

Mobiliteit is een recht, reizen met de trein niet

De trein is een comfortabel vervoermiddel dat veel reizigers snel over grote afstand kan verplaatsen. Sinds zijn introductie vervult het spoor een belangrijke economische en sociale rol in de samenleving. We gaan er daarbij vaak voetstoots van uit dat dit ook in de toekomst zo zal zijn.

Spoorvervoer staat echter onder grote druk. Men klaagt over vertragingen en afgelaste treinen, er zijn onvoldoende middelen voor noodzakelijke investeringen, men maakt zich zorgen over de financiële resultaten, en ook bij de sociale functie van het spoor worden er vraagtekens gezet.

De financiële resultaten zijn deels het gevolg van de spoortechnologie die de kenmerken van een natuurlijk monopolie vertoont, zodat bij uniforme tarieven die de marginale kostprijs weergeven tekorten onvermijdelijk zijn. Beleidsmakers hebben de financiële resultaten echter tevens aan zichzelf te danken, en kunnen die ook door een beter tariefbeleid zelf relatief makkelijk oplossen. Om de ongewenste cocktail van toenemende financiële tekorten en een dalend marktaandeel te vermijden, is het wel noodzakelijk om een tariefbeleid te voeren dat voor hogere inkomsten zorgt zonder het marktaandeel te verminderen, om zo de spoorwegen meer slagkracht te geven.

Economen weten dat dit wenselijk is, onder meer door nog veel meer differentiatie van de prijzen (differentiatie in de functie van de richting, van het tijdstip van de dag, van het aantal gemaakte reizen, et cetera) en door het gebruik van tweeledige tarieven (waarbij er een vast bedrag plus een prijs per reis wordt betaald). Het is ook mogelijk; de ontwikkelingen op het vlak van betalingstechnologie laten meer tariefdifferentiatie en een