

# Personenvervoer in de Randstad in komende twee kabinetsperioden

De Randstad heeft een automobiliteitsprobleem. Voor de oplossing van dit probleem is een ander soort marktwerking nodig. Essentieel is dat de variabele consumentenprijs van openbaar-voergebruik wezenlijk lager uitvalt dan die voor autogebruik. Tevens dient de frequentie van openbaar-vervoerdienstregelingen verbeterd te worden en het aantal parkeerplaatsen bij halteplaatsen en stations te worden vergroot. Gebeurt dit niet, dan blijft het dweilen met de kraan open.

In Nederland en met name in de Randstad bestaat een automobiliteitsprobleem. Deze bijdrage beoogt een vervoerseconomisch kader te schetsen om dit probleem effectief aan te pakken. Dat kader bevat geen luchtkastelen; de huidige *status quo* wordt uitdrukkelijk als uitgangspunt gekozen. Het werkt voorts heel geleidelijk: voor de uitvoering is zeven jaar uitgetrokken. Het is ook een flexibel kader; wanneer gaandeweg bijsturing nodig zou blijken is die bijsturing zonder meer mogelijk. Verder maakt dit kader de gemiddelde kosten van personenvervoer (en 80% van het personenvervoer gaat per auto) voor de consument niet hoger. De verbeterde sturing geschiedt deels op basis van gewijzigde variabele consumentenprijzen en deels op basis van verbeterde

kwaliteit; de gemiddelde kosten per kilometer blijven evenwel in principe gelijk. Er wordt evenmin een aanslag gedaan op het overheidsbudget, voor de overheidsfinanciën is budgettaire neutraliteit ten opzichte van de huidige situatie het uitgangspunt. Het discrimineert niet tussen de burgers: iedere burger heeft en houdt het recht om omvang en kwaliteit van zijn of haar mobiliteit en het te gebruiken vervoermiddel zelf te kiezen. Tenslotte wordt de ondernemingsgewijze productie door zelfstandige ondernemingen in het beroepspersonenvervoer uitdrukkelijk als uitgangspunt genomen.



Dr. T. Tieleman

De problematiek in de Randstad hangt nauw samen met twee tot dusverre onopgeloste (vervoers)economische vraagstukken. Het eerste is, dat de markt

voor personenvervoer in Nederland slecht functioneert; er is in belangrijke mate sprake van marktfalen.<sup>1</sup> Het tweede onopgeloste vraagstuk hangt hiermee nauw samen: bij de thans geldende concurrentievoorwaarden worden de verzelfstandigde openbaarvervoerbedrijven geconfronteerd met strijdigheid tussen het privaateconomische belang en het maatschappelijke belang.<sup>2</sup> Deze strijdigheid leidt op essentiële onderdelen van de bedrijfsvoering tot verlamming bij het management van de openbaarvervoerbedrijven. Een voorbeeld: de tarieven voor spitsvervoer zouden uit privaateconomische overwegingen verhoogd moeten worden; uit maatschappelijke overwegingen zouden ze echter juist verlaagd moeten worden. Meestal loopt zo'n dilemma crop uit, dat de tarieven ongewijzigd blijven. Er gebeurt niets; er is derhalve sprake van een impasse.<sup>3</sup>

**In slagerstermen  
gezegd: De  
Nederlandse politiek  
probeert momenteel  
biefstuk  
(= autovervoer) te  
verkopen tegen  
gehaktprijzen en  
gehakt (= openbaar  
vervoer) tegen  
biefstukprijzen.**

**1. Een korte terugblik**

Toen rond 1840 de trein in Nederland werd geïntroduceerd verdwenen diens voorgangers (trekschuit en diligence) terstond van het toneel. Steeds als een nieuwe spoorlijn geopend werd (en dat gebeurde lijn voor lijn, in de jaren tussen 1840 en 1880) werden op dat traject trekschuit en diligence opgeheven, om nooit meer terug te keren. Aan het eind van de negentiende eeuw waren trein, tram en lokaalspoorweg in het interlocale vervoer oppermachtig. Maar de auto had zich al aangediend... De auto kan beschouwd worden als de opvolger van de trein. In 1935 telde

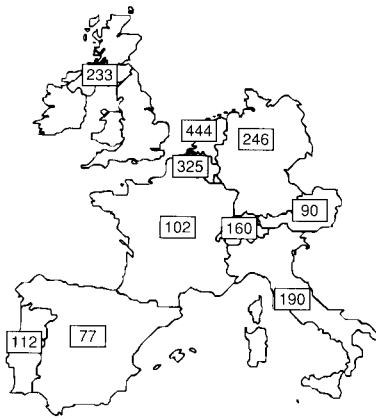
Nederland 90.000 auto's; één op elke vijftig huishoudingen beschikte over een auto. Ergens in de jaren zestig van deze eeuw was er een moment, waarop er in Nederland evenveel personenkilometers per auto als per openbaar vervoer (trein + bus + tram + metro) vervoerd werden. Na het bereiken van dit omslagpunt breidde het autobezit in Nederland zich snel uit:

