.

Door middel van deskresearch werd duidelijk dat er door het Planbureau van Suriname (SPS) een voor ons beter te gebruiken macro-economische indicator wordt gehanteerd, genoemd het beschikbaar inkomen. Het beschikbaar inkomen had het voordeel dat er daarvan statistieken waren bijgehouden door het SPS in de voor ons onderzoek samenvallende periode, met name de periode 2021, 2022 en 2023. Het beschikbaar inkomen is gelijk aan het per capita reële nationaal inkomen tegen marktprijzen per maand.
Door de Rekenkamer is overleg gepleegd met het SPS over de meting van het beschikbaar inkomen**.** De methode van de berekening van het beschikbaar inkomen zoals nagerekend door de Rekenkamer bleek niet overeen te komen met de wijze van berekening door het SPS. De vaststelling van het beschikbaar inkomen oftewel het nationaal inkomen per capita per maand in Surinaamse Dollars kwam tot stand door middel van het delen van het bruto nationaal inkomen tegen marktprijzen door de midjaarlijkse bevolking. Als uitkomst kwamen de navolgende bedragen tot uitdrukking, te weten: voor het jaar 2021 SRD 6.933,50, voor het jaar 2022 SRD 10.902,50 en voor het jaar 2023 SRD 16.091,83. Op basis van voornoemde jaarbedragen werd het aandeel van het mogelijkerwijs te spenderen deel van het beschikbaar inkomen geïllustreerd, dat is uitgegeven aan het openbaar vervoer in de jaren 2021, 2022 en 2023.

Bijlage II: Tarieven NVB en PLO

In het onderzoek is er een vergelijking gemaakt tussen de tarieven van NVB en PLO op de 19 trajecten waar beide transsportmaatschappijen rijden. Hieronder vindt u de vergelijking per traject voor de jaren 2021 - 2023.

Tabel 1: Overzicht tarieven van NVB en PLO 2021-2022

Nr.	Tarieven NVB en PLO 2021 en 2022				
		NVB	**PLO**	**Verschil**	**% NVB t.o.v. PLO**
1	Atjoni	75.00	120.00	45.00	63%
2	Billiton	10.00	17.50	7.50	57%
3	Hannaslust- Magenta inval bus	7.50	10.00	2.50	75%
4	Helena Christina	7.50	12.50	5.00	60%
5	Houttuin.- Vredenburg	7.50	12.50	5.00	60%
6	Kasabaholo	5.00	10.00	5.00	50%
7	La Vigilantia	10.00	12.50	2.50	80%
8	P.O (Paramaribo - Onverwacht)	10.00	17.50	7.50	57%
9	Paramaribo - Albina	50.00	100.00	50.00	50%
10	TLF (Tout- Lui-Faut)	5.00	10.00	5.00	50%
11	Tourtonne	5.00	8.50	3.50	59%
12	Wageningen - Nw-Nickerie	15.00	45.00	30.00	33%
13	Zanderij	17.50	20.00	2.50	88%
14	Paramaribo - Moengo	40.00	70.00	30.00	57%
15	Paramaribo - PKS	7.50	12.50	5.00	60%
16	PSB/ Boma	10.00	10.00	-	0%
17	Lassay / MS	17.50	30.00	12.50	58%
18	Jarikaba	10.00	17.50	7.50	57%
19	Paramaribo - Nickerie	75.00	150.00	75.00	50%
	Gemiddeld tarief	**20.26**	**36.11**		

Bron: NVB/TCT/Rekenkamer

Tabel 2: overzicht tarieven van NVB en PLO 2023

Nr.	Tarieven NVB en PLO 2023				
		NVB	**PLO**	**Verschil**	**% NVB t.o.v. PLO**
1	Atjoni	75.00	170.00	95.00	44%
2	Billiton	10.00	22.00	12.00	45%
3	Hannaslust- Magenta inval bus	7.50	14.75	7.25	51%
4	Helena Christina	7.50	18.50	11.00	41%
5	Houttuin- Vredenburg	7.50	18.50	11.00	41%
6	Kasabaholo	5.00	14.75	9.75	34%
7	La Vigilantia	10.00	22.00	12.00	45%
8	P.O (Paramaribo - Onverwacht)	10.00	22.00	12.00	45%
9	Paramaribo - Albina	50.00	150.00	100.00	33%
10	TLF (Tout- Lui-Faut)	5.00	22.00	17.00	23%
11	Tourtonne	5.00	12.50	7.50	40%
12	Wageningen - Nickerie	15.00	25.00	10.00	60%
13	Zanderij	17.50	25.00	7.50	70%
14	Paramaribo - Moengo	40.00	100.00	60.00	40%
15	Paramaribo - PKS	7.50	18.50	11.00	41%
16	PSB/ Boma	10.00	14.75	4.75	68%
17	Lassay / MS	17.50	65.00	47.50	27%
18	Jarikaba	10.00	22.00	12.00	45%
19	Paramaribo - Nickerie	75.00	200.00	125.00	38%
	Gemiddeld	**20.26**	**50.38**		

Bron: NVB/TCT/Rekenkamer

Rekenkamer van Suriname
A : Waterkant 28
T : 475585
E : rekenkamer@rekenkamer.gov.sr
W : www.rekenkamer.sr