

Rekeningrijden frustreert het compacte-stadbeleid

MANUEL AALBERS*

In de discussie over het invoeren van rekeningrijden in Nederland domineren de vragen of rekeningrijden werkt en wat de sociaal-economische gevolgen ervan zijn. Er worden in de discussie echter twee dingen over het hoofd gezien: de gevolgen voor de verkeersveiligheid en voor het verstedelijkingspatroon.

In tegenstelling tot veel andere Europese landen zijn er in Nederland nauwelijks tolwegen. De laatste jaren is in de politieke en maatschappelijke discussie echter steeds meer aandacht voor een nieuwe variant van road pricing: rekeningrijden. In deze discussie wordt – terecht – veel aandacht besteedt aan de vraag of rekeningrijden wel werkt. De VVD heeft al gezegd de invoering van rekeningrijden tegen te zullen houden als het experiment mislukt. Minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat (V&W) wil rekeningrijden echter zonder voorbehoud invoeren.

AFWENTELING

Het belangrijkste doel van rekeningrijden is de automobilititeit te doen afnemen ten gunste van het openbaar vervoer. Daarnaast hoopt men op een spreiding van het aantal auto's over de dag. Bovendien is het de bedoeling dat mensen dichterbij hun werk gaan wonen. Het is moeilijk te voorspellen of rekeningrijden de beoogde doelen zal halen. De invloed van road pricing op de automobilititeit verschilt namelijk sterk van land tot land. In het algemeen kan gezegd worden dat road pricing de automobilititeit wel beïnvloedt, maar dat de doelstellingen meestal niet geheel verwezenlijkt worden. De

verwachtingen liggen vaak te hoog. Voor een grote groep mensen zijn de kosten nauwelijks een probleem, anderen wentelen de kosten af of ontwijken deze. Afwenteling kan bijvoorbeeld door de werkgever voor de kosten te laten opdraaien. Ontwijking kan door op een ander moment te gaan rijden of een andere route te nemen.

De tweede doelstelling lijkt beter haalbaar. Er zal naar verwachting een spreiding van het aantal auto's in de tijd en in de ruimte plaatsvinden. Dit lijkt gunstig, maar oplossingen die problemen niet bij de wortel aanpakken, blijken vaak van tijdelijke aard. Al snel zullen ook de wegen op minder drukke uren zo druk zijn dat er een groot deel van de dag sprake is van congestie. Hinderlijker zijn echter de gevolgen van afwenteling op andere trajecten. Die zullen na verkoop van tijd ook volzitten. Bovendien zal sluipverkeer ook nog eens voor leefbaarheidsproblemen zorgen indien deze trajecten geen autosnelwegen zijn.

De hoop dat huishoudens dichterbij hun werk gaan wonen is ijdele hoop. Daarvoor is de oriëntatie van veel huishoudens te divers geworden. Veel tweeverdieners werken niet in dezelfde plaats en bovendien is al vaker gebleken dat de meeste mensen zich weinig aantrekken van beleidsmaatregelen en hun eigen pad trekken. Daarnaast zal dichterbij het werk wonen volgens het Ministerie van V&W betekenen dat huishoudens op zoek gaan naar een huis binnen de tolpoort. Dit moet nog gezien worden. Ten eerste omdat het aanbod van woningen hier klein is en de prijzen hoog liggen. Ten tweede omdat hier vaak niet de woningen worden aangeboden waar een groot deel van deze huishoudens naar vraagt, namelijk betaalbare laagbouwwooningen.

UITSLUITING

Een belangrijke vraag is wat er gedaan moet worden als rekeningrijden niet werkt en men betaald in de file staat. Moet rekeningrijden dan worden afgeschaft of moet de prijs verhoogd worden? Afschaffing lost het probleem

van congestie op de wegen niet op, tenzij er een goed alternatief is. Een prijsverhoging maakt de problemen voor huishoudens met een laag inkomen groter.