- 1960: 0,5 miljoen auto's of gemiddeld één per 11 huishoudingen
- 1970: 2,0 miljoen auto's of gemiddeld één per 3 huishoudingen
- 1980: 4,0 miljoen auto's of gemiddeld één per 1,5 huishouding
- 1996: 6,0 miljoen auto's of gemiddeld één per huishouding.<sup>4</sup>

Het is duidelijk, dat door deze ontwikkeling het mobiliteitsbeeld grondig is veranderd. De massaliteit van het verschijnsel auto heeft veel individuele vrijheid gebracht, maar ook veel collectieve zorg. Omstreeks 1996 verhouden de reizigerskilometers per auto en per openbaar vervoer zich als 5:1 (in de jaren zestig van deze eeuw was deze verhouding nog 1:1). Een revolutie! Het zal nu de kunst zijn om enerzijds de verworven individuele vrijheid zoveel mogelijk te behouden en anderzijds de collectieve problemen, die ontstaan door het massale autobebouw, zo goed mogelijk aan te pakken.

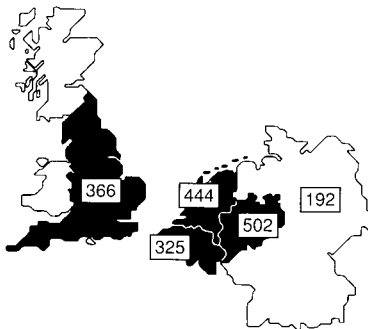
**2. Bevolkingsdichtheid en autodichtheid**

In West-Europa is de bevolkingsdichtheid als volgt:



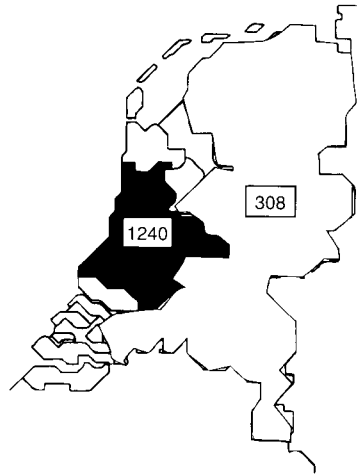
Afbeelding 1:  
aantal inwoners per km<sup>2</sup> in West-Europa

Opvallend is, dat het kille en vochtige noordwesten van Europa nochtans een geliefd vestigingsgebied is. Een iets nauwkeuriger plaatje van dit gebied laat het volgende beeld zien:



Afbeelding 2:  
aantal inwoners per km<sup>2</sup> rond de Noordzee

Blijkens afbeelding 2 wordt de grootste bevolkingsdichtheid gevonden in Nordrhein-Westfalen (502), Nederland (444), Engeland (366) en België (325). Voor Nederland is het plaatje als volgt: Per 'voetbalveld' van één hectare vinden



Afbeelding 3:  
aantal inwoners per km<sup>2</sup> in Nederland

we in de Randstad (die in totaal 5.000 km<sup>2</sup> omvat) 12 inwoners, ruim 5 huizen, 5 auto's en 2 koeien. Die auto's rijden gemiddeld elk 40 autokilometers per dag. Per hectare worden dus dagelijks  $5 \times 40 = 200$  autokilometers gepresteerd. Dat is een zeer hoog gemiddelde; in vergelijking tot andere polycentrische gebieden in de wereld staat de Randstad aan kop. Per km<sup>2</sup> Randstad (het hele 'Groene Hart' inbegrepen) worden dagelijks  $100 \times 200 = 20.000$  autokilometers gereden, een afstand, gelijk aan de halve omtrek van de aarde!

### 3. De eerste stappen

Algemeen is men het crover eens, dat het wenselijk zou zijn, wanneer een groter aantal autobezitters zo nu en dan - en vaker dan nu - voor bepaalde ritten van het openbaar vervoer gebruik zou maken. Ook in het kamerbreed geaccepteerde Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II<sup>5</sup>) is die stelling het uitgangspunt. Om dat - op basis van vrijwillige keuze door de con-

sument - mogelijk te maken zijn twee dingen nodig:

\* Voor de consument zou de prijs voor gebruik van openbaar vervoer veel aantrekkelijker moeten worden dan de variabele prijs, die men voor autogebruik betaalt; kortom, de verhouding tussen de (variabele) consumentenprijzen moet veranderen ten gunste van openbaarvervoergebruik.<sup>6</sup> Voor een verdere uitwerking zie de volgende paragraaf.

\* Voor de consument zou de verhouding tussen de kwaliteit van openbaarvervoergebruik en die van autogebruik moeten verbeteren; de openbaarvervoerkwaliteit moet stijgen in vergelijking tot de autokwaliteit. Voor een verdere uitwerking zie paragraaf 5.

