



Mobiliteitsmarkt

Auteur(s):

Pelle, E.S.

Verschenen in:

ESB, 84e jaargang, nr. 4197, pagina 241, 2 april 1999

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):

verkeer, vervoer, infrastructuur

Het eerste serieuze voornemen om rekeningrijden in te voeren heeft al grote beroering veroorzaakt. Maar dit is nog maar het begin. Mobiliteit is jarenlang te goedkoop geweest, en de tijd lijkt aangebroken om daar een einde aan te maken. Het ene na het andere plan wordt gelanceerd: rekeningrijden, verhoging van de bezine-accijns, een kilometerheffing voor automobilisten en een infra-heffing voor treinreizigers. De achterliggende filosofie is te vinden in de onlangs verschenen *Perspectievennota*, waarin het ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met lagere overheden een voorzet doet voor de benadering van mobiliteitsproblemen in de komende jaren. Vooral het hoofdstuk 'Sturing: overheid, markt en prijsmechanisme' is interessant. Het doet nog het meest aan een elementaire inleiding micro-economie denken. Verkeer en vervoer als een mobiliteitsmarkt, waarop prijsprikkels voor de aansluiting tussen vraag en aanbod zorgen. De nota gaat in de op de vormgeving van zo'n markt, maar waar zou dat allemaal toe leiden?

Uitgangspunt voor een goed functionerende markt is, dat de externe kosten geïnternaliseerd worden. Of autorijden dan veel duurder moet worden is niet helemaal duidelijk. De *Perspectievennota* refereert aan een IOO-berekening uit 1993, dat de externe kosten en belastingen van autogebruik min of meer in evenwicht zijn. Maar voor een aantal externe effecten van de auto geldt dat de financiële waardering kan fluctueren, afhankelijk van kennis (over de gevolgen van het broeikas-effect), preferenties (voor stilte en natuur) en verkeersdruk (hoe meer tijdverlies automobilisten ondervinden van het weggebruik van hun collega's, hoe groter de externe congestiekosten). Vasthouden aan het beginsel dat alle kosten in de prijs verwerkt moeten zijn, kan automobilisten nog wel degelijk duur komen te staan.

Actief prijsbeleid betekent vervolgens, dat de autokosten gevariabiliseerd worden. Daar komt het voorstel voor de kilometerheffing als vervanger van de motorrijtuigenbelasting vandaan. Zo'n maatregel hoeft niet tot lastenverzwaring voor alle automobilisten gezamenlijk te leiden, maar natuurlijk wel tot hogere lasten voor (veel)rijders. Ook congestieheffingen hebben dat effect, en dat zal alleen maar sterker worden. Prijsbewuste Nederlanders zullen iedere heffing willen ontlopen - zodat de files zich verplaatsen naar andere tijdstippen en wegen. En wat dan? De ervaringen met rekeningrijden in Singapore en parkeren in Amsterdam maken dat duidelijk: geleidelijk zal het bereik van de heffing worden uitgebreid.

Hoe duurder autorijden zo wordt, hoe duurder ook het openbaar vervoer kan worden. Dat is in lijn met het uitgangspunt (openbaar vervoer is nu niet kostendekkend), en heffingen voor automobilisten maken het mogelijk de tarieven de laten stijgen zonder massaal reizigersverlies. De laatste jaren hebben we dit al kunnen zien. De gemiddelde tariefstijging van de spoorwegen viel erg mee, maar de tarieven voor reizen in de ochtendspits zijn veel harder gestegen dan dat gemiddelde. Zo gaf ook NS er blijk van de elementaire micro-economie te beheersen: als de vraag het aanbod overstijgt, verhoog je de prijzen en neem je eventueel reizigersverlies op de koop toe. Een andere forse prijsstijging is zichtbaar op het platteland, waar lijndienstvervoer geleidelijk wordt vervangen door taxi-achtige systemen, met soms taxi-achtige tarieven. Aan het oude principe dat openbaar vervoer overal in Nederland even duur moest zijn, komt zo een einde. Door een betaling voor het gebruik van de rails te vragen, versterkt de rijksoverheid de werking van dit mechanisme nog verder.

Wat resulteert zijn twee zaken: een markt voor mobiliteit waarop de prijs het regulerend mechanisme is, en hogere mobiliteitskosten voor de burgers. Om met het laatste te beginnen: daar is op zich zelf niets op tegen, zolang we de gevolgen maar accepteren of verhelpen. Te denken valt aan effecten op de arbeidsmarkt (duurdere mobiliteit verkleint de regionale arbeidsmarkten en kan tot een hogere frictiewerkloosheid leiden), een onevenredig effect voor lager betaalde werknemers (als zij minder dan de hogere echalons de vrijheid van variabele werktijden hebben), voor de economische zelfstandigheid van vrouwen (als tweeverdieners moeilijker wordt), en voor bewoners van afgelegen gebieden. De micro-economie in de *Perspectievennota* besluit droogjes dat compensatie ervoor kan zorgen dat de sociale scherpe kanten er af worden gevijld. Hoe dat kan en de mate waarin dat moet gebeuren, blijft dan nog wel een open vraag.

Dan de werking van de mobiliteitsmarkt. Om het gebruik van verschillende vormen van infrastructuur te reguleren, lijkt het prijsmechanisme perfect. Met een geavanceerd systeem van kilometer- en rekeningrijden kan Rijkswaterstaat 'aan de kraantjes draaien' en de mobiliteitsstromen zo leiden dat de infrastructuur zo goed mogelijk benut wordt. Of het prijsmechanisme ook zo geweldig is in het reguleren van de totale mobiliteitsbehoefte, is een stuk twijfelachtiger. Weliswaar kun je stellen dat de impliciete subsidiëring de mobiliteit in de afgelopen jaren heeft doen toenemen (mensen zijn verder van hun werk gaan wonen en kopen bij de supermarkt in de stad zodat de dorpskruidenier failliet is), maar dat valt met een prijsstijging niet direct terug te draaien. De vraag naar mobiliteit wordt sterk bepaald door de locatie van wonen, werken en voorzieningen. Voor het in goede banen leiden van de mobiliteit is een integrale visie op ruimtelijke ordening en verkeersstromen van meer nut dan een inleiding micro-economie. Precies daar zit de tekortkoming van de *Perspectievennota*.

