

Oplossing fileprobleem is simpel, maar Nederland wil er niet aan

ANNIEK VAN DEN BRAND – 10/08/96, TROUW – [website artikel](#)

Het fileprobleem is heel simpel op te lossen. Dat stelt vervoerseconoom dr. T. Tieleman. Zo gauw een trein- of busreis nog slechts een derde kost van een autoritje, verdwijnen de eindeloze rijen blik volgens hem vanzelf.

Een slager die meer geld vraagt voor een kilo gehakt dan voor een kilo ossenhaas, kan er donder op zeggen dat de ossenhaas de winkel uitvliegt en dat hij het gehakt aan de straatstenen niet kwijtraakt. De meeste mensen vinden ossenhaas namelijk lekkerder én houden van goedkoop. Om toch de hele koe te slijten, verkoopt de slager zijn schaarse, gewilde ossenhaas voor zo'n 60 gulden per kilo, terwijl hij het gehakt voor een tientje per kilo van de hand doet. Probleem opgelost.

In het personenvervoer speelt hetzelfde, zegt Tieleman, docent vervoers- en verkeerseconomie aan de Technische Universiteit van Delft. Zolang autorijden (de ossenhaas van het vervoer) en reizen per openbaar vervoer (het gehakt) net zo duur zijn, blijft de auto onverslaanbaar.

Het fileprobleem bezorgt Nederland steeds meer hoofdbrekens. Alle nieuwe bruggen, tunnels en knooppunten ten spijt. Steden - en daarmee bedrijven - worden onbereikbaar, de uitstoot van schadelijke stoffen neemt toe en bijna iedereen kent de dagelijkse strijd om een parkeerplaats - om zich vervolgens te ergeren aan al dat blik dat het straatbeeld ontsiert.

De oorzaak van de problemen is banaal: er rijden domweg teveel auto's. De oplossing ligt voor het oprapen, zegt Tieleman. Hoe meer automobilisten in trein, bus, tram of metro stappen, hoe meer ruimte er op de weg komt. Rest één hardnekkig probleem: weinig mensen kiezen voor openbaar vervoer. Logisch, zegt de vervoerseconoom. En dat blijft zo, tot de prijsverhoudingen tussen autorijden en openbaar vervoer in evenwicht komen.

Zoals er aan een koe minder ossenhaas dan gehakt zit, ligt de capaciteit van een stuk autoweg beduidend lager dan die van een vergelijkbaar stuk spoor. Eén rijstrook kan - als alles goed gaat - per uur zo'n 2 000 auto's verwerken. In Nederland wordt een auto in de spits gemiddeld bezet door 1,2 personen. Maximaal razen er per spitsuur dus ongeveer 2 400 mensen per rijstrook over een stuk snelweg. Over een vergelijkbaar stuk spoor van een viersporig baanvak zoeven met gemak 20 000 mensen per uur. Zet een dubbeldekker in, en dat aantal kan naar 30 000 stijgen. Desondanks is in Nederland de maximale bezetting van het spoor in de spits - zelfs op de drukste trajecten - nergens hoger dan 6 000 reizigers. In Parijs wordt die 30 000 iedere dag opnieuw gehaald.

De vervoersmarkt faalt in Nederland, stelt Tieleman. Een goed voorbeeld daarvan vindt hij de nieuwe Wijkertunnel onder het Noordzeekanaal. In plaats van deze tunnel te bouwen, hadden de dagelijkse files daar ook opgelost kunnen worden door in de spitsuren 2,50 gulden per passage te heffen in de Coen-, Velser-, IJ- en Zeeburgertunnel. "Nu zitten we met de dwaze situatie van een nieuwe tunnel waarvoor de consument niet hoeft te betalen, maar waarvoor het ministerie van verkeer en waterstaat 1,56 gulden per passerende auto aan de financiers moet afdragen. De kosten worden afgewenteld op de belastingbetaler. Alleen omdat de politici niet aan hun kiezers durfden te verkopen dat er voor ossenhaas betaald dient te worden."

De vervoerseconoom ziet drie oorzaken die leiden tot het falen van de marktwerking in het personenvervoer. In de eerste plaats kan iedere automobilist zomaar vrije toegang krijgen tot het

wegennet, terwijl de capaciteit daarvan beperkt is. Geen wonder dat het verkeer met name in de Randstad vastloopt, zegt Tieleman. Daar rijden dagelijks 2,5 miljoen auto's per stuk ongeveer 40 kilometer, dus samen zo'n 100 miljoen autokilometers per dag. De oppervlakte van de Randstad is 500 000 voetbalvelden. Dat leidt onherroepelijk tot opstoppingen. De oplossing: hang een prijskaartje aan het gebruik van wegen op drukke plaatsen in drukke tijden.