#### 4. Klantgerichte prijzen zijn nodig

Om tot een lager aantal autokilometers te komen moeten de variabele consumentenprijzen van autogebruik omhoog, zonder dat overigens de totale autokosten stijgen. Maar de belangrijkste component van de variabele prijs - de benzine - vormt een probleem. Er is Europese harmonisatie nodig, anders kunnen de benzineprijzen in Nederland niet omhoog. Doen we dat toch dan veroorzaken we moeilijkheden bij de pomphouders aan de grenzen. De benzineprijzen moeten we dus even laten zitten, totdat Europa als geheel tot verhoging van de benzine-accijnzen overgaat (uiteraard - wat Nederland betreft - onder gelijktijdige verlaging van de motorrijtuigenbelasting; zie de inleiding). Er zijn overigens vier voor de hand liggende fiscale maatregelen, die we in Nederland in eigen hand hebben en dus wél kunnen nemen, op een wijze die voor fiscus en burger budgettair neutraal uitwerkt:

a: verhoging van de LPG- en van de Diesel-accijnzen onder gelijktijdige verlaging van de motorrijtuigenbelasting;

b: afschaffing van de fiscale bijtelling terzake van de auto van de zaak; tegelijkertijd zouden dan alle door de werkgever betaalde autovergoedingen<sup>7</sup> (óók de rekeningen van lease-maatschappijen) bij het belastbaar inkomen van de betrokken werknemer moeten worden opgeteld, met uitzondering van het gestelde onder c.;

c: beperking van de belastingvrije autovergoeding tot een bedrag van f 0,15 (= de als variabel ervaren kosten per autokilometer) per zakelijk gereden kilometer; daarboven zijn alle autovergoedingen belast;

d: afschaffing van de fiscale aftrekbaarheid van het reiskostenforfait en verlaging van de loon- en inkomstenbelasting.

Ook bij het openbaar vervoer moeten prijsmaatregelen worden genomen. De consument geeft voor de meeste ritten binnen Nederland de voorkeur aan autogebruik boven openbaar vervoergebruik. Naarmate het autobezit massaler is geworden is dat op de wegen in de Randstad duidelijk te merken: de verhouding tussen auto- en openbaarvervoergebruik in geheel Nederland is gegroeid van 1:1 in de jaren zestig tot 5:1 nu, zoals we al eerder hebben gezien. Dat is ook logisch: de auto is in de meeste relaties sneller en comfortabeler, vervoert van huis tot huis en is qua variabele kosten veelal duidelijk goedkoper dan het openbaar vervoer. Maar tóch zouden we als samenleving eigenlijk een andere verhouding tussen auto- en openbaarvervoergebruik willen nastreven, bij voorbeeld van 8:3. Minister Jorritsma heeft al eens gezegd, dat 10% minder auto's in de spits de files praktisch doet verdwijnen.

Hoe pakt het slagersgilde zo'n probleem aan? Elke geslachte koe levert onder andere 33 kilo gehakt en 33 kilo biefstuk op. Van beide producten is er dus evenveel beschikbaar. Een verschil in kostprijs tussen beide producten kan niet bepaald worden, want beide producten komen van dezelfde koe. De prijsverhouding tussen beide producten is dus niet door kostprijsverschillen bepaald maar uitsluitend door het verschil in consumentenvoorkeur. Beide producten worden gelijktijdig op de markt gebracht. Welnu, op de vleesmarkt blijkt dat er voor biefstuk en voor gehakt noch overschotten, noch tekorten ontstaan bij een prijs van  $f$  8,- per kilo gehakt en  $f$  30,- per kilo biefstuk. Marktwerking van het zuiverste water dicteert dat in dit geval de markt 'geruimd' wordt bij een prijsverhouding van 1:3 of 1:4. Er zijn bij die prijsverhouding geen tekorten en geen overschotten!

Het ligt - gegeven het verschil in consumentenvoorkeur - voor de hand om te veronderstellen, dat een substantiële verschuiving in de *modal split* van auto-gebruik naar openbaar-vervoergebruik evenzeer een forse verandering in de verhouding van de variabele consumentenprijzen per personenkilometer zal vereisen. Als - na de hierboven voorgestelde fiscale maatregelen - de variabele consumentenprijs voor autogebruik in de buurt van  $f$  0,15 per autokilometer-rit zal een reis per openbaar vervoer ten hoogste ongeveer 30-50% van die prijs mogen kosten, wil men in een beperkt aantal gevallen vrijwillig overstappen op het openbaar vervoer.

In slagerstermen gezegd: De Nederlandse politiek probeert momenteel biefstuk (= autovervoer) te verkopen tegen gehaktprijzen en gehakt

(= openbaar vervoer) tegen biefstukprijzen. Dat is natuurlijk bedoeld om te mislukken. Bij de huidige verhouding van de variabele consumentenprijzen valt de biefstuk (autovervoer) niet aan te slepen, terwijl we met het gehakt (openbaar vervoer) blijven zitten. Het roer moet dus compleet om. We moeten ervoor zorgen, dat de verhouding van de variabele consumentenprijzen bij autogebruik en openbaar-vervoergebruik een zo goed mogelijke afspiegeling wordt van de gemiddelde consumentenvoorkeur; pas dan kan de markt in beweging komen en pas dan zal de modal split veranderen.<sup>8</sup>

