

In het regeerakkoord wordt uitvoerig aandacht besteed aan mobiliteit. Hieronder volgen bij wijze van introductie de belangrijkste passages:

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn van groot belang, maar moeten ook beheersbaar zijn en passen in leefbaarheidsdoelstellingen. Tijdens de komende kabinetsperiode zal een nieuw Structuurschema Verkeer en Vervoer verschijnen (SVV 3). Ter voorbereiding zal aan de hand van een perspectievennota een brede en open verkennende discussie plaatsvinden.

Openbaar vervoer

Het afgesproken beleid ten aanzien van marktwerking wordt uitgevoerd:

- In 2003 is omstreeks $\frac{1}{3}$ deel van de omzet van het stads- en streekvervoer, gespreid over het land, aanbested.
- Scheiding tussen regionaal spoorvervoer en kernnet.
- Het regionale spoorwegnet wordt in de periode tussen 2000 en 2008 gedecentraliseerd en toegevoegd aan het budget voor stads- en streekvervoer.
- Voor het kernnet zal een tienjarig contract met de Nederlandse Spoorwegen worden afgesloten over o.a. de tariefontwikkeling, het voorzieningen- en bedieningsniveau, alsmede punctualiteit en kwaliteit.
- Om de openbaarvervoerprojecten op regionaal niveau te versnellen zal de samenwerking tussen diverse openbaarvervoerbedrijven, provincies en gemeenten bevorderd worden.
- De taakorganisaties (railinfrabeheer en capaciteitsmanagement) worden op zo kort mogelijke termijn losgemaakt uit de Nederlandse Spoorwegen.
- De komende vier jaren moet de toegankelijkheid van het openbaar

WAT TE DENKEN VAN PAARS II?

Inzake mobiliteit



THEO TIELEMAN

Doceert sinds 1994 verkeers- en vervoerseconomie aan de Faculteit der Civiele Techniek en Geowetenschappen van de Technische Universiteit te Delft. Voordien was hij hoofd van de afdeling ondernemingscontrol van de N.V. Nederlandse Spoorwegen.

vervoer voor mensen met een handicap daadwerkelijk verbeteren.

Personenvervoer: veiligheid en milieu

- De maximumsnelheid op de snelwegen in de Randstad wordt tussen 07.00 en 19.00 uur teruggebracht tot 100 km/uur
- Buiten de Randstad gaat op de snelwegen een maximumsnelheid van 120 km/uur gelden, behalve waar een maximumsnelheid van 100 km/uur aangewezen blijft
- Variabilisatie van de autokosten wordt nagestreefd door:
 - benzineaccijnsverhoging, onder gelijktijdige verlaging van de houderschapsbelasting
 - rekening rijden in de Randstad
- De totale autokosten zullen hierdoor niet stijgen
- Om te voorkomen, dat de auto structureel goedkoper wordt dan andere vormen van vervoer zal prijsindexering van de accijnzen worden voortgezet
- Onderzoek naar de publieke kosten van parkeren; mogelijke bijdrage van het parkeerbeleid aan de oplossing van de congestieproblematiek.

Aldus de belangrijkste tekst van het ontwerp-regeerakkoord inzake mobiliteit (p. 48 en 49). Van minstens zo groot belang is het vele nieuwe geld dat voor het personenvervoer wordt uitgetrokken. Het gaat daarbij met name over nieuwe accenten. Op bladzijde 47 staan de volgende nieuwe investeringen (in miljoenen guldens) (zie volgende pagina bovenin).

Voor openbaar vervoer is bijna evenveel nieuw geld uitgetrokken als voor het vervoer over de weg.

	1999-2002	2003-2010	1999-2010
Wegennet (incl. lokaal/regionaal)	970	4.030	5.000
Rekening rijden	535	965	1.500
Openbaar personenvervoer	1.163	4.837	6.000
Totaal	2.668	9.842	12.500

De grondregel van Dupuit

Het voorgaande toont duidelijk de worsteling van de onderhandelaars met de materie. De PvdA zag een belangrijk stuk investeringen in het openbaar vervoer veiliggesteld. De VVD zag een fors bedrag uitgetrokken voor nieuwe wegen en nieuwe rijstroken, zij het dat de meeste pas gebouwd zullen kunnen worden in de periode 2003-2010. Ook 'rekening rijden' zal doorgang vinden. Zo hoopt men de verkeerscongestie effectief te kunnen bestrijden.

