

Treinreiziger betaalt slechts klein deel van zijn maatschappelijke kosten

Vanuit economisch perspectief bezien, is het logisch om de gebruiker te laten betalen voor de maatschappelijke kosten van vervoer. Wanneer de gebruiker betaalt voor de gevolgen van zijn keuzes, zoals milieuvervuiling, zal hij zijn keuzes namelijk vanzelf aanpassen.

We kunnen ons hierbij de vraag stellen of dat voor het spoor goed of slecht nieuws zou betekenen. Dit klinkt als een inkoppertje. Een trein kan namelijk grote hoeveelheden personen efficiënt van A naar B verplaatsen, en maakt daarbij gebruik van elektriciteit in plaats van fossiele brandstoffen. Hierdoor stoot een trein in vergelijking met een personenauto minder fijnstof en CO₂ uit. Bovendien gebeuren er relatief weinig ongelukken met treinen. De verwachting is dan ook dat de maatschappelijke kosten van treinreizen een stuk lager zullen zijn dan die van autorijden. Dus in een wereld waarin de gebruiker de volledige maatschappelijke kosten betaalt, zal het spoor floreren, en zullen de wegen aanzienlijk leger zijn – toch?

Nou, niet per se. We moeten namelijk breder kijken dan alleen naar milieuschade als we de volledige maatschappelijke kosten willen doorberekenen aan de gebruiker. Te beginnen bij de maatschappelijke kosten voor de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur. CE Delft en VU (2014) schatten deze jaarlijkse kostenpost op circa drie miljard euro voor personentreinen en zes miljard euro voor personenauto's (figuur 1a).



PAUL VERSTRATEN
Wetenschappelijk medewerker
bij het Centraal Planbureau



PETER ZWANEVELD
Programmaleider bij het
Centraal Planbureau

Gezien dat het aantal reizigerskilometers op het spoor ongeveer acht keer lager is dan op de weg, kunnen we concluderen dat de infrastructuurkosten van het spoorvervoer relatief hoog zijn (CBS, 2019). Om ook in te schatten hoeveel de gebruikers van trein en auto op dit moment betalen,

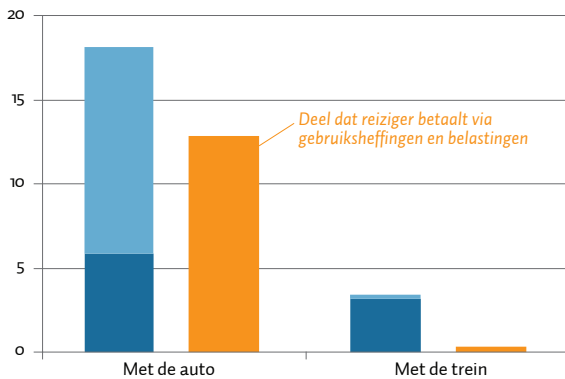
moeten we de bestaande belastingen in ogenschouw nemen. Autogebruik kent een veelvoud aan belastingen, zoals accijns, bpm, mrb, bijtelling en het hoge btw-tarief. Dit geldt in mindere mate voor het spoor. Het treinverkeer betaalt immers, als grootverbruiker van elektriciteit, relatief weinig energiebelasting. Bovendien vallen de kaartjes en abonnementen van het treinverkeer onder het lage btw-tarief. CE Delft en VU schatten de totale gebruiksheffingen en belastingen voor autogebruik op circa dertien miljard euro, en voor treingebruik op 0,3 miljard. Hiermee betalen automobilisten ongeveer zeventig procent van de maatschappelijke kosten, en treinreizigers slechts tien procent (figuur 1b).

Als alle treingebruikers en automobilisten de volledige maatschappelijke kosten van hun vervoer betalen, zou dit zomaar kunnen betekenen dat het (relatief milieuvriendelijke) spoor minder aantrekkelijk wordt. Zeker als ook de auto op elektriciteit gaat rijden, veiliger wordt en de files met een kilometerheffing effectief worden bestreden. Of dat inderdaad zo is, zal meer rekenwerk vergen. De trein concurreert immers niet

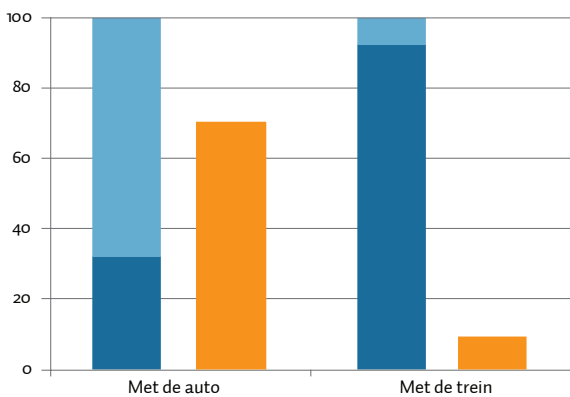
Maatschappelijke kosten en deel dat reiziger via heffingen betaalt

FIGUUR 1

1a. In miljarden euro



1b. Als percentage van de maatschappelijke kosten



Maatschappelijke kosten: ■ Externe kosten ■ Infrastructuurkosten

Data: CE Delft en VU (2014); cijfers betreffen schatting van middenwaarden

alleen met de auto, maar ook met andere vormen van openbaar vervoer, de fiets en de luchtvaart. Bovendien kijkt deze berekening ‘op de achterkant van een bier-viltje’ niet naar de belastingen en maatschappelijke kosten van het goederenvervoer. Dat is nog een leuke puzzel, misschien voor in de trein.

Literatuur

CBS (2019) *Totale reizigerskilometers in Nederland*. CBS StatLine. Te vinden op opendata.cbs.nl.

CE Delft en VU (2014) *Externe en infrastructuurkosten van verkeer*. Rapport CE Delft, 14.4485.35.