## 5. Verbetering kwaliteitsverhouding tussen openbaar vervoer en auto

De auto past zich perfect aan de individuele behoeften van de reiziger aan; als zodanig is de auto als vervoermiddel voor de individu onovertroffen. Wanneer we afzien van zeer zware congestie is de kwaliteit van de auto bij verreweg de meeste binnenlandse ritten onder de huidige omstandigheden hoger dan die van het openbaar vervoer. Zolang de maatregelen ter bevordering van de bereikbaarheid van de Randstad succes hebben zal dat ook zo blijven. Het kwaliteitsverschil kan alleen verminderen, wanneer we kans zien de kwaliteit van het openbaar vervoer belangrijk te doen toenemen. Er zal nochtans (behalve bij zeer zware congestie, maar die willen we nu juist vermijden) vaak een kwaliteitsverschil ten gunste van de auto overblijven. Dat verschil nu moet in een voldoende aantal gevallen gecompenseerd worden door een prijsvoordeel bij openbaar-vervoergebruik. De kwaliteit van het openbaar vervoer kan verbeteren door frequentieverhoging en ook door het inrichten van uit-

gebrede parkeerplaatsen bij een aantal haltes en stations. Welnu, zo'n kwaliteitsverbetering bij het openbaar vervoer is mogelijk en kan ook effect hebben, maar alleen als we het openbaar vervoer inzetten op het punt waar het zijn grootste kracht heeft: als massavervoermiddel met hoge frequentie.

Grote wereldsteden (Parijs, Londen, Moskou, New York) laten ons zien, dat de mensen het openbaar vervoer daadwerkelijk massaal gebruiken wanneer aan twee voorwaarden is voldaan:

- \* er wordt een frequente openbaarvervoerverbinding aangeboden;
- \* er is weinig ruimte voor een ongebreidelde uitbreiding van het autoverkeer

Beide voorwaarden moeten samengaan; alleen dan kan de kwaliteitsverhouding tussen openbaar vervoer en auto, zoals de klant die ervaart, wezenlijk veranderen.

In de praktijk betekent dit dat we het aantal parkeerplaatsen in de grote steden moeten beperken. De stad moet wel te allen tijde voor auto's bereikbaar blijven, maar parkeervoorzieningen moeten sterk in prijs verhoogd worden. Dat heeft twee effecten:

- \* Het aantal autobezitters, dat de stad in wil, wordt beperkt;
- \* Elke auto, die de stad binnenkomt, kan vlot doorrijden en vindt gegarandeerd een parkeerplaats, mits de (soms hoge) prijs wordt betaald.

Er is een duidelijk verband tussen de paragrafen 4 en 5. Alleen bij een relatief lage consumentenprijs zal het openbaarvervoergebruik stijgen. En die stijging van het openbaarvervoergebruik is op zijn beurt weer voorwaarde voor een hogere openbaarvervoerfrequentie.

## 6. Capaciteit autosnelweg en viersporig baanvak

Een vierbaansautosnelweg heeft een capaciteit van 1800 auto's per rijstrook per uur. Bij twee rijstroken per richting kunnen per uur en per richting dus maximaal  $2 \times 1800 \times 1,25 = 4.500$  personen vervoerd worden<sup>9</sup>.

Een viersporig baanvak heeft een capaciteit van 15 sneltreinen en 15 stoptreinen per uur per richting; daarbij is uitgegaan van één sneltreinspoor en één stoptreinspoor per richting. Bij een gemiddelde spitsbezetting van 670 reizigers per trein en een hoge frequentie (elke 4 minuten een trein op elk van de beide sporen) is de capaciteit derhalve maximaal  $2 \times 15 \times 670 = 20.000$  reizigers per uur per richting.

Op dezelfde ruimte (een autosnelweg en een viersporig baanvak zijn praktisch even breed) kan de trein 4 maal zoveel reizigers vervoeren als via de autosnelweg mogelijk is. En dan hebben we het nog niet over het verschil in parkeerproblematiek gehad. Er is dus in dichtbevolkte gebieden een groot maatschappelijk voordeel gelegen in verandering van de *modal split*. Volgens opgave van Nederlandse Spoorwegen (NS) komt zelfs op de allerdrukste viersporige baanvakken het aantal reizigers per uur per richting in de spitsuren niet boven de 6.000 uit: de beschikbare capaciteit wordt dus maar zeer ten dele gebruikt. Dit heeft alles te maken met de huidige klantvriendelijke variabele consumentenprijzen van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is immers in dat opzicht meestal duurder dan de auto.

## 7. Financiering personenvervoer

Als het openbaar vervoer niet goed functioneert worden de files op de

snelwegen langer; als de auto niet goed functioneert dreigt de Randstad dicht te slibben. De verhouding tussen auto en openbaar vervoer (OV) is nu 5:1 oftewel 10:2.

Het is dus zaak om in de periode 1998-2005 een nieuw evenwicht tussen auto en openbaar vervoer te scheppen. Dat evenwicht zou er bijvoorbeeld als volgt uit kunnen zien:

20% minder autoritten: 10% 'verdamp<sup>10</sup>'; 10% gaat over op het openbaar vervoer 50% meer openbaar-vervoerritten, nodig ter compensatie van de wegvallende autoritten.