Er is al veel gezegd en geschreven over de kosten die aan rekeningrijden zijn verbonden. Belangrijk hierbij is de vraag of rekeningrijden tot sociale uitsluiting leidt. De kosten voor huishoudens met een laag inkomen zijn relatief hoog, omdat het voor hen om een grotere percentage van hun inkomen gaat. Het openbaar vervoer kan (indien aanwezig) een oplossing zijn tegen de congestie, maar niet voor hun financiële lasten. Moeten deze mensen wellicht inkomencompensatie krijgen of een rekeningrijden-subsidie? Maar dan krijgen mensen die geen last hebben van rekeningrijden ook geld en anderen wellicht te weinig. Moeten dan alleen de mensen met een laag inkomen die rekeningrijden een compensatie krijgen? Dan zal deze vergoeding niet volledig moeten zijn, want dan werkt rekeningrijden natuurlijk helemaal niet.

Ook voor bedrijven zullen de kosten toenemen enerzijds omdat veel werknemers de financiële lasten op de werkgever zullen proberen te verhalen en anderzijds omdat de kosten van het vervoer zullen stijgen. De stijgende kosten zullen nationaal op de consument worden verhaald, maar internationaal is dat niet mogelijk, want daar moet de concurrentie worden aangegaan met bedrijven die niet opeens extra kosten krijgen. Dit betekent voor een land als Nederland, dat sterk afhankelijk is van export, een verslechterende concurrentiepositie.

CONGESTIE

Een punt wat minder aandacht krijgt, is de verkeersveiligheid. Rekeningrijden zal voorlopig alleen worden ingevoerd in de ochtendspits tussen zes en tien uur. Dit heeft tot gevolg dat men zal proberen buiten deze tijden onder de tolpoorten door te rijden. Hierdoor wordt het verkeer meer over de dag gespreid en zal het in de ochtendspits minder druk op de weg zijn.

Een nadeel is echter dat er vlak voor zes uur en vlak na tien uur waarschijnlijk sprake zal zijn van een piek op de snelwegen. De drukte op de weg in de ochtendspits, die rekeningrijden moest voorkomen, wordt dan vervangen door plotselinge extreme drukte vlak voor zes uur en vlak na tien uur. Een indirect nadeel hiervan is dat mensen die om vlak voor zes uur een tolpoort naderen, al snel de neiging zullen hebben om even snel door te trekken. Dit zal gepaard gaan met verkeersovertredingen (te hard rijden, onjuist inhalen, rijden op de vluchstrook en agressief rijgedrag) met gevaar voor de verkeersveiligheid als gevolg. Om even voor tien uur zal het omgekeerde plaatsvinden: mensen zullen langzamer gaan rijden of zelfs hun auto aan de kant van de weg neerzetten. Dit heeft niet alleen (onnodige) congestie tot gevolg, maar het is ook gevaarlijk voor de verkeersveiligheid.

Een oplossing voor dit probleem zou kunnen zijn om rekeningrijden een groter deel van de dag in te voeren, maar dan met gedifferentieerde tarieven. De congestie en verkeersproblemen zullen niet ontstaan als het tarief bijvoorbeeld elk half uur met een gulden afneemt. Ook 's ochtends vroeg kan het tarief getrapd worden opgevoerd.

LOKATIEBELEID

Een van de belangrijkste gevolgen van rekeningrijden is vooralsnog pertinent over het hoofd gezien. Namelijk dat rekeningrijden het compacte-stadbeleid frustreert. Doordat men alleen hoeft te betalen als men 's ochtends de stad inrijdt en niet als men deze op een andere tijd inrijdt of de stad uitrijdt, wordt de stad benadeeld ten opzichte van het ommeland. Het wordt minder aantrekkelijk om naar de stad te gaan, of dat nu voor werk of iets anders is. Voor bedrijven die in de stad zitten, betekent dit dat hun werknemers en leveranciers die van buiten komen, moeten betalen. Als een bedrijf zich buiten de stad bevindt en de werknemers en de leveranciers in de stad hoeft er niets betaald te worden. Het mag duidelijk zijn dat dit het voor bedrijven gunstiger maakt om zich buiten de stad te vestigen. Daardoor verdwijnt er werkgelegenheid uit de stad.

