

De lusten van mobiliteit worden overschat

Mobiliteit leidt onmiskenbaar tot grote voordelen voor de betrokkenen en draagt bij tot gevoelens van vrijheid. Wel vallen deze voordelen bij nader inzien tegen. De kosten zijn aanzienlijk en het indammen daarvan vergt forse inspanningen.

door *Piet Rietveld*

Hoogleraar vervoerseconomie, Vrije Universiteit Amsterdam.

LUSTEN VAN MOBILITEIT

Mobiliteit maakt vrij, dat weten migranten al vele eeuwen. Verhuizen naar een andere plaats of een ander land is één van de belangrijkste manieren om vrijheid te winnen. De mogelijke grote lasten van migratie wegen blijkbaar niet op tegen de verwachte voordelen. De heimwee komt pas later.

Ook op het dagelijkse vlak leidt mobiliteit tot mogelijkheden om vrijheid te winnen. Zeer veel generaties voor ons waren beperkt tot een actieradius van zo ongeveer 5 km rondom hun woonplaats als ze iets wilden ondernemen. Lopen was immers de overwegende vervoerwijze. Door de achtereenvolgende transportrevoluties van trekschuit, trein, fiets, bus, auto en vliegtuig is ons werkterrein enorm vergroot. Groot is het contrast met de huidige situatie, waarin tientallen, zo niet honderden miljoenen Europeanen op één dag — als ze dat zouden willen — naar grote knooppunten zoals Londen, Parijs en Frankfurt kunnen reizen, daar een fors deel van de dag verblijven en dan 's avonds weer thuis komen. Even revolutionair zijn de ontwikkelingen geweest op het terrein van de kosten van internationaal transport. Het transporteren van een fles wijn vanuit Australië naar Nederland kost tegenwoordig slechts enkele centen. De transportkosten zijn de afgelopen eeuwen duidelijk sneller gedaald dan de productiekosten en dat heeft een geweldige stoot gegeven aan specialisatie en internationale handel, en daarmee tot de keuzemogelijkheden van de consument.

Christen Democratische Verkenningen | Winter 2008

Voor een dagelijkse routine als werken heeft iemand die een beetje centraal in Nederland woont, zeker één miljoen banen binnen bereik in een reistijd van maximaal één uur (zie www.bereikbaarheidskaart.nl). Mobiliteit en goederenvervoer zijn belangrijke middelen tot het vergroten van keuzemogelijkheden voor ontplooiing, communicatie en werk. Daarnaast kan mobiliteit ook gevoelens van vrijheid oproepen. Velen zien autorijden als een aangename bezigheid met geavanceerd materiaal. Het aanschaffen van een voertuig biedt mogelijkheden van het tot uitdrukking brengen van iemands identiteit. Dergelijke gevoelens kunnen ook bij andere vervoerwijzen spelen. Een voorbeeld is het verbinden van vakantiegevoel aan het reizen: je vakantie begint zodra je in de trein stapt. En zelfs voor veel met dagelijkse files geconfronteerde automobilisten is de tijd tussen werk en huis bij uitstek de tijd die men voor zichzelf heeft zonder door anderen te worden gestoord.

Vanuit zeer uiteenlopende perspectieven is er dus een positief verband te constateren tussen mobiliteit en vrijheid. Het verhaal stopt hier niet, want er zijn twee belangrijke tegenwerpingen. De eerste is dat de baten van de mobiliteit tegenvallen, en de tweede is dat de kosten zwaar drukken. Dat laatste zou ertoe kunnen leiden dat een deel van de vrijheid moet worden ingeleverd.

TEGENVALLENDE LUSTEN VAN MOBILITEIT

De tegenvallende baten van mobiliteit gaan over zaken zoals afnemende meeropbrengsten. Voor fijnproevers zijn Chileense wijnen een welkome aanvulling op Europese wijnen, maar velen ontgaan deze smaaknuances.