Door deze beide acties verandert de verhouding van 10:2 in 8:3. De hierboven geschetste samenhang tussen een goede openbaar-vervoerkwaliteit en een goede doorstroming van het wegverkeer, ook in de spitsuren, geeft al aan dat ook automobilisten, die nooit van het openbaar vervoer gebruik maken, in de Randstad belang hebben bij een goed functionerend openbaar vervoer dat veel reizigers 'absorbeert'. Zij krijgen daardoor immers ruimte op de weg. Het is redelijk, dat zij daarvoor ook betalen.

Budgettaire neutraliteit voor de overheid - in vergelijking tot de uitgangssituatie - wordt gegarandeerd door hantering van twee instrumenten:

\* de prijs van de milieuvastrechtkaart (de opbrengst zorgt voor kostendekking bij de openbaar-vervoerbedrijven, althans voor handhaving van de financiële *status quo*);

\* de prijs per personenkilometer, onder gebruikmaking van de milieuvastrechtkaart

Met beide instrumenten samen kan de 'modal split' worden gereguleerd en kan tevens budgettaire neutraliteit voor de overheid worden gegarandeerd.

## 8. Consumentenprijs voor openbaar-vervoergebruik

Voor de 'gewone' consument komt er geen verandering in de openbaarvervoerprijzen. Deze prijzen worden vastgesteld door het openbaarvervoerbedrijf, dat naar winst streeft. Voor autobezitters in de Randstad (dat zijn er zo'n 2,5 miljoen) komt er wél een belangrijke verandering. Zij moeten immers, omdat het massale autogebruik in de Randstad de oorzaak is van de fileproblematiek, verplicht een bijdrage leveren aan het openbaar vervoer van f 500,- à f 1.000,- per jaar. Daar krijgen ze overigens een persoonsgebonden milieuvastrechtkaart voor terug. Alle openbaar-vervoerreizen met openbaar-vervoerbedrijven in de Randstad (inclusief NS voor heel Nederland) kunnen - ook in de spitsuren - met die kaart tegen een zodanige korting worden afgelegd dat de reiziger voor openbaar-vervoergebruik in de eindsituatie (na zeven jaar) gemiddeld niet meer dan f 0,05 per reizigerskilometer betaalt. De Randstadautomobilist profiteert hiervan op twee manieren:

a: Minder files in de Randstad, omdat in de nieuwe constellatie veel anderen van het openbaar vervoer gebruikmaken; als automobilist kan hij of zij daardoor vlotter doorrijden.

b: Een 'beloning' in de vorm van een extra goedkope reismogelijkheid per openbaar vervoer, wanneer hij of zij de auto laat staan. Immers, de milieuvastrechtkaart is aan één persoon gebonden.

Trouwens, iedere burger kan zich - maar dan vrijwillig - evenzeer zo'n milieuvastrechtkaart verschaffen, tegen dezelfde prijs als de Randstadautomobilisten, en zo dezelfde kortingsrechten op het openbaar vervoer in heel Nederland verwerven.

De invoering van de milieuvastrechtkaart zal overigens heel geleidelijk geschieden. Zie ook paragraaf 9.

## 9. Consumentenprijs voor autobezit en autogebruik

In principe verandert hier niets, met één uitzondering. Automobilisten die wonen in de Randstad - en dus in hoge mate medeverantwoordelijk zijn voor het mobiliteitsprobleem in de Randstad - zijn verplicht bij hun motorrijtuigenbelasting een milieuvastrechtkaart te kopen, die in de eindsituatie  $f$  500,- à  $f$  1.000,- per jaar zal kosten (In de tusschenliggende jaren zal hij veel voordeliger zijn, maar dan is de korting ook lager). In de eindsituatie geeft deze kaart het recht om van alle openbaar vervoer in Nederland gebruik te maken - óók in de spitsuren - voor een prijs van  $f$  0,05 per personenkilometer. Deze prijs is sterk concurrerend met de variabele autokosten.<sup>11</sup>

## 10. Bijsturingmogelijkheden

Het voorstel in concrete planvorm, zoals vervat in paragraaf 8, kan niet ineens ingevoerd worden. De schok zou te groot zijn, met name de rollend materieelcapaciteit bij de openbaarvervoerbedrijven zou schromelijk tekortschieten. Er zal daarom een zeven-jaren-programma moeten worden opgesteld, waarin dat voorstel geleidelijk wordt gerealiseerd. Het eerste jaar geeft een goedkope milieuvastrechtkaart te zien met een bijbehorende kleine korting. Het tweede jaar kan wat verder gegaan worden, rekening houdend met de ervaringen van het afgelopen jaar. Wanneer men in enig jaar te ver doorschiet kan dat het volgende jaar weer gecorrigeerd worden. Maar na ongeveer zeven jaar kan de situatie bereikt zijn, zoals die in paragraaf 8 is beschreven.

## 11. Concurrentie tussen beroepspersonenvervoerders

Ook hier geldt als uitgangspunt de *status quo*. De regering mikt op meer concurrentie tussen de beroepspersonenvervoerders (openbaar-vervoerbedrijven: bussen, trams, treinen). Welnu, dat kan zo blijven. Ook de financiële zelfstandigheid van de beroepsvervoerders verandert niet. Ze kunnen bovendien - evenals nu in principe het geval is of wordt - hun eigen verkoopprijzen vaststellen.

