

# Heeft mobiliteit zijn prijs?

De Nederlandse overheid legde in 1990 ruim 4 miljard gulden toe op de mobiliteit van haar inwoners. Als ook rekening wordt gehouden met externe kosten van het verkeer, stijgt dit bedrag tot f 8 à 11 miljard. Dit blijkt uit een recent uitgebrachte studie van het IOO<sup>1</sup>. De belangrijkste uitgaven zijn voor infrastructuur en voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Inkomsten komen vooral uit belastingen en accijnzen op het autoverkeer. Het autoverkeer is ook verantwoordelijk voor de meeste externe kosten: ongelukken, ruimtegebruik, luchtvervuiling en congestie. Het IOO koos er voor om alleen de kosten mee te tellen waarvan de monetaire waarde goed te bepalen was, reden dat de externe kosten met f 4 à 7 miljard in dit onderzoek veel lager zijn dan elders<sup>2</sup>.

Wat heb je nu aan zo'n balans? De studie levert inzicht op in de geldstromen tussen overheid en verkeersdeelnemers, maar vanwege de soms omstreden keuzes zal niet iedereen met de saldi in kunnen stemmen. Daarbij komt dat subsidies of heffingen niet ongewenst hoeven te zijn, als er een motief in het spel is dat buiten de mobiliteit ligt, zoals de inkomensverdeling of de financiering van overheidsuitgaven. Toch lijken politici en economen het er over eens dat de maatschappelijke kosten van de mobiliteit hoger zijn dan gewenst (zij het dat de zichtbare kosten van files en van de exploitatie van bus en trein meer aandacht trekken dan de onzichtbare milieuvuiling). Het blijkt echter niet eenvoudig om de mobiliteit, na jaren van sterke groei, aan banden te leggen.

Vanaf de opkomst van de personenauto, in de jaren zestig, was er weinig oog voor de externe kosten en was de prijs van het autorijden dus relatief laag. Hierdoor, en door de sterke inkomensgroei, werd de auto betaalbaar voor grote groepen die tegelijkertijd het politieke draagvlak vormden voor een ambitieus wegenbouwprogramma. Resultaat was een enorme groei van het aantal afgelegde kilometers. Deze groei had niet alleen grote invloed op leefpatronen, maar ook op het functioneren van verschillende markten en op de ruimtelijke structuur van Nederland.

Zo werd het mogelijk om een baan te zoeken in een wijdere straal om de eigen woonplaats. Dit kwam het functioneren van de *arbeidsmarkt* ten goede: tekorten en overschotten op regionale arbeidsmarkten vielen eerder tegen elkaar weg. Werknemers die wél wilden verhuizen, konden 'buiten' een *woning* zoeken met een kwaliteit die er in de stad niet was. Ten slotte konden aanbieders van *produkten en diensten* zich steeds verder specialiseren en schaalvoordelen uitbuiten: het aantal potentiële klanten nam immers toe.

Deze ontwikkelingen veranderden de ruimtelijke structuur van Nederland. Eén van de gevolgen was de economische integratie tussen plaatsen en regio's in het land; goede bereikbaarheid kon voorkomen dat regio's een sterke economische achterstand ople-

pen. Tegelijk kwam er 'specialisatie' in het ruimtegebruik. Werken, wonen, winkelen en recreëren werden steeds meer gescheiden, zowel in het land als in de stad. Het ruimtelijk beleid (slaapsteden!) ondersteunde deze ontwikkeling. Overigens leverde het verkeer zelf ook een bijdrage: men moest steeds verder rijden om te recreëren zonder geluidshinder...

De massamobiliteit vergrootte het bereik van arbeids- en produktmarkten en maakte zo efficiëncywinsten mogelijk, die een stimulans waren voor de economische groei. Of de veranderingen in de ruimtelijke structuur als gevolg van de goedkope mobiliteit positief of negatief gewaardeerd moeten worden, is moeilijker te zeggen. Wel is het een realiteit dat de maatschappelijke kosten van de massale mobiliteit steeds zichtbaarder en voelbaarder worden.

Het verhogen van de prijs van mobiliteit is economisch de meest aangewezen weg om dit probleem aan te pakken. Hogere accijnzen en duurdere kaartjes verhogen de inkomsten voor de overheid, waarvan de kosten van de mobiliteit betaald kunnen worden. Tegelijkertijd zullen er minder maatschappelijke kosten veroorzaakt worden, omdat de vraag naar mobiliteit afneemt. Dat laatste effect heeft echter tijd nodig. Zolang de ruimtelijke structuur op een hoge mobiliteit is ingesteld, zullen veel mensen hun kilometerconsumptie niet goed kunnen verminderen en dus gewoon de hogere prijzen betalen. Pas na lange tijd gaan de prijzen ook beslissingen beïnvloeden over de woon- en werkplaatsen van burgers en de vestigingsplaats van bedrijven (net als de relatief lage prijzen in de afgelopen decennia dat deden). Dan neemt de prijsgevoeligheid van de vraag toe. De moeilijke politieke haalbaarheid van een meer stringent prijsbeleid zal deels te wijten zijn aan de pijn die op de korte termijn geleden moet worden.

Echter, prijsverhogingen zijn nodig, net als de veranderingen in de ruimtelijke structuur die er uiteindelijk het gevolg van zijn, om de maatschappelijke kosten van de mobiliteit te beperken. Prijsbeleid zou daarbij ondersteund kunnen worden met beleid dat rechtstreeks in deze ruimtelijke structuur ingrijpt. Met ruimtelijke planning, bestemmingsplannen en door de vestigingsplaatskeuze van ambtelijke diensten, kan de overheid trachten de afstand tussen wonen, werken en winkelen te verkleinen. Dat stelt mensen beter in staat om hun gedrag aan te passen, op het moment dat mobiliteit zijn werkelijke prijs krijgt.

## E.S. Pelle

1. E. Boneschansker, M.G. Lijesen en H. de Groot, *De prijs van mobiliteit in 1990, deel I: samenvatting*, Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven, Den Haag, 1994.

2. Het IOO maakt zelf een vergelijking met A.N. Bleijenberg, W.J. van den Berg en G. de Wit, *Maatschappelijke kosten van verkeer, literatuuroverzicht*, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 1994.