*We ontlene niet
alleen bevrediging
uit wat we intrinsiek
consumeren,
maar ook uit hoe
onderscheidend dit is*

En de vakantiebestemmingen naar de Middellandse zee lijken na een aantal jaren toch wel erg op elkaar. De aardbol lijkt aan de kleine kant voor de op variatie gerichte toerist, wat zichtbaar wordt in de ruimte-uitstapjes die enkele zeer rijken zich inmiddels veroorloven. Hier speelt ongetwijfeld ook het sociale karakter van onze consumptie een rol: we ontlene niet alleen bevrediging uit wat we intrinsiek consumeren, maar ook uit hoe onderscheidend

dit is vergeleken met wat anderen hebben (de zogenaamde *social limits to growth*). Gewenning en *social limits to growth* leiden daarmee tot een zeker gevoel van teleurstelling. Vaak is de werkelijkheid minder leuk dan de be-

schrijving in de reisgids, en dat geldt ook voor de ‘laatste stukjes paradijs’ op aarde.

Er is een beperkte onderstroom van mensen die bewust proberen afstand te houden van deze gewenning en vergelijking. Namelijk door vrijwillig te kiezen voor een afwijkende leefstijl, tot uitdrukking komend in zaken als ‘eten wat het seizoen biedt’, een mobiliteitspatroon zonder auto of vliegvakantie, of een kortere werkweek omdat men werk wel leuk vindt, maar het moet het leven niet gaan beheersen. Deze groep, die zich vrijwillig beperkingen oplegt, is overigens vermoedelijk kleiner dan die van degenen die op het zelfde patroon uitkomen, maar dan als noodzaak, en niet als vrije keuze. Denk alleen maar aan lichamelijk gehandicapten die in een zeer gekrompen keuzeruimte leven. De mogelijkheid dat men zichzelf uit vrije keuze gemotiveerde beperkingen oplegt aangaande consumptiepatronen, komt zo nu en dan aan de orde in studies over leefstijlen, maar om een overwegende groep gaat het hier niet.

LASTEN VAN MOBILITEIT

Dan zijn er de nadelen van mobiliteit. Die zijn als volgt te rangschikken. Mobiliteit is soms gewoon van lage kwaliteit. In de file staan kan wennen, maar als het erop aankomt, is doorrijden toch prettiger. Overvol openbaar vervoer is niet aangenaam, evenmin als het wachten bij een tochtige bushalte, zeker niet als je niet zeker weet of de chauffeur zich de vrijheid heeft gepermitteerd om een paar minuten te vroeg te vertrekken. En de grootste irritatiepunten van de mobilisten betreffen vaak de onbehoorlijke gedragingen van medereizigers zoals bumperkleven of telefoonterreur in treinen. Mobiliteit vindt doorgaans plaats in anonieme situaties en dat is niet bevorderlijk voor het verantwoord invullen van vrijheid door medereizigers.

Een tweede last van mobiliteit is de verkeersonveiligheid. De afgelopen decennia kenmerken zich door een grote daling van het aantal verkeersdoden. Maar toch zijn er nog steeds heel veel Nederlanders die wel iemand kennen die is omgekomen bij een verkeersongeval of daardoor gehandicapt is geworden. Er is alle reden om met een steeds breder scala aan maatregelen vanuit een duurzaam veiligheidsconcept de gunstige trend door te zetten. Dat kan soms bijten met het idee van vrijheid voor de verkeersdeelnemer. De technologie van intelligente snelheidsbegrenzers is afdoende ontwikkeld; nu nog de benodigde maatschappelijke acceptatie en de politieke wil van degenen die over beleid gaan. Bij de kosten van verkeersonveiligheid gaat het ook om de gedragsaanpassingen die mensen soms moeten doen om de veiligheid binnen de perken te houden. Ook Nederland kent

tallose moeders (waar zijn de vaders?) die hun kinderen naar school, sport en vriendjes rijden omdat de straten als te onveilig worden beschouwd voor zelfstandig reizende kinderen. Ook dat leidt weer tot meer automobilititeit.

De derde last is die van lokale milieuaantasting zoals geluidsoverlast, fijnstof, verstoring en versnippering. Even afgezien van de fijnstofproblemen die met betere technologie zijn op te lossen, gaat het hier om vrij fundamentele lasten waar de potentiële bijdrage van technologie tot oplossingen beperkt is. Ondergrondse oplossingen kunnen lokaal soelaas bieden, maar zullen op bredere schaal toegepast onbetaalbaar zijn. Het is vooral het verzet tegen lokale milieuaantasting — naast uiteraard de financiën — waarom het in Nederland niet lukt om tot grootschalige uitbreiding van infrastructuur te komen.

