

Mobiliteit tegen (w)elke prijs?

Het verhogen van de prijs van de (auto)mobiliteit is nodig om het probleem van de negatieve externe effecten aan te pakken, concludeert Pelle in ESB van 16 november jl. Maar prijsverhogingen helpen nauwelijks om de mobiliteit te verminderen, aldus Mulder. En fysieke maatregelen zijn doelmatiger, aldus Drees.

Het verhogen van de prijs van mobiliteit is economisch de meest aangewezen weg voor de aanpak van het probleem dat de maatschappelijke kosten hoger zijn dan wat de reiziger in feite betaalt. Die te lage prijs heeft geleid tot het ontstaan van een ruimtelijke structuur, die op een hoge mobiliteit is ingesteld. Het veranderen van die structuur kost veel tijd. Daarom zijn de effecten van prijsverhogingen pas na langere tijd te verwachten. Dat concludeert Pelle in een betoog dat logisch klinkt, maar waarop toch veel valt af te dingen¹. Er moet op gereageerd worden mede omdat tegenwoordig vaker suggesties in die richting worden gedaan.

Pelles argumentatie gaat voorbij aan twee belangrijke gegevens. Ten eerste dat mobiliteit behalve een prijs ook een inkomenselasticiteit heeft. Ten tweede dat prijsverhogingen leiden tot gedragsaanpassingen die erop gericht zijn wel de kosten van het autorijden omlaag te brengen, maar niet de mobiliteit zelf.

Inkomenselasticiteit

A priori kan men verwachten dat inkomen een veel belangrijker verklaaringsfactor voor mobiliteit is dan prijs. In een samenleving waarin de welvaart nog steeds toeneemt komt het verhogen van de prijs daarom neer op dweilen met de kraan open.

Overall in de wereld blijkt dat toename van de welvaart direct een sterke toename van de mobiliteit tot gevolg heeft. Vooral de auto is in de gehele wereld een fel begeerd consumptiegoed. Iedereen weet ook hoe dat komt. De auto geeft een zeer grote mate van vrijheid om zich te verplaatsen. Een vrijheid, die in dit tijdperk van individualisme hoog gewaardeerd wordt. De mondiaal waarneembare sterke preferentie voor de auto berust op krachtige psychologi-

sche motieven, die zeker op korte termijn niet te veranderen zijn.

De beschikbare alternatieven – lopen, fietsen en het openbaar vervoer – hebben zoveel meer beperkingen en bieden zoveel minder comfort dat ze slechts zwakke substituten zijn. Dat kan verklaren waarom blijkens de ervaring verbetering van het openbaar vervoer eerder leidt tot toename van de totale mobiliteit dan tot vermindering van het autoverkeer.

Gedragsaanpassing

Een tweede reden waarom betwijfeld kan worden dat met prijsverhoging een vermindering van het autoverkeer kan worden bereikt, is dat het bezit en gebruik van personenauto's vele verschijningsvormen met zeer uiteenlopende prijskaartjes kent. Vanaf de knutselaar, die voor een paar honderd gulden een oud vehikel heeft gekocht tot en met de rijkaart, die een super-de-luxe wagen met chauffeur heeft.

Op grond van de sterke psychologische drang tot eigen autobezit is te verwachten dat vele automobilisten bij prijsverhogingen, die niet uit inkomensverhogingen bestreden kunnen worden, zullen proberen door wijzigingen in hun gedrag het autorijden toch betaalbaar te houden (zuiniger rijstijl, minder onderhoud, lagere verzekering, meer afwentelen op anderen, overschakelen op andere brandstof enz.).

Daarom is te voorzien dat voor zover prijsverhogingen tot een vermindering van het autorijden leiden, die vermindering vooral tot stand komt bij degenen met lagere inkomens. Bij iedere discussie over een sterke verhoging van de prijs van het autorijden is dan ook het moeilijk weerlegbare sociaal-politieke argument te horen dat autorijden niet een privilege van welgestelden mag worden.

Wat dan?

Moeten we dan maar accepteren dat ons leefmilieu steeds verder wordt bedorven door het almaar toenemende autoverkeer? Natuurlijk niet. Maar we moeten wel zo reëel zijn te erkennen dat gegeven de mondiaal waarneembare preferenties autoverkeer een onafwendbaar gevolg is van ons welvaartspeil. Wie ons hoge welvaartspeil wil hebben, moet accepteren dat er veel, heel veel auto's zijn.

Intussen kunnen en moeten we wel proberen de maatschappelijke nadelen van het autoverkeer te corrigeren. Te denken valt aan verlaging van de maximumsnelheid, aan het stellen van scherpere eisen aan auto's ten aanzien van geluid, uitlaatgassen, veiligheid en recyclebaarheid en vooral aan sterke intensivering van de controle op naleving van alle voorschriften.

Daar is veel meer politieke moed en doorzettingsvermogen voor nodig dan voor het afkondigen van nieuwe heffingen op mobiliteit. Wie denkt dat hij de verkeersdruk kan verminderen langs de relatief gemakkelijke weg van prijsverhogingen geeft zich over aan illusies.

K. Mulder