Het tweede punt dat de markt verstoort, is dat de meeste automobilisten hun autokosten beschouwen als vaste lasten. Bij de beslissing over al dan niet een rit maken, wordt alleen gekeken naar de variabele kosten; hoogstens twee dubbeltjes brandstof per kilometer. Van een echte keuze tussen een autorijtuig of een reisje per openbaar vervoer is op die manier dan ook geen sprake. De auto (die gaat wanneer je wilt, van deur tot deur, desgewenst klinkt je eigen muziek) staat voor veel mensen nu eenmaal hoger in rang dan het openbaar vervoer, met zijn gebrek aan privacy, lagere snelheid, wachttijden en overstappen.

Gebruikers van zakenauto's en lease-auto's (die tijdens jaarlijks maar liefst 30 procent van het totaal aantal autokilometers) hebben in feite al helemaal geen keus. Zij moeten de auto wel nemen, want hun variabele autokosten zijn nihil, ook voor privéritten en vakantieritten. Wanneer de eigen auto voor zakelijke kilometers wordt gebruikt en de werkgever 61 cent per kilometer vergoedt, verdient de automobilist zelfs geld met het autorijden; hij is een dief van zijn eigen portemonnee wanneer hij een strippenkaart of een treinkaartje aanschaft.

Jaarlijks wordt in Nederland een bedrag van 60 miljard gulden (80 miljard autokilometers maal 75 cent, volgens de ANWB de gemiddelde integrale kosten per autokilometer) uitgegeven aan binnenlands personenvervoer per auto. Ter vergelijking: aan openbaar vervoer wordt minder dan 10 miljard gespendeerd. Van die 60 miljard wordt 24 miljard betaald door mensen met een auto of een kilometervergoeding van de zaak, die niets merken van een extra gereden kilometer. "Door forfaitaire regels van fiscus en werkgevers is prijsconcurrentie tussen auto en openbaar vervoer op dit moment onmogelijk", zegt Tieleman.

De derde oorzaak van de falende markt vindt Tieleman in de verkeerde toepassing van het profijtbeginsel. In de jaren '80 verklaarde toenmalig minister Neelie Kroes dat beginsel van toepassing op het openbaar vervoer. De redenering was dat wie gebruik maakt van het openbaar vervoer, betalen moet voor dat profijt. De prijs van een kaartje moest bovendien zo hoog zijn dat de subsidies op openbaar vervoer op den duur kunnen worden afgeschaft.

Tieleman is er echter van overtuigd dat niet de openbaar-vervoerreiziger, maar de rest van de samenleving van die keuze profiteert. "Wie in de auto stapt, geniet zelf de voordelen, en wentelt de nadelen als vervuiling en files af op de maatschappij. Wie daarentegen kiest voor het openbaar vervoer, neemt wat ongemak voor lief, en laat vooral anderen profiteren van zijn keuze: minder opstopping, minder uitstoot, minder asfalt, minder verkeersongelukken. Openbaar vervoer zou in vergelijking met de auto daarom juist goedkoop moeten zijn. "Burgers die keurig hun afval scheiden, hoeven bij de glasbak ook niet extra te betalen voor hun moeite."

Tieleman - die tot twee jaar geleden hoofd Ondernemingscontrol was bij de Nederlandse Spoorwegen - wil onder geen beding de verdenking van 'auto-pesting' op zich laden. "Om Nederland bereikbaar te houden hebben we zowel de auto als het openbaar vervoer nodig. Nu worden beide systemen niet goed gebruikt."

Geld hoeft geen probleem te zijn, zegt hij. "De vraag naar mobiliteit is zo groot, dat de overheid daar geen extra geld aan hoeft te spenderen. Ook niet als de prijs van een treinkaartje en de strippenkaart drastisch daalt. Kostendekking is geen punt, als de consumentenprijs en de kwaliteit van de verschillende manieren van vervoer beter op elkaar aansluiten." Wordt gekozen voor het idee om de variabele kosten van het autorijden flink hoger te maken ("dat is iets anders dan de totale kosten

verhogen”), dan denkt de vervoerseconoom vooral aan rekening-rijden. “De bezineprijs verhogen leidt alleen maar tot extra ritten naar België en Duitsland, om daar wat jerrycans brandstof in te slaan.”

Onoplosbaar is het fileprobleem dus niet. Tieleman: “ Het is bijna zo simpel als met de koe van de slager. Verlaag de variabele kosten van trein en bus, of verhoog de variabele kosten van het autorijden en pas in ieder geval de fiscale regelingen drastisch aan.” Toch schrikken politici terug voor het nemen van echte maatregelen. De enige conclusie die de vervoerseconoom daaruit kan trekken, is dat Nederland helemaal niet van zijn files af wil. “De nood is kennelijk nog niet hoog genoeg.