

Fysieke maatregelen effectiever

De aard van het autoprobleem wijst niet in de richting van prijsverhogingen om de mobiliteit te verminderen. Autogebruik kan in sommige omstandigheden (bij voorbeeld bij een lage autodichtheid per km²) weinig negatieve gevolgen hebben en in andere gevallen (natuurgebieden, binnensteden) grote negatieve effecten. Uniforme, landelijke, prijsmaatregelen houden daar geen rekening mee.

Een belangrijk, vaak verwaarloosd, aspect is het ruimtebeslag door zulke volumineuze vervoermiddelen.

1. E.S. Pelle, Heeft mobiliteit zijn prijs?, *ESB*, 16 november 1994, blz. 1029.

Wordt massaal gebruik van stedelijke straten voor parkeren of autoverkeer toegestaan, dan wordt ander gebruik (zoals voor kinderspel) onmogelijk. De zelfstandigheid van iets oudere kinderen, het naar school kunnen lopen of fietsen, wordt ondermijnd. Dit leidt tot autogebruik door de ouders die kinderen naar diverse bestemmingen moeten brengen. Zulk autogebruik is een 'defensieve uitgaaf', vergelijkbaar met het door Pelle genoemde "steeds verder rijden om te recreëren zonder geluidshinder" of het aanbrengen van dubbel glas¹.

Fysieke maatregelen passen beter op de, per gebied zo verschillende, problematiek. Die kunnen rekening houden met immateriële schade zonder dat daarvoor een prijs in miljoenen guldens behoeft te worden bepaald. Het is niet nodig om voor bescherming van de natuur of van kinderen eerst een prijs te zetten op de natuur of de zelfstandigheid van de jeugd.

"Hogere accijnzen" zoals door Pelle genoemd, zijn niet verkeerd, maar nauwelijks van invloed op het autogebruik. Fysieke maatregelen wel. Wanneer een Waddeneiland geen auto's van anderen (dan ingezetenen) toelaat, werkt dit. Evenzo de zonering in Groningen, de versmalling van de Coolsingel, het scheppen van een voetgangersdomein.

Heel effectief is het bewust, door de centrale overheid, vaststellen van het aantal parkeerplaatsen in een bestemmingsgebied. Wordt dit aantal bij het strand van Zandvoort gehalveerd, dan komt dit de duinen ten goede en vermindert de stroom auto's erheen.

Zulke plaatsen horen bij het auto-stelsel en dienen, in het kader van consumptievrijheid, voor eenieder toegankelijk te zijn, niet voor een bevoorrechte groep. Verder dient de tarifiëring op zo'n parkeerterrein zodanig te zijn dat altijd tien procent van de plaatsen vrij is. Dit voorkomt rondrijden op zoek naar een plaats, voorkomt dubbel parkeren, en handhaaft de bereikbaarheid per auto als men zijn/haar auto voor die verplaatsing wil gebruiken.

Averechts beleid

Pelle stelt dat prijsverhoging traag werkt. "Zolang de ruimtelijke structuur op een hoge mobiliteit is ingesteld, zullen veel mensen hun kilometerconsumptie niet goed kunnen verminderen". Dit zal soms gelden,

maar geeft in zijn algemeenheid een onjuist beeld. Sommige autoroutes, zoals naar Zandvoort, lopen parallel aan railverbindingen. Bussen kunnen de capaciteit van de NS snel aanvullen. Afremming van het autogebruik bevordert carpoolen. Binnen de steden fungeert de auto veelal als 'overdekte fiets' (zonder goederen, zonder medepassagiers). De overheid geeft veel uit om autogebruik te vergemakkelijken. Toen Binnenlandse Zaken en Justitie nieuwe gebouwen in de binnenstad van de Residentie betrokken, werden parkeerplaatsen geschapen tegen f 10.000 of meer per stuk. Daarmee werd bereikt dat Haagse ambtenaren, die voorheen per fiets naar Binnenhof of Lange Poten gingen, de auto paktten. Een versluiserde subsidie, die in strijd met de comptabiliteitswet onder een ander 'hoofd' werd geboekt. Hetzelfde gebeurde toen een nieuw gebouw van de Erasmus Universiteit verrees, vlak bij de metro in Rotterdam-oost².

Fysieke maatregelen werken snel. Bescherming van resterende natuurgebieden, van de kwaliteit van de steden, en opheffen van files, zodat essentieel verkeer vlot kan doorstromen, worden zo bereikbaar. De ruimte- en financiële winst zijn enorm³. De consumptievrijheid van de burger kan fors worden vergroot.

W. Drees

De auteur was in 1971-1972 minister van Verkeer en Waterstaat in het kabinet-Biesheuvel.

1. 'Defensieve uitgaven' zijn onder meer belicht door F. Hirsch, *Social limits to growth*, Londen, 1977, bij voorbeeld op blz. 62.