Ter wille van de Randstadproblematiek wordt hierop echter één uitzondering gemaakt. Autobezitters in de Randstad worden uitgerust met een milieuvastrechtkaart en moeten dan voor  $f$  0,05 per personenkilometer kunnen reizen. De prijs van die milieuvastrechtkaart wordt jaarlijks vastgesteld door de overheid (of een verkeersautoriteit, die dit voor de overheid doet en die voor een sluitend budget moet zorgen: budgettaire neutraliteit voor de overheid!); de opbrengst moet voldoende zijn om achteraf de openbaar-vervoerbedrijven volledig te compenseren voor alle met milieuvastrechtkaart-korting verkochte kaartjes. Ook de frequentie maakt deel uit van de onderhandelingen, omdat tegelijkertijd de kwaliteit van het openbaar vervoer moet verbeteren.

In principe wordt de zelfstandigheid van de openbaar-vervoerondernemingen hierdoor niet aangetast. De concurrentie evenmin. Wie een beter aanbod aan de verkeersautoriteit doet dan zijn concurrent krijgt de voorkeur.

## 12. Consument houdt vrije keus

De consument houdt onder alle omstandigheden de vrije keus. Alleen, doordat de verhouding tussen de consumentenprijzen verandert en doordat



de kwaliteit van het openbaar vervoer op den duur verbetert (hogere frequentie, meer parkeerplaatsen) zal hij of zij uit eigen vrije wil zo nu en dan een andere keus maken dan onder de huidige omstandigheden. Thans is sturing op grond van prijzen niet mogelijk omdat momenteel in het personenvervoer de marktverhoudingen volstrekt zijn verstoord. Er is, onder de huidige omstandigheden, in sterke mate sprake van marktfalen.

### 13. Samenvatting en conclusie

De Randstad heeft een automobilitetsprobleem. In deze bijdrage wordt betoogd dat we ter oplossing van dit vraagstuk een ander soort marktwerking nodig hebben dan thans in de politieke doelstellingen vastligt: gezorgd dient te worden voor een zodanige verhouding tussen de variabele consumentenprijzen van auto en openbaar vervoer, dat de calculerende autobezitter een prikkel ontvangt om wat vaker dan thans van het openbaar vervoer gebruik te maken. Om dat te bereiken is in de eerste plaats nodig, dat de als variabel ervaren autokosten in de beleving van de automobilist altijd een positieve waarde hebben, bijvoorbeeld van f 0,15 per autokilometer. Als gevolg hiervan zal een aantal van de autoriteiten, die tot dusverre 'gratis' of zelfs met een negatieve variabele consumentenprijs worden afgelegd, in de toekomst niet meer worden gemaakt. Daarvoor is een echter wél een forse aanpassing van de fiscale wetgeving nodig.

In de tweede plaats is vereist, dat de variabele consumentenprijs per personenkilometer bij openbaarvervoergebruik voor automobilisten wezenlijk lager ligt dan de als variabel ervaren kosten bij autogebruik.<sup>12</sup> Door de grotere toeloop

op het openbaar vervoer, die het gevolg zal zijn van de gewijzigde verhouding in de variabele consumentenprijzen van auto en openbaar vervoer, zal de kwaliteit van het openbaar vervoer kunnen toenemen: hogere frequenties worden dan namelijk mogelijk zonder dat de gemiddelde bezetting per individuele trein, tram of bus als gevolg van de frequentieverhoging daalt.<sup>13</sup> Het lijkt mogelijk om langs deze weg in een periode van zeven jaar geleidelijk een zeer wezenlijke verbetering van de huidige problematische situatie te bereiken. Het rekening houden met bovenvermelde suggesties is daarbij evenwel een '*conditio sine qua non*': alle geplande en in uitvoering zijnde maatregelen (meer infrastructuur, betere verkeersgeleiding, rekening rijden) zullen niet of weinig helpen, wanneer daarnaast niet op enigerlei wijze de hierboven aangeduide beleidsaanvullingen gerealiseerd worden.

Concluderend kan gesteld worden dat er twee essentiële voorwaarden zijn voor het verlichten van de druk van de automobilitet op de Randstad:

\* een ingrijpende correctie aanbrenge in de verhouding tussen de door de consument als zodanig ervaren variabele consumentenprijzen van autogebruik en openbaarvervoergebruik, en wel zodanig, dat de variabele prijs van openbaarvervoergebruik voor automobilisten wezenlijk lager uitvalt dan die voor autogebruik;

\* een verbetering realiseren in de frequentie van openbaarvervoerdienstregelingen (zonder dat dat gepaard gaat met een lagere bezetting c.q. met een lagere productiviteit) en een vergroting tot stand brengen van het aantal parkeerplaatsen bij halteplaatsen en stations.

