

Hoe langer, hoe mobieler

Nederland wordt hoe langer hoe mobieler. Het aantal autokilometers stijgt sneller dan verwacht en gewenst. Bereikbaarheid van 'mainports' en het milieu zijn in het geding. De doelstelling uit het *Tweede structuurschema verkeer en vervoer deel d* (SVV), dat de automobility tot het jaar 2010 niet meer mag stijgen dan 35%, zal binnen enkele jaren al zijn overschreden. Het SVV noemt veel beleidsvoornemens om de toenemende mobiliteit en de daarmee samenhangende problemen van leefbaarheid (milieu, verkeersveiligheid) en bereikbaarheid aan te pakken. Van concrete maatregelen is het echter nog nauwelijks gekomen, en wat er wel gedaan is, is weinig overtuigend. Dat wreekt zich.

De oorzaak van de weinig daadkrachtige houding ligt in de belangentegenstellingen die in de doelstellingen van het beleid zijn besloten. Maatregelen die uitstoot van schadelijke stoffen en geluidshinder verminderen en de mobiliteit beperken, kunnen de positie van Nederland als distributieland in gevaar brengen. Voorts zal duurdere mobiliteit vooral de laagste inkomensgroepen van verplaatsingsmogelijkheden beroven. Tegenover concurrentiepositie en immateriële welvaartseffecten staan echter de kosten van weginfrastructuur, de exploitatietekorten van het openbaar vervoer en de kosten van milieuvervuiling. Die afweging tussen kosten en baten wordt niet expliciet gemaakt, zodat geen evenwichtig beleid is te voeren. Daarnaast verhindert (gerede) twijfel over de effectiviteit van voorgestelde maatregelen dat er knopen worden doorgesneden. Daalt de mobiliteit wel echt, of stijgen slechts de kosten?

De meest in het oog springende mogelijkheid om de genoemde doelstellingen te bereiken, is het stimuleren van de overstap van auto naar openbaar vervoer. De milieubelasting daalt, de verkeersveiligheid neemt toe en er komen minder files. De mogelijkheden om dit te bewerkstelligen zijn echter beperkt. Schattingen van de kruiselasticiteiten tussen de prijs van het autogebruik en de vraag naar openbaar vervoer variëren van bijna 0 tot 0,2¹. Een automobilist zal nog eerder minder gaan rijden dan dat hij van het openbaar vervoer gebruik gaat maken. Daarvoor is de capaciteit van het openbaar vervoer trouwens ook te beperkt. Bovendien bestaat het gevaar dat kwaliteitsverbetering nieuwe verkeersstromen oproept, in plaats van dat deze zich verleggen naar een andere transportwijze.

Voor de meeste reizigers is niet de prijs maar de reistijd het belangrijkste criterium om voor de auto dan wel het openbaar vervoer te kiezen. Vooral op afstanden tussen de vijf en veertig kilometer scoort het openbaar vervoer op dit punt ongunstig. Juist op dit traject worden (daarom) de meeste autoritten gemaakt. Voor veel van deze forensen is het openbaar vervoer geen alternatief, omdat dat in de woonplaats nauwelijks aanwezig is. De achterstand van het openbaar vervoer is het laatste decennium nog vergroot, omdat bedrijven zich steeds meer zijn gaan verspreiden over bedrijvenparken aan toegangswegen. Zo'n diffuus patroon van locaties is met het openbaar vervoer nauwelijks bereikbaar te maken.

Aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto kan daarom slechts in beperkte mate aan de mobiliteitsdoelstellingen bijdragen. Het is daarom veel effectiever het beleid te richten op het verlagen van de mobiliteit als geheel, dan op substitutie tussen vervoerswijzen. Hoewel prijselasticiteiten op korte termijn gering zijn, lijkt het inzetten van het prijsmechanisme hier toch het enige middel dat op termijn effect sorteert. Zolang in mobiliteit de prijs van congestie (in het SVV geraamd op f 1 mrd. per jaar) en milieubelasting niet of onvoldoende zijn begrepen, zal de mobiliteit hoger uitvallen dan maatschappelijk optimaal is. Aangezien de baten van mobiliteit grotendeels individueel zijn (zakelijk verkeer, vrijheid) en de kosten voor een groot deel door de maatschappij als geheel worden gedragen, zal een afweging tussen kosten en baten tot een aanmerkelijk hogere prijs moeten leiden.

Deze prijs zal in eerste instantie vooral het aantal verplaatsingen in de recreatieve en sociale sfeer verminderen. Op langere termijn kunnen er echter ook op het gebied van het woon-werkverkeer effecten optreden. Mensen worden gestimuleerd dichter bij hun werk te gaan wonen, of vaker thuis te werken. Bedrijven zullen in hun locatiekeuze naast de kosten van huisvesting ook (meer) rekening gaan houden met de kosten van bereikbaarheid. Een vestigingsbeleid voor bedrijven en woningen kan deze processen stimuleren. Flexibele werk- en winkeltijden en bij voorbeeld een vierdaagse werkweek kunnen de congestie verder verminderen en de bereikbaarheid bevorderen.

Op het eerste gezicht zal een dergelijk prijs-plus-aanvullend beleid voor veel mensen en bedrijven ongunstiger uitvallen. Voor het zakelijke verkeer staat tegenover de hogere prijs echter een grotere snelheid en betrouwbaarheid van het wegvervoer door vermindering van files. Voor groepen met lage inkomens kan inzet van het prijsmechanisme betekenen dat autorijden en treinreizen wellicht nauwelijks meer betaalbaar is. Belastingverlaging, mogelijk door minder hoge overheidsbijdragen aan openbaar vervoer en de aanleg van wegen, is echter een veel efficiëntere manier om de mogelijkheid tot reizen veilig te stellen.

Veel mobiliteitsbeperkende en bereikbaarheidsverhogende maatregelen blijken nauwelijks effectief, omdat deze doelstellingen te veel als tegenstellingen worden gezien. Een goede prijsstelling op basis van een afweging tussen de maatschappelijke kosten en baten van mobiliteit, moet echter voor zowel meer leefbaarheid als een betere bereikbaarheid kunnen zorgen, zonder dat de welvaart als geheel er op achteruit gaat.

D.E. Ernste

1. P.H.L. Bovy, A. Baanders en J. van der Waard, Hoe kan dat nou? Substitutiemogelijkheden tussen auto en openbaar vervoer, in: J.M. Jager (red.), *Colloquium vervoersplanning speurwerk 1990*, Delft, 1990, blz. 129.