Maar is dit genoeg? Kan langs deze weg het doel – verminderen van de congestie – effectief worden bereikt? Op dit punt lijkt gereede twijfel op zijn plaats. Om dit toe te lichten zal eerst aandacht besteed worden aan de opvattingen van een econoom uit de vorige eeuw, de Fransman Dupuit. Vervolgens passen we diens beschouwingen toe op onze huidige situatie. Tenslotte worden enkele aanbevelingen en concrete voorstellen gedaan.

In 1844 publiceerde Dupuit een verhandeling over een stad, die doorsneden wordt door een rivier. In eerste aanleg is er slechts één brug beschikbaar. Op zo'n brug kun je een matige tol heffen en zo streven naar *omzetmaximalisatie* of *winstmaximalisatie*. Maar als je kiest voor *nutsmaximalisatie* moet je juist géén tol heffen. Zonder tol zijn nut en gebruik van de brug maximaal.

Als het op de eerste brug een beetje dringen wordt kun je een tweede brug bouwen. Maar volgens Dupuit leidt dat niet automatisch tot *gebruik* van die tweede brug. Wanneer namelijk de eerste brug om redenen van *nutsmaximalisatie* tolvrij is en je heft wél tol op de tweede brug, dan wordt deze laatste brug *praktisch niet* gebruikt. Het blijft dan dringen op de eerste brug. Die is immers tolvrij.

Toepassing op de Nederlandse situatie

De ministers van Verkeer en Waterstaat weten dat heel goed. Daarom wordt er in de met particulier geld gebouwde Wijkertunnel van de passanten geen

tol geheven. Doet men dit wél, dan zouden slechts enkelen van de Wijkertunnel gebruik maken; de andere tunnels onder het Noordzeekanaal zijn immers tolvrij.

Helaas, bij de concurrentie tussen openbaar vervoer (OV) en auto zijn de ministers de grondregel van Dupuit ineens vergeten. De omvangrijke investeringen in de uitbreiding van railinfrastructuur leiden dan ook niet tot méér OV-gebruik. Immers, bij het huidige vrijwel algemene autobezit is autogebruik om kwaliteits- en om prijsredenen vaak te verkiezen boven het gebruik van het OV. Dat geldt met name voor autobezitters, die profiteren van ingebouwde afwentelingsmechanismen, zoals:

- het declareren van f 0,60 per km, belastingvrij; d.w.z. de gebruiker ervaart een *negatieve variabele prijs*; je houdt er geld aan over
- 'auto van de zaak'; d.w.z. de gebruiker ervaart een *variabele prijs = nihil*, ook voor privéritten; je rijdt 'gratis'

Maar het geldt óók voor 'gewone' autobezitters, die voor f 0,15 per km benzine tanken. Een OV-kaartje is immers in het algemeen duurder.

Bij negatieve dan wel lage variabele prijzen voor autogebruik zijn autobezitters natuurlijk dieven van hun eigen portemonnee als ze iets anders gebruiken dan de auto; voor het OV moet je als klant immers méér betalen èn het biedt vaak geen vervoer van deur tot deur. Kortom, overheid (fiscus) en werkgevers hebben in Nederland bijna alles in het werk gesteld om de mensen ervan te weerhouden om van de nieuwe railinfrastructuur gebruik te maken. En dat terwijl een viersporige railverbinding – blijkens ervaringen in alle wereldsteden – toch vier maal zoveel capaciteit heeft als een even brede autosnelweg: vanuit de samenleving bezien een belangrijk voordeel. Bovendien vergt railvervoer veel minder parkeerruimte in de steden.

Zo bezien maakten in de afgelopen jaren de verschillende ministers van Verkeer en Waterstaat (Kroes, May-Weggen en Jorritsma) dus een grote fout. Bij hun streven naar marktwerking gaven ze alle aandacht aan concurrentie- tussen OV-bedrijven onderling. Daar is best wat voor te zeggen maar de tragiek is, dat de ministers daarbij de belangrijkste marktwerking helemaal zijn vergeten, namelijk de concurrentie tussen auto en OV. Juist die maatschappelijk relevante vorm van concurrentie is – vooral door de fiscale wetgeving – compleet de das omgedaan. De files op de autowegen blijven dan ook groeien. Van NS en andere OV-bedrijven is – gegeven de met regering en parlement gemaakte afspraken - al helemaal niets te verwachten. Deze bedrijven hebben momenteel geen enkel belang bij lagere tarieven, hoezeer deze – gegeven de lage variabele autokosten – uit maatschappelijk oogpunt ook gewenst zijn. Lagere tarieven leiden immers tot lagere opbrengsten en - vanwege de stijging van het aantal reizigers – ook nog tot hogere vervoerskosten en dus tot lagere winst. NS en andere OV-bedrijven streven daarom niet naar *tariefverlaging* maar juist naar *tariefverhoging*. Ziehier het dilemma. Zó wil kennelijk de Nederlandse politiek het. Zó is het bij de verzelfstandiging van de OV-bedrijven afgesproken.

