

Minder of schonere mobiliteit?

Moet uit milieu-oogpunt de mobiliteit worden beperkt met behulp van het prijsmechanisme, of kunnen technische oplossingen de milieuschade beperken zonder dat de mobiliteit hoeft te verminderen?

In het redactioneel van *ESB* van 3 april betoogt D.E. Ernste dat de mobiliteit hoger zal zijn dan maatschappelijk optimaal, zolang het individu niet de werkelijke maatschappelijke kosten van zijn mobiliteit krijgt toegerekend en meeneemt in zijn kosten/baten-afweging. Als dit wel gebeurt, dan zal de lange-termijnprijselasticiteit van de vraag naar mobiliteit uiteindelijk een situatie creëren met een lagere, duurdere en kwalitatief betere mobiliteit en een leefbaarder land, zo ongeveer luidt het betoog.

Hier rijst onmiddellijk de vraag hoever je moet gaan met een prijsverhoging om (a) de hardnekkige inelasticiteit van de mobiliteitsbehoefte te doorbreken, en (b) de schaarste van ruimte, rust en schone lucht werkelijk in een prijs uit te drukken. Vooralsnog biedt hanteren van het prijsmechanisme slechts de zekerheid van de geldopbrengst, relatief makkelijke uitvoerbaarheid, en legitimiteitsmeerbaarheid via het milieukostenargument.

Onzeker blijft echter in welke mate en op welke termijn je er de mobiliteit mee terugdringt. Mobiliteit hangt onverbrekelijk samen met de manier waarop wij onze maatschappij, ons land, hebben ingericht voor wonen, werken en winkelen; dat laat zich niet gemakkelijk veranderen. Er bestaat een torenhoge bestedingspreferentie voor individuele mobiliteit. Het via hoge prijzen terugdringen van de mobiliteit zonder economisch nut (wie bepaalt dat?) zal misschien wel werken, maar biedt weinig soelaas voor de spits-file, waarin zich vermoedelijk weinig recreanten ophouden.

Bovendien zal elke mobiliteitsbeperkende politiek ook nog moeten opboksen tegen een aantal mobiliteitsverhogende tendenzen, zoals (hopelijk) een hogere arbeidsparticipatie, groei van het aantal huishoudens, en ook het wegvallen van de Europese binnengrenzen en logistie-

ke ontwikkelingen als 'just-in-time'-toeleveringen en verhoogde bestelfrequentie. En dan zijn er ten slotte twee belangrijke aspecten: de heilzame werking van mobiliteit voor de arbeidsmarkt, plus de werkgelegenheid in de 'mobiliteits-industrie' zelf, die het discutabel maken of het beperken van mobiliteit wel zo'n uitgesproken maatschappelijk belang is. Kortom, de werking van het prijsinstrument is te onzeker, te willekeurig, te indirect en te traag om ons op te verlaten, als het gaat om zulke urgente en belangrijke zaken als bereikbaarheid en leefbaarheid, en de vraag naar het maatschappelijk optimum van mobiliteit een te moeilijke om de beantwoording daarvan over te laten aan de 'onzichtbare hand' van de economie.

Dat er in allerlei plannen toch steeds weer naar het prijsinstrument gegrepen wordt, typeert de machteloze dandrang van dit moment. Want maatregelen die echt werken, die langs *directe* weg de mobiliteit reguleren en de milieu-effecten verminderen, vereisen voor de korte termijn de politieke moed om desnoods draconische beperkende maatregelen te nemen. Voor de langere termijn vereist dit een grote organisatorische en technologische inspanning gebaseerd op een constructieve visie.

Want de technologie biedt nog volop perspectieven. Wat er in de meeste bedrijven al gebeurt met de goederenstroom, besturing met de computer, is voor de verkeersstroom nog een wenkend perspectief. Intelligente weg/voertuig-systemen zijn geen overdreven futurisme en kunnen de capaciteit van het bestaande snelwegennet aanzienlijk verhogen. De gedragsvrijheid van de individuele automobilist binnen het verkeerssysteem zal dan wel drastisch worden beperkt terwille van de optimale doorstroming. Voertuigen die het leefmilieu aanzienlijk minder belasten, liggen in het verschiet; de ont-

wikkeling van 'schonere' verbrandingsmotoren gaat verder; in de ontwikkeling van de elektrisch of elektrisch/hybride aangedreven auto voor gebruik in stedelijke agglomeraties lijkt een doorbraak dichtbij. Overheden kunnen door regels en fiscale maatregelen deze ontwikkelingen sterk aanmoedigen. Aan het railvervoer ten slotte – geen oplossing, maar wel een belangrijke bijdrage – valt nog enorm veel te ontwikkelen.

Ook de kosten van infrastructuur, benodigd voor een betere verkeersregulering, en de hogere kosten van het 'schone en intelligente' voertuig zullen de prijs van onze mobiliteit verhogen, echter op een constructievere manier en zonder de mobiliteit in essentie te beperken. Leefbaarheid en bereikbaarheid moeten ook behouden kunnen blijven zonder de klok terug te zetten.

J.A. Lotgering

Naschrift

Centraal in de mobiliteitsdiscussie staat de afweging tussen de kosten en baten van mobiliteit, zodanig dat een maatschappelijk optimum wordt bereikt. Zolang milieu een te lage (of zelfs helemaal geen) prijs heeft, valt de afweging tussen wel en niet reizen zo uit dat een suboptimale situatie ontstaat.

Als politici moeten besluiten over de regulering van mobiliteit, zoals de heer Lotgering voorstelt, geldt het zelfde. De zichtbare baten (concurrentiepositie, werkgelegenheid) zullen zwaarder wegen dan de onzichtbare kosten (milieuvuiling) van mobiliteit. Daarom is de mobiliteitsdoelstelling voor 2010 nu al bijna overschreden.

Natuurlijk zullen technische oplossingen de kosten van mobiliteit beperken, maar ook hierbij speelt het prijsmechanisme een cruciale rol. De auto-industrie bij voorbeeld, zal alleen investeren in nieuwe technieken als dat rendabel is. Als de investering via regulering moet worden afgedwongen zullen de betrokkenen alles in het werk stellen om de invoering van nieuwe technieken te vertragen. De introductie van de katalysator is daar een duidelijk voorbeeld van.

De technische oplossingen die de heer Lotgering voorstelt zijn boven-

dien geen voldoende oplossing. Elektrische auto's stoten geen vervuillende stoffen uit, maar de stroom die nodig is om de accu's op te laden moet wel worden opgewekt in elektriciteitscentrales. De kosten van mobiliteit verschuiven, maar zij verdwijnen niet.

Het lijkt daarom onvermijdelijk dat mensen in hun mobiliteit worden beperkt. Dat is de prijs die ze voor minder milieuvervuiling en een betere bereikbaarheid voor het zakelijke verkeer moeten betalen. Doe je dat via regulering dan ontstaat er willekeur, vertraging en beperk je de keuzevrijheid. Doe je dat via het prijsmechanisme dan heb je een instrument in handen om technische oplossingen af te dwingen en mensen te stimuleren dichterbij hun werk te gaan wonen, terwijl je ze de vrijheid laat daar zelf over te beslissen op basis van de werkelijke kosten en baten. Je zet de klok daarmee niet terug, maar zorgt dat zij blijft lopen.

D.E. Ernste