



Minder files

Auteur(s):

Ploeg, F. van der

Verbonden aan de Universiteit van Amsterdam en algemeen financieel woordvoerder van de Tweede-Kamerfractie van de PvdA.

Verschenen in:

ESB, 81e jaargang, nr. 4074, pagina 787, 25 september 1996

Rubriek:

Column

Trefwoord(en):

verkeer, vervoer, infrastructuur

De laatste jaren steeg het aantal files sterker dan het autoverkeer. Dit leidt tot ongewenst gebruik van sluiproutes, frustratie, overlast en verspilling van waardevolle tijd. De economische kosten van files zijn enorm. Immers, als automobilisten zouden werken in de tijd die in files doorgebracht wordt, wordt het nationale inkomen een stuk hoger. Naast de kosten van files zijn er andere kosten verbonden aan excessief gebruik van de wegen. Te denken valt aan slijtage van het wegdek, verkeersslachtoffers en de milieuschade van de immer stijgende CO₂-uitstoot. Wat kan de overheid doen om te voorkomen dat de wegen dichtslibben en Nederland een Los Angeles wordt?

De overheid kan natuurlijk meer asfalt aanleggen. Probleem is dat een groter aanbod van wegen meer autogebruik uitlokt, met alle nadelige gevolgen voor het milieu vandien. Wel ligt het voor de hand meer asfalt te reserveren of aan te leggen ten behoeve van busbanen, fietspaden en toerit-dosering.

Nog beter is het dat de overheid een reëel alternatief voor de auto biedt en fors investeert in het openbaar vervoer (bijvoorbeeld in light rail). De toegezegde twee miljard gulden is slechts een (belangrijke) druppel op een gloeiende plaat. Overigens betekent een impuls voor het openbaar vervoer niet het klakkeloos afboeken van exploitatietekorten, maar het investeren in nieuwe lijnen en een betere dienstverlening. Doel is dat de reistijd met fiets en openbaar vervoer vergelijkbaar is met die van de auto.

Essentieel is dat regionale besturen budgetten voortaan rechtstreeks vanuit Den Haag krijgen en zelf mogen besluiten of deze aangewend worden voor lokale trein-, bus- of taxidiensten. Immers, soms is het goedkoper een bus drie keer per uur te laten rijden op een onrendabele lijn dan een trein één keer per uur. Door concurrentie toe te staan en monopolies (zoals dat van VSN) open te breken, door een actief regionaal bestuur gericht te laten aanbesteden, door 'cherry picking' tegen te gaan en door een geïntegreerd kaartstelsel te ontwikkelen, ontstaat openbaar vervoer dat toegespitst is op de behoeften van de samenleving. Natuurlijk kan de overheid ook het gebruik van de auto beperken door de prijs van trein- en buskaartjes laag te houden, maar minstens zo belangrijk is een goede service aan de reiziger. Gerealiseerd moet echter worden dat ook het openbaar vervoer, weliswaar in mindere mate, bijdraagt aan milieuvervuiling.

Naast het aanmoedigen van alternatieven voor de auto door het stimuleren van fietspaden, busbanen en openbaar vervoer, is een beperking van de vervoersvraag essentieel. In de allereerste plaats betekent dit dat de kosten van het rijden in een auto meer in overeenstemming gebracht moeten worden met de maatschappelijke kosten. De verhoging van de benzine-accijns met bruto vijftien cent is gebruikt om de motorrijtuigenbelasting te verlagen. Voor de gemiddelde automobilist is dus geen sprake van hogere kosten. Mensen die in een zuinige auto rijden en minder dan circa 15.000 kilometers per jaar rijden gaan er op vooruit, terwijl degenen die in een dikke slee veel kilometers maken er fors op achteruit gaan. Met een prijselasticiteit van 0,4 daalt het aantal autokilometers met drie procent, maar als mensen overstappen op zuiniger auto's is het effect op de CO₂-uitstoot op langere termijn dubbel zo groot.

Daarnaast is het de vraag of het noodzakelijk is ook de gemiddelde prijs van het rijden in de auto te verhogen. Zelfs als dergelijk beleid het gebruik van de auto niet significant afremt, is het toch gewenst. Immers, het is optimaal (in de zin van minder gedragsverstoringen) om de collectieve sector te financieren door de activiteiten die het minst prijsgevoelig zijn relatief zwaar te belasten. Naast verslavingen als tabak en alcohol is autorijden dus een aantrekkelijk doelwit voor elke minister van Financiën.

Cruciaal is echter dat de overheid zo spoedig mogelijk rekeningrijden invoert. De huidige stand van technologie staat invoering vanaf 1998 toe. Belangrijkste doel van rekeningrijden is efficiënter om te gaan met de schaarse wegecapaciteit door op filegevoelige plaatsen en tijden een hogere prijs te rekenen. Vooral mensen met veel vrije tijd, flexibele arbeidstijden en lage inkomens worden door rekeningrijden gestimuleerd de spits te mijden.

Op de lange termijn is het belangrijk dat fouten uit het verleden niet herhaald worden en dat de overheid stimuleert dat meer mensen dichterbij hun werk gaan wonen. Dit vereist een betere aansluiting van plannen voor de volkshuisvesting en de vervoersinfrastructuur. Geen wonder dat het thema van ruimtelijke ordening hoog op de agenda van het kabinet prijkt. Op de kortere termijn kan het woonwerkverkeer teruggedrongen worden door de verhuiskostenregeling in de inkomstenbelasting te verruimen en wellicht door de overdrachtsbelasting kwijt te schelden bij verhuizing gedwongen door verandering van baan.

Meer fundamenteel is een herbezinning op de slogan Nederland distributieland. Door de geografische ligging van Nederland zijn transport en distributie en in het verlengde daarvan bulkproductie van oudsher essentieel voor onze economie. Toch moeten we ons afvragen hoe Nederland kan omschakelen naar een meer kennisintensieve, milieuvriendelijke economie met meer toegevoegde waarde,

minder bulkverbruik van schaarse grondstoffen en minder verkeer. De nieuwe slogan 'van mainport naar brainport' vereist een politieke keuze om de komende jaren meer te investeren in onderwijs, onderzoek en ontwikkeling.

Copyright © 1996 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)