Aanbevelingen

Het huidige Nederlandse personenvervoerbeleid is onevenwichtig. Technisch wordt er van alles verbeterd, maar de economische voorwaarden, waaronder al die technische inspanningen tot verlichting van de congestieproblemen zouden kunnen leiden, worden niet vervuld. De files blijven.

Een OV-bedrijf moet - om tegen weinig geld een goede kwaliteit te kunnen leveren - op twee zaken bedacht zijn:

- Een hoge bezetting: veel reizigers per gemiddelde trein, tram of bus: *hoge efficiency en dus lage kosten per vervoerde reiziger*
- Een hoge frequentie: je hoeft als klant nooit lang te wachten: *hoge kwaliteit*

Die twee zaken zijn in feite strijdig: bij een *gegeven* vervoersomvang werken ze tegen elkaar in. Die strijdigheid kan alleen maar opgeheven worden wanneer het aantal OV-reizigers sterk groeit. Dan is het mogelijk om zowel de kosten per reiziger te verlagen als ook om hogere kwaliteit te bieden. Onder de thans geldende spelregels zijn de OV-bedrijven echter gehouden om zoveel mogelijk winst te maken. Ze streven derhalve naar frequentieverla-

ging en tariefverhoging. Daardoor stijgt de winst maar daalt het aantal reizigers. Met zo'n beleid schrikken de OV-bedrijven veel reizigers af.

OV-gebruik is momenteel voor de autobezittende burger in het algemeen aanzienlijk duurder dan auto-gebruik. Daardoor is OV-gebruik voor de meerderheid van de vrij kiezende autobezitters - volgens Dupuit - *onbetaalbaar*. Marktwerking tussen auto en OV is niet aanwezig. Daardoor wordt het effect van de in het regeerakkoord voorgenomen maatregelen (rekening rijden, investeringen in wegen) uiterst dubieus. De files zullen blijven groeien.

Om plannen als *rekening rijden* en *investeringen in de weginfrastructuur* enige kans op succes te geven zijn maatregelen nodig, die de impasse in de prijsverhouding tussen openbaar vervoer en autoverkeer doorbreken. Anders blijft het beoogde effect uit.

Concrete voorstellen ter opvulling van het grote manco
Wat staat ons te doen? Vijf dingen kunnen – met name in de dichtbevolkte Randstad – helpen:

- De vaste kosten van de auto moeten omlaag
- De variabele kosten van de auto moeten omhoog
- Alle fiscale regelingen rond de zakenauto moeten grondig gewijzigd worden
- De fiscaal vrijgestelde vergoeding per autokilometer moet terug van $f\ 0,60$ (integrale kosten) naar $f\ 0,15$ per autokilometer (benzinekosten)
- Gebruik van het OV moet – gemeten in variabele prijzen – voor alle categorieën autobezitters aanzienlijk goedkoper worden dan gebruik van de eigen auto of de 'auto van de zaak'

Dat zijn ingrijpende maatregelen. Maar ze zijn hard nodig. Want alleen langs die weg kan worden bereikt, dat individuele autobezitters in de Randstad er een financieel belang bij krijgen om zo nu en dan het OV te verkiezen boven de auto. En... het hoeft de overheid geen geld te kosten.

Het huidige regeerakkoord geeft terecht veel aandacht aan rekening rijden, aan uitbreiding van het wegensysteem en aan uitbreiding van de openbaarvervoervoorzieningen, met name in de Randstad. Daar horen echter óók de vijf bovengenoemde maatregelen bij. Zo niet, dan zal het wegensysteem – zelfs na uitbreiding ervan – overvol blijven en het OV zal – ondanks de verbetering van de voorzieningen – door de autobezitter weinig gebruikt worden. De maatregelen uit het regeerakkoord zullen dan – hoe terecht op zichzelf ook – ontoereikend blijken te zijn. Een ernstige waarschuwing is daarom op zijn plaats.