De vierde last is die van het energiegebruik. Het aandeel van transport in de energieconsumptie op wereldschaal is ongeveer 25 procent, en dit aandeel is stijgend. De schaarste aan fossiele brandstoffen plaatst de transportsector voor uitdagingen. Voor een deel kan dat eenvoudig via de energieprijzen gaan. De langetermijntrend daarvan is stijgend en dat daagt met name de automobielsector uit tot energiebesparing. Gezien de sterk stijgende trend in het luchtvervoer liggen overigens juist ook daar grote uitdagingen. Wat niet in de energieprijzen zit zijn de broeikasgassen, en die vragen om internationaal beleid zoals vormgegeven door een Europees *emission trading* systeem. Overigens dient men zoals altijd bedacht op *rebound* effecten. Hogere energie-efficiency leidt immers tot lagere kosten per km en dat stimuleert het reizen weer. En de trend in de richting

van auto's die veiliger zijn en meer comfort hebben, zoals airconditioning, maakt ook weer een deel van de potentiële efficiencywinst ongedaan. Juist daarom ook is een plafond, zoals bij verhandelbare rechten, aantrekkelijk.

Tijdsbeslag is de laatste factor die kan worden genoemd als nadeel van mobiliteit. De vraag naar mobiliteit reageert sterk op

*Bij toenemende
mobiliteitsmogelijkheden
grijpen mensen een versnelling
niet aan om tijd te besparen,
maar om langere afstanden
te gaan afleggen*

veranderingen in reistijden. Zo ligt het voor de hand dat de komst van de hogesnelheidstrein tussen Brabant, Rotterdam en Amsterdam zal leiden tot een toename in lange afstandspendel. Omgekeerd zal ook de toename van files mensen stimuleren tot gedragsaanpassingen zoals het herzien van de plaats van wonen of werken. In de Nederlandse literatuur staat deze

sterke gevoeligheid van mobiliteit voor reistijden bekend als de Brever-wet (wet behoud reistijden en verplaatsingen). Het gaat hier overigens niet om een harde wetmatigheid maar om de vaststelling dat mensen gemiddeld bij toenemende mobiliteitsmogelijkheden een versnelling niet aangrijpen om minder tijd te besteden aan onderweg zijn, maar juist langere afstanden gaan afleggen. De indruk bestaat overigens dat in de loop van de tijd mensen zelfs wat meer tijd gaan besteden aan verplaatsingen (een stijging met zo'n 10 procent tot ruim 70 minuten per dag). De grotere keuzevrijheid die mensen krijgen bij een stijgend inkomen, wordt, als het om mobiliteit gaat, met name ingevuld via een keuze voor snellere vervoerwijzen en een verlenging van verplaatsingsafstanden. De Brever-wet impliceert dat zolang snelle vervoerwijzen binnen het bereik van meer mensen komen, de afgelegde afstanden toenemen. Dat is dubbel ongunstig voor de energie-emissies, want niet alleen worden er meer kilometers afgelegd, maar ook wordt de emissie per afgelegde kilometer hoger. In deze context is de Brever-wet dus ook een soort wet van behoud van ellende. Overigens impliceert de Brever-wet ook dat bij toenemende congestie de afstanden gaan krimpen zodat de wal het schip keert. Een andere implicatie is dat langzame vervoerwijzen, zoals fietsen en het meeste openbaar vervoer, zich het beste kunnen handhaven door sneller te worden. Een aardige illustratie hiervan is de recente overweldigende belangstelling voor fietsen met een beperkte elektrische ondersteuning.

Een mogelijke interpretatie van de licht stijgende tijd voor verplaatsingen is verder dat reistijd minder dan vroeger verloren tijd is. Was het lezen in de trein voorheen een bezigheid voor een beperkte groep mobilisten, het gebruik van diverse communicatiemediën maakt nu het reizen via vrijwel iedere vervoerwijze aangenamer of productiever.

NIET DE GOEDE BALANS

Bedrijven en personen zullen binnen hun eigen omgeving keuzes maken in het omgaan met de lasten en lusten van mobiliteit. Duidelijk is dat daarmee in veel gevallen niet een goede balans wordt bereikt. Overheidsingrijpen is op diverse punten onmisbaar om lasten en lusten, en de verdeling daarvan, in goede banen te leiden.