Wanneer de samenleving serieus van mening is dat de groei van de automobilititeit in de Randstad beperkt moet worden dient - náást alle andere voorgestelde en in uitvoering zijnde maatregelen - in elk geval, door het vervullen van deze beide voorwaarden, het huidige marktfalen aangepakt te worden. Kortom, het vervoerseconomisch kader moet grondig worden verbeterd. Zo niet, dan zullen de thans in uitvoering zijnde maatregelen (extra infrastructuur, rekening rijden) weinig helpen. Het blijft dan dweilen met de kraan open.<sup>14</sup>

*Dr. T. Tieleman doceert vervoerseconomie aan de Civiele Faculteit van de Technische Universiteit in Delft.*

## Literatuur

C.B.S., *Statistisch Jaarboek 1996*, Den Haag: SDU, (1996).

Commissie-Wijffels, *Sporen voor straks. Advies over de toekomstige relatie tussen overheid en Nederlandse Spoorwegen*, uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door H.H.F. Wijffels, R.J. In 't Veld en J.F.A. de Soet, 5 juni 1992.

Raad voor Verkeer en Waterstaat, Commissie Personenvervoer en Verkeersinfrastructuur, *Advies over financiering collectief openbaar vervoer* (1996).

SVV-II, *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer*. Den Haag 1988/1990, Ministeries van V&W en VROM, SDU.

Tieleman, T., 'Het vastlopende personenvervoer in de Randstad; hoe doorbreken we de impasse?' *Tijdschrift Vervoerswetenschap* 2/95 (1995).

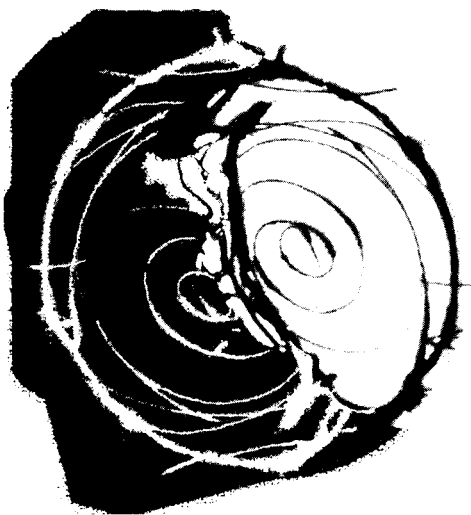
Wit, J. de, H. van Gent, *Economie en Transport*, Lemma, Utrecht (1996).

## Noten

1. Commissie-Wijffels, 1992, blz. 7; Tieleman, 1995, Raad voor Verkeer en Waterstaat, 1996, bijlage 3; De Wit en Van Gent, 1996, blz. 93, 112 en 402.
2. Tieleman, 1995; De Wit en Van Gent, 1996, blz. 88.
3. Die verlamming uit zich niet alleen in de sfeer van de prijsstelling. De managers van stadsvervoerbedrijven in grote gemeenten zijn vaak ook verlamd doordat ze niets mogen zeggen of doen, dat tegen het gemeentelijk beleid ingaat. Zo bestaan in de ene gemeente duidelijke voorarrangeringen voor het openbaar vervoer, terwijl in de andere gemeente de trams en de bussen - op dezelfde manier als de auto's - voor de verkeerslichten moeten wachten.
4. Niet elke huishouding heeft een auto. Volgens het CBS, 1996, telde Nederland in 1992 in totaal 2 miljoen eenpersoonshuishoudingen en 4,3 miljoen meerpersoonshuishoudingen. Daarvoor zijn momenteel rond 6 miljoen auto's beschikbaar, waarvan rond 2,5 miljoen in de Randstad. Een niet gering aantal huishoudingen heeft geen auto, een aantal huishoudingen heeft één, twee of meer auto's. Gemiddeld is er bijna één auto per huishouding.
5. SVV-II, *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer*, Den Haag 1989/1990, Ministeries van V&W en VROM, SDU.
6. Hogere variabele autokosten moeten overigens wel leiden tot dienovereenkomstig lagere vaste autokosten. Immers, we gaan ervan uit dat de autokosten in totaliteit niet stijgen. Zie de inleiding.
7. De 'auto van de zaak' is zo langzamerhand voor veel werknemers een secundaire arbeidsvoorwaarde geworden. Dat heeft er echter sterk toe bijgedragen, dat het personenvervoer voor de overheid tot een onbestuurbare zaak is geworden. Immers, voor veel autobezitters, met name voor bezitters van 'een auto van de zaak', zijn de variabele kosten van een extra autorit (zowel zakelijk als privé) tot nihil gereduceerd. Voor degenen, die bij gebruik van de eigen auto voor zakelijke ritten f 0,61 per autokilometer belastingvrij kunnen declareren levert elke extra autokilometer zelfs een zakcentje van f 0,46 cent op. Een negatieve consumentenprijs derhalve. Met een retourrtje van Rotterdam naar Groningen per auto 'verdiend' de declarant, die voor de auto kiest, zo een bedrag van f 230,-, belastingvrij. Onder die omstandigheden komt de trein als vervoermiddel nooit in aanmerking. Dat kan niet de bedoeling van de wetgever zijn geweest. Of is de belastingwetgever een andere dan de

