



Verkeer(d)

Auteur(s):

Koopmans, C.
Stichting voor Economisch Onderzoek der Universiteit van Amsterdam.

Verschenen in:

ESB, 87e jaargang, nr. 4366, pagina 463, 14 juni 2002

Rubriek:

Prikkel

Trefwoord(en):

Het verkeers- en vervoersbeleid wordt al jarenlang geplaagd door drie hardnekkige misverstanden, die de Nederlandse samenleving miljarden euro's en honderden doden kosten.

Het eerste misverstand is dat beter openbaar vervoer het autogebruik vermindert. Uit onderzoek, ook van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zelf, blijkt al jarenlang dat dit niet of nauwelijks het geval is. Nieuw openbaar vervoer trekt vooral nieuwe reizigers aan. Dit komt omdat auto en openbaar vervoer weliswaar allebei manieren zijn om te reizen, maar voor het overige sterk verschillende eigenschappen hebben ¹. De substitutie is daardoor beperkt, net als bij koffie en thee. Het belangrijkste verschil is dat de auto vervoer van deur tot deur biedt; dat kan collectief vervoer nu eenmaal niet. Alleen waar parkeren of rijden onmogelijk dan wel zeer duur wordt gemaakt (zoals in het centrum van Amsterdam), stappen automobilisten over op het openbaar vervoer of de fiets. Maar dan is parkeerbeleid dus het centrale gedragsbeïnvloedende instrument en is extra openbaar vervoer hoogstens aanvullend beleid om capaciteitsproblemen te beperken. Maar openbaar vervoer aanleggen verkoopt politiek natuurlijk beter dan parkeerbeleid of rekeningrijden. Een product dat ver onder de kostprijs wordt verkocht, willen veel mensen wel hebben. Dezelfde mensen (en anderen) betalen de prijs voor een groot deel in de vorm van belastingen, maar dat is minder zichtbaar. Openbaar vervoer lijkt goedkoop maar is dat niet.

Het tweede misverstand is dat de ruimtelijk-economische structuur met investeringen in openbaar vervoer sterk kan worden beïnvloed. Zo wordt getracht de economische groei in het Noorden te bevorderen met de Zuiderzeelijn. Het kabinet heeft daar vorig jaar 2,7 miljard euro voor gereserveerd. Uit een degelijke maatschappelijke kosten-batenanalyse blijkt dat de baten van de lijn hoogstens de helft bedragen van de kosten ². Als we dit afzetten tegen de enkele duizenden banen die hiermee in het Noorden worden gecreëerd, is ouderwetse werkverschaffing aanzienlijk goedkoper. Alleen als diverse ongrijpbare en weinig plausibele extra baten op de arbeidsmarkt en de woningmarkt worden verondersteld, lijkt het project rendabel ³. Zelfs in het Noorden wordt inmiddels betwijfeld of het miljard euro dat men wordt geacht zelf bij te dragen, niet beter kan worden besteed. Over verspilling van Rijksgeld lijkt niemand zich druk te maken. Met het Rondje Randstad wordt geprobeerd de groei van Almere of een nieuwe 'Bollenstad' te beïnvloeden. Ook hier zijn de effecten beperkt. Uiteraard kunnen dergelijke ontwikkelingen wel met ruimtelijke ordening worden gestuurd, en kan beter openbaar vervoer - opnieuw - helpen om capaciteitstekorten op te lossen. Maar dan gaat het vaak om aanzienlijk minder visionaire maatregelen. We dalen af naar het minder aantrekkelijke uitvoeringsbeleid: langere treinen, inhaalsporen en beter management. Megalomane plannen verkopen echter beter dan slimme plannen.

Het derde misverstand is dat files het grootste probleem zijn. De kosten van files liggen in de orde van grootte van één à twee miljard euro per jaar. Als we, ter vergelijking, de materiële en immateriële kosten van verkeersongevallen inschatten, komen we - met de nodige slagen om de arm - uit rond vijf miljard euro per jaar ⁴. Voor het Bereikbaarheidsoffensief Randstad werden enkele jaren geleden probleemloos miljarden euro's gereserveerd en in de huidige kabinetsformatie wordt nog meer asfalt aangekondigd. Het verkeersveiligheidsplan Duurzaam Veilig 2 is daarentegen nog niet gefinancierd, ondanks een gunstige beoordeling door vier planbureaus ⁵. Als in Volendam of Enschede zo'n twintig mensen overlijden door een ramp, schreeuwt Nederland het uit en wordt onmiddellijk naar schuldigen gezocht. Tegelijk gaat elke week opnieuw een vergelijkbaar aantal mensen dood in het verkeer, en daar hoor je bijna niemand over. Een mogelijke verklaring voor de verschillende reacties op files, rampen en verkeersonveiligheid is dat mensen denken dat ze de risico's die ze in het verkeer lopen zelf in de hand hebben, terwijl files en rampen voor individuen niet beïnvloedbaar zijn. Dit past in het beeld van enquêtes waaruit blijkt dat een grote meerderheid van de automobilisten vindt dat zij beter rijden dan anderen. Ook participerende observatie in het verkeer leidt al snel tot de conclusie dat veel deelnemers de risico's lijken te onderschatten. Zulke collectieve zelfoverschatting kost ons enkele honderden doden per jaar.

Het lijkt erop dat deze misverstanden, tegen alle feiten in, blijven leven omdat ze politiek en psychologisch aantrekkelijk zijn. Voor de wetenschappers die dit hoofdschuddend bekijken zit er maar één ding op: frappez toujours, ook in esb. En als men in de kabinetsformatie nog naar bezuinigingen zoekt, dan heb ik zojuist 2,7 miljard euro aangereikt

¹ Zie bijvoorbeeld P.H.L. Bovy, J. van der Waard en A. Baanders, Substitution of travel demand between car and public transport, mimeo, 1991.

² S.A. Rienstra, [De kosten en baten van zweven](#), ESB, 2 februari 2001, blz. 100-103.

3 J. Oosterhaven en J.P. Elhorst, De onzekere kosten en baten van de Zuiderzeelijn, ESB, 2 februari 2001, blz. 102 -105.

4 SER, Investeren in verkeersveiligheid, Den Haag, 1999.

5 CPB/RIVM/RPB/SCP, Selectief investeren; ICES-maatregelen tegen het licht, CPB/Koninklijke De Swart, Den Haag, 2002.