Overheden hebben een essentiële rol bij het beschikbaar stellen van infrastructuur voor mobiliteit. Technologische ontwikkelingen vergemakkelijken de private verschaffing van infrastructuur (het wordt eenvoudiger klanten te laten betalen voor het daadwerkelijke gebruik), maar of deze mogelijkheid zal worden benut, is nogal onzeker. Het is wel duidelijk dat de overheid een sterke rol zal blijven spelen bij de concessieverlening.

Een ander domein is het technologiebeleid. Technologie kan veel doen om de milieu- en grondstofproblemen rondom mobiliteit op te lossen. Door een consistent langetermijnbeleid zullen overheden, zeker op Europees niveau, een belangrijke bijdrage kunnen leveren tot het beperken van deze lasten van de mobiliteit. Ook bij veiligheid kan de overheid door technologiebeleid belangrijke stappen zetten via de invoering van intelligente snelheidsbegrenzers. Bij filebestrijding kan technologie, gekoppeld aan dynamisch verkeersmanagement, een bijdrage leveren. Een interessante mogelijkheid is om via technologie auto's op compactere manieren van de weg gebruik te laten maken, om zo de capaciteit te vergroten. Het zou een duidelijke beperking met zich brengen van de vrijheid van de automobilist. Dat maakt het trouwens minder aantrekkelijk voor de automobiellindustrie. Een vermoedelijk onoverkomelijk struikelpunt is dat een dergelijk systeem heel lastige aansprakelijkheidsproblemen zal opleveren bij ongevallen.

Prijsbeleid behoort als vanzelfsprekend ook tot het domein van de overheid. Dit is zoals bekend een gevoelig domein, en zeker bij files een essentieel onderdeel van een goede strategie. Bij andere thema's, zoals CO_2 -emissies, is een systeem van verhandelbare emissierechten aantrekkelijk. Aandachtspunten hierbij zijn de wenselijkheid om deze rechten op een zo groot mogelijk ruimtelijk gebied betrekking te laten hebben — om tegenproductief uitwijkgedrag te vermijden — en om rechten op een zo breed mogelijk geheel van sectoren te laten slaan. Dit laatste is gewenst om efficiency na te streven bij het bereiken van doelstellingen. Het is immers niet handig om een streng emissieplafond voor CO_2 te hanteren voor de transportsector of een deel daarvan en bijvoorbeeld ruimteverwarming of elektriciteitsgebruik buiten beschouwing te laten. Ook dit heeft met vrijheid te maken: geef ruimte aan bedrijven en consumenten om op een zo breed mogelijk domein afwegingen te maken. Vrijheid en efficiëntie gaan hier samen.

Een ander terrein waar de overheid bij transport een rol speelt, is het ruimte bieden aan marktwerking. Merkwaardig genoeg worden in Nederland de gevolgen van marktwerking in de transportsector niet systematisch gemonitord. Daardoor dreigt een scheef beeld te ontstaan. Met name de successen van de marktwerking in telecommunicatie, luchtvaart en binnenvaart worden vaak uit het oog verloren. Dat er problemen zijn bij taxi en spoor is overigens onmiskenbaar, al wordt ook weer vaak over het hoofd gezien dat het goederenvervoer over het spoor het steeds beter doet. De vrijheid die ondernemers krijgen bij marktwerking, werkt dus afhankelijk van de sector zeer verschillend uit. Belangrijk hierbij is in elk geval dat marktwerking een zaak is van lange adem, waarbij de overheid

er verstandig aan doet de doelen en spelregels niet te vaak te wijzigen, en enige afstand in acht te nemen, zoals bij prijsbeleid. Bij openbaar vervoer ligt het meer voor de hand om te volstaan met globale indicatoren, zoals een bedrag voor de gemiddelde reizigerskilometer, maar geen bedragen voor specifieke kaartsoorten. Opvallend is verder wel dat waar marktwerking succesvol was, dit veelal betrekking had op kosten en kwaliteit, maar niet op milieu. De dynamiek in de luchtvaart is daarvan een duidelijk voorbeeld. Dit vraagt om een bijsturing waarbij duurzaamheid bij aanbesteding of regulering een zwaar criterium wordt, of waarbij marktwerking gepaard gaat met stringent beleid ten aanzien van emissies.