- Tweede Kamer, die het SVV-II kamerbreed onderschreef?
8. Er is natuurlijk een veel betere oplossing. Stel, dat de prijs voor autogebruik volledig gevarieerd zou kunnen worden. Een autokilometer zou dan - afhankelijk van merk, type en leeftijd - 50 tot 100 cent per kilometer kosten. Vaste kosten zouden er niet zijn. De variabele kosten worden echter per kilometer geheven. In dat geval zullen de mensen veel zuiniger omgaan met de auto dan nu (hoewel de auto in totaliteit geen cent duurder zou zijn dan nu) en ze zullen een aantal ritten niet meer maken (te duur) en voor een aantal andere ritten de voorkeur geven aan het OV. Het OV zou in dat geval volstrekt rendabel kunnen zijn, inclusief volledige dekking van de infrastructuurkosten. Maar die koninklijke weg is niet begaanbaar. We moeten het voorlopig dus doen met een variabele consumentenprijs van ten hoogste  $f$  0,15 per autokilometer. Dat betekent, dat het OV - wil het in de markt blijven - met zijn variabele consumentenprijs veel lager moet gaan zitten. Zie het verhaal van de slager.
  9. 1,25 is de gemiddelde bezetting per auto in de spitsuren.
  10. Wanneer de auto qua variabele prijs tenminste  $f$  0,15 per kilometer gaat kosten is het gedaan met de 'gratis' kilometers van leaseautohouders. Dat zal tot gevolg hebben, dat een aantal ritten, waarvoor men nu snel de auto pakt omdat deze toch 'niets' kost, in de toekomst niet meer zal worden gemaakt. Het betreft hier kennelijk niet-noodzakelijk vervoer. Men heeft er immers - gemeten in variabele consumentenprijzen - geen cent voor over. Welnu, niemand hoeft er rouwig om te wezen, dat niet-noodzakelijk vervoer, waarvoor men eigenlijk geen cent overheeft, van de weg verdwijnt oftewel 'verdamp't'.
  11. Veel mensen met een inkomen van  $f$  2.000,- tot  $f$  3.000,- netto per maand reizen nu met de auto naar hun werk. Als ze daarvoor 50 kilometer per dag mochten afleggen kunnen ze dus 1000 autokilometers per maand besparen door met het OV te gaan. Dat scheelt ze direct  $f$  100,- netto per maand. Voor een aantal mensen is dat zeker een aantrekkelijke optie.
  12. Voor niet-automobisten is van een lagere prijs per personenkilometer geen sprake, behalve wanneer deze een milieuvastrechtkaart kopen. Er is dus ook geen gevaar, dat er een grote extra vraag naar 'goedkoop' openbaar vervoer wordt uitgelokt.
  13. Positief is natuurlijk, dat op dit moment het aantal 4-sporige baanvakken in de Randstad toeneemt als gevolg van grote investeringsactiviteiten; de daardoor gecreëerde extra capaciteit zal echter pas ná het nemen van maatregelen als gesuggereerd in deze bijdrage écht worden gebruikt.
  14. Een voorbeeld: Hogere prijzen voor autogebruik in de spitsuren, bijvoorbeeld als gevolg van rekening rijden, zullen bij de thans geldende concurrentievoorwaarden onverhidelijk leiden tot hogere spitsprijzen voor openbaarvervoergebruik. De verzelfstandigde openbaarvervoerbedrijven zullen zich deze kans tot tariefverhoging - gegeven het toch al verliesgevende spitsvervoer - zeker niet laten ontnemen. Een wijziging van de modal split is echter in dat geval - omdat beide vervoerwijzen gelijktijdig in prijs stijgen.

KWARTETSPEL DER DUURZAAMHEID



NATUURCONCEPTEN

1. De werkelijke, chaotische, niet duurzame, wilde natuur.
2. Moeder aarde.
3. De geschapen natuur.
4. De symbolische natuur.

KWARTETSPEL DER DUURZAAMHEID



NATUURCONCEPTEN

1. De werkelijke natuur.
2. Moeder aarde.
3. De geschapen natuur.
4. De symbolische natuur.

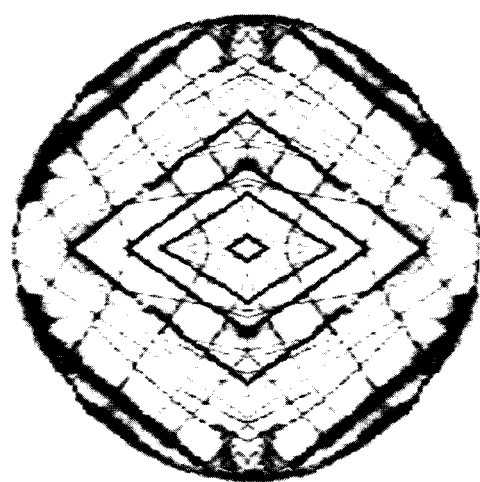
KWARTETSPEL DER DUURZAAMHEID



NATUURCONCEPTEN

1. De werkelijke natuur.
2. Moeder aarde.
3. De geschapen of imaginaire natuur.
4. De symbolische natuur.

KWARTETSPEL DER DUURZAAMHEID



NATUURCONCEPTEN

1. De werkelijke natuur.
2. Moeder aarde.
3. De geschapen natuur.
4. De symbolische, mathematische of natuurwetenschappelijke natuur.