Dit druipt ook in tegen het ABC-lokatiebeleid. Dit beleid beperkt bedrijven in hun vestigingsvrijheid aan de hand van het karakter van het betreffende bedrijf. Bedrijven die veel bezoekers ontvangen en/of veel werknemers per vierkante meter werkvloer hebben, dienen optimaal bereikbaar te zijn per openbaar vervoer (A-lokaties). Dit beleid werkt ontmoedigend voor het vestigen op zogeheten zichtlokaties (bedrijfslokaties langs snelwegen). Deze lokaties nabij snelwegen zijn vooral bedoeld voor bedrijven met weinig bezoekers en weinig werknemers per vierkante meter. Het gaat veelal om bedrijven die veel oppervlak gebruiken en aangewezen zijn op vrachtovervoer per weg (C-lokaties). B-lokaties dienen redelijk goed per openbaar vervoer maar ook via de weg bereikbaar te zijn.

Als de huidige voorstellen voor rekeningrijden worden doorgevoerd, kan het compacte-stadbeleid samen met het ABC-lokatiebeleid definitief ten grave worden gedragen. Met andere woorden: het compacte-stadbeleid van VROM wordt ondermijnd door het rekeningrijden van het Ministerie van V&W. Waar het Ministerie

stad en wonen in het ommeland. Plaatsen als Hoofddorp, Breukelen en Woerden bestaan al lang niet meer alleen uit woningen en in de Amsterdamse en de Haagse binnenstad hebben altijd al veel mensen gewoond. Er is geen sprake meer van eenzijdig forensisme naar de stad. Veel mensen uit de stad werken inmid-



Gas geven voor zes uur 's ochtends.

van VROM en de VROM-Raad kiezen voor Stedenland-(Plus), leidt rekeningrijden tot een Stroomland-scenario. Om te zorgen dat rekeningrijden de stad niet nadelig beïnvloedt, moet rekeningrijden ook in de omgekeerde richting worden ingevoerd, dus ook de stad uit.

Het idee van het Ministerie van V&W is om de tolpoorten rondom de stad verder van de stad af te zetten, zodat de stad niet wordt benadeeld. Dit is echter geen oplossing voor het probleem, maar het verschuiven ervan. Het gebied (net) buiten de tolpoort blijft de aantrekkelijkste vestigingsplaats. Momenteel is het de bedoeling om de tolpoort rondom Amsterdam te verschuiven tot buiten Hoofddorp om te voorkomen dat Hoofddorp bedrijven ten koste van Amsterdam naar zich toe trekt. Het gevolg is dat niet Hoofddorp maar Nieuw-Vennep de aantrekkelijkste vestigingsplaats wordt. Moeten we de tolpoorten dan nog verder van de stad af zetten? Dat kan leuke situaties opleveren: de poort rondom Amsterdam net ten zuiden van Nieuw-Vennep en die van Den Haag net ten noorden van Leiden; of die van Rotterdam en Den Haag beide tussen Delft en Schiedam.

Het probleem is dat rekeningrijden uitgaat van verouderde ideeën over verstedelijking. Nog steeds leeft het idee dat mensen werken in de

dels buiten de stad en veel mensen buiten de stad werken ook buiten de stad. De meeste verplaatsingen gaan niet meer van de rand naar de stad, maar van de rand naar de rand. De gedachte van de 'netwerkstad' haakt hier op in, maar de plannen voor rekeningrijden negeren deze ontwikkeling. De paradox is dat het Ministerie van V&W deze ontwikkeling ontkent, terwijl zij hem door het invoeren van rekeningrijden juist bevordert.

Er zijn verschillende nadelen aan rekeningrijden verbonden waarover tot nu toe te weinig is nagedacht. De gevolgen van rekeningrijden voor de verkeersveiligheid en het verstedelijkingsbeleid zijn vooralsnog genegeerd. Als rekeningrijden op een andere wijze wordt ingevoerd, kunnen deze nadelen naar mijn mening worden weggenomen. Als men dan ook serieus aandacht besteedt aan de nadelige gevolgen van rekeningrijden voor huishoudens met een laag inkomen, heeft rekeningrijden niet alleen kans van slagen, maar is het ook niet meer nadelig voor lage inkomensgroepen en de werkgelegenheid in de stad.

* Manuel Aalbers studeert planologie en sociologie aan de Universiteit van Amsterdam.