



Een agressief mobiliteitsbeleid gevraagd

Auteur(s):

Heijdra, B.J.

Hoogleraar-directeur van het NAK, OC-FEB, Universiteit van Amsterdam, en Katholieke Universiteit Brabant.

Verschenen in:

ESB, 82e jaargang, nr. 4132, pagina 940, 10 december 1997

Rubriek:

Reactie

Trefwoord(en):

verkeer, vervoer, infrastructuur

Dit artikel is een reactie op [Uitdagingen voor het Mobiliteitsbeleid](#) van M.A. Koning.

Het valt niet mee om de gebeurtenissen van morgen of overmorgen goed te voorspellen, dus het lijkt een schier onmogelijke taak om iets zinvol te zeggen over ontwikkelingen in de komende vijftig jaar. De scenario-aanpak van het Centraal Planbureau is desalniettemin een aantrekkelijk instrument om toch iets meer dan ik weet het niet te zeggen over de toekomst. Het modelmatige karakter van de aanpak zorgt er in ieder geval voor dat een hoge mate van consistentie wordt bereikt. Mijn reactie op het artikel van Koning, dat gebaseerd is op het hoofdstuk Mobiliteit uit de CPB studie, is in een drietal punten op te splitsen.

Openbaar vervoer. Koning schetst een wel erg pessimistisch beeld van het belang van het openbaar vervoer. Het Randstedelijke file-probleem wordt voornamelijk veroorzaakt door automobilisten die op weg zijn van of naar het werk. Volgens Koning voorziet het OV in de toekomst steeds slechter in de vraag naar personen-mobiliteit vanwege de toenemende verplaatsingsafstanden en de diffusie van het routenet. Het modal split-effect is gering vanwege het verschil in snelheid en comfort tussen auto en trein. Naar mijn gevoel onderschat Koning hierbij het belang van de communicatie revolutie.

Hierdoor zullen, ten eerste, de treinen van de toekomst mobiele werkplekken zijn met telefoon, e-mail en fax, zodat de reizigers hun reistijd op een productieve manier kunnen invullen. Ik verwacht dus dat het OV (mits de aanbieders bij de les blijven) in de komende 25 jaar dramatische voordelen zal behalen t.o.v. de auto. Een tweede effect van de communicatierevolutie is de toename van thuiswerken, zodat woon-werk verkeer om die reden zal afnemen¹. In mijn voorstelbare wereld zie ik ook de fabrieksarbeider vanuit zijn eigen huis met behulp van een robot-arm en via supersnelle glasvezellijnen zijn computer-aangestuurde machines bedienen. Die thuiswerkers van de toekomst zullen wel behoefte aan vervoer hebben, maar niet meer in het woon-werkverkeer.

Dubbeldoelstelling. Koning onderkent de complicaties van het feit dat de overheid zowel de bereikbaarheid als het milieu wil verbeteren (de zogenaamde dubbeldoelstelling), maar gaat in zijn beleidsadvies naar mijn gevoel niet ver genoeg. Het is uiteraard vanuit een welvaartseconomische optiek correct om voor ieder project niet alleen naar de puur economische netto baten te kijken maar ook naar de milieu-technische consequenties (uitstoot van giftige stoffen, lawaai, enz.). Er is evenwel niets of niemand mee gediend door van één bepaald project te verlangen dat het positief scoort op beide aspecten. Net als Koning zie ik de dubbeldoelstelling eerder als een uiterst effectief middel (in handen van belangengroepen) om sociaal-rendabele projecten de nek om te draaien. Naar mijn gevoel dient de dubbeldoelstelling dan ook verlaten te worden.

In tegenstelling tot Koning pleit ik wel voor compensatie. In het geval van de Betuwelijn bijvoorbeeld dient de meest sociaal-rendabele optie gekozen te worden met inachtneming van compensatie van omwonenden. Of zij na aanleg van de lijn blijven of verhuizen is irrelevant vanuit een welvaartseconomisch perspectief. Uiteindelijk komt het per individu neer op een afweging tussen het nut van respectievelijk stilte en geld. De milieudoelstelling kan de beleidsmaker beter afzonderlijk nastreven, bijvoorbeeld door ter compensatie wat meer bomen te planten op de Veluwe. In feite komt mijn betoog erop neer dat landeigenaren niet het volledige eigendomsrecht bezitten van de ruimte. Derhalve hoeven ze ook niet gecompenseerd te worden voor elke verandering die daarbinnen plaats vindt.

Draagvlak. Het bovenstaande compensatie-argument heeft verstrekkende gevolgen voor het creëren van draagvlak voor milieu- en verkeerstechnische maatregelen. Koning betoogt terecht dat dit laatste een belangrijke uitdaging voor het beleid is. Generieke brandstofheffingen vormen volgens hem een uitstekend instrument om zowel de congestie als de vervuiling aan te pakken, maar hebben weinig draagvlak omdat ze daadwerkelijk pijn veroorzaken. Naar mijn gevoel schat Koning het potentiële draagvlak van het accijnsinstrument te laag in omdat hij als enige compensatiemogelijkheid kijkt naar verlaging van de loon- en inkomstenbelasting. Van compensatiemaatregelen is meer effect te verwachten als deze aangrijpen op de vervoerswijzekeuze. De Randstedelijke automobilist kan beter als compensatie een goed en comfortabel OV krijgen.

Ik ben dan ook voorstander van een enorme uitbreiding van het Randstedelijke OV, gekoppeld aan rekeningrijden (om de congestie te bestrijden) en brandstofheffingen (om de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen). Mede omdat de gevolgen van de huidige vervuiling pas later voelbaar worden (klimaat!), kan extra draagvlak gecreëerd worden door intergenerationele herverdeling. Als toekomstige generaties vanwege huidig beleid in een schonere wereld geboren worden dan mogen ze daar best iets voor betalen. Door milieubeleid in combinatie met schuldbeleid te formuleren zijn aanmerkelijk omvangrijkere compensatiemaatregelen mogelijk. Het is jammer dat het inter-generatiele plaatje van het mobiliteitsbeleid niet is ingevuld door Koning en de zijnen. Maar wat niet is kan nog komen. De dynamische scenario-aanpak van het CPB is er namelijk uitermate geschikt voor

1 Zie het fascinerende boek van Frances Cairncross, *The death of distance: how the communications revolution will change our lives*, Harvard Business School Press, 1997. Cairncross presenteert een niet-modelmatige globale visie op wat de wereld te wachten staat de komende vijftig jaar.

Copyright © 1997 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)