2. "Wij herinneren ons nog goed dat, toen iedereen een beurs kreeg, de Erasmus Universiteit onmiddellijk noodzaak werd een groot parkeerterrein aan te leggen", J.J. van Duyn, *Algemeen Dagblad*, 19 november 1994.

3. Ramingen op basis van de Uitvoeringsnotitie Parkeerbeleid van J.R.H. Maij-Wegen, zijn door mij gepubliceerd in: Parkeersubsidie smooit distributieland, *Openbare Uitgaven*, 1994, nr. 2.



De maatschappelijke kosten van mobiliteit bestaan voor een belangrijk deel uit externe effecten van het autoverkeer. De vraag is nu, hoe deze externe kosten verminderd kunnen worden.

Eén manier hiertoe is, te trachten de externe kosten per autokilometer te verminderen. Hierop lijkt Mulder het beleid te willen richten, met maatregelen om de emissies van auto's te verminderen. Maar vaak zijn de verbeteringen die hiermee bereikt werden, grotendeels 'gecompenseerd' door de groei van het aantal autokilometers. Daar komt bij dat technische maatregelen niet voor alle problemen een oplossing bieden, bij voorbeeld niet voor het door Drees genoemde ruimtegebruik.

Beperking van de hoeveelheid verkeer is dus noodzakelijk om de maatschappelijke kosten te beheersen. Hiervoor staan in principe drie wegen open: het opleggen van beperkingen, het verhogen van de prijs, en het verminderen van de behoefte.

Zowel Mulder (lagere maximumsnelheid) als Drees (beperking parkeer ruimte) noemen maatregelen die aan het autoverkeer beperkingen opleggen. Groot voordeel van ge- en verboden is uiteraard dat ze op de plek waar ze gelden, zeer effectief zijn. En naarmate de beperkingen toenemen, wordt autorijden minder aantrekkelijk en zal de vraag dus afnemen. Belangrijk nadeel van 'hoeveelheidsbeleid' is echter, dat het geen onderscheid maakt tussen autoritten die veel of weinig nut opleveren. Dit verhoogt de economische kosten van het beleid. Verder is het effect van de beperkingen op de vraag niet altijd zo groot. Onder andere vanwege de door Mulder genoemde psychologische gehechtheid aan de auto, zijn veel mensen bereid in de file te blijven staan (zelfs als er een alternatief is, zoals nu al op mooie zomerdagen tussen Haarlem en Zandvoort zichtbaar is).

Bekende voordelen van prijsbeleid zijn, dat de wegen gevuld worden met mensen die er de meeste waarde aan hechten, en dat de prijzen die gebruikers opbrengen niet verloren gaan (zoals tijdverlies in de file), maar door de overheid besteed kunnen worden. Met name waar de ver-

zadigingsgrenzen van het wegennet bereikt worden, tellen deze voordelen. Terecht genoemde nadelen van prijsbeleid zijn dat het leidt tot sociale ongelijkheid, dat het hiermee niet mogelijk is om verkeer geheel uit woon- of natuurgebieden te weren, en dat het vaak niet direct leidt tot minder autoverkeer. Dit laatste heeft zeker ook te maken met de hoge inkomenselasticiteit van mobiliteit.

De oorzaak hiervan is niet voor elk reismotief gelijk. Een deel van de verplaatsingen hangt rechtstreeks af van de bedrijvigheid: naarmate er meer mensen werken, neemt het zakelijke en het woon-werkverkeer toe. Deze vraag naar mobiliteit hangt dus samen met het (nationaal) inkomen en zal op de korte termijn weinig prijs-

gevoelig zijn. Een ander deel van de verplaatsingen heeft een meer consumptief karakter: naar oma, het pret-park of juist de rust. Deze mobiliteitsuitgaven concurreren met andere consumptieve uitgaven. Dat betekent dat een stijging van het inkomen tot een toename van het verkeer met een sociaal-recreatief motief zal leiden, maar ook dat prijsstijgingen, mits sterk genoeg, tot substitutie naar andere vormen van vrijetijdsbesteding (of, wanneer het kwaliteitsverschil niet al te groot is, naar andere vormen van vervoer) aanleiding geven.

De hoge inkomenselasticiteit is dus relevant, maar geen reden om geen prijsbeleid te hoeven voeren. Wel lijkt het zinvol om hiernaast soms be-

perkingen aan het verkeer op te leggen, en te trachten de behoefte aan verplaatsingen te verminderen. Enerzijds wordt zo een bijdrage geleverd aan vermindering van het minst prijsgevoelige verkeer, anderzijds wordt de prijsgevoeligheid van de vraag naar mobiliteit hiermee groter.

In ieder geval kan de conclusie dat, wie ons hoge welvaartspeil wil hebben moet accepteren dat er heel veel auto's zijn, alleen getrokken worden als alle externe kosten van het autoverkeer door de gebruikers zelf betaald worden. Voor het zover is, is nog heel wat prijsbeleid nodig.

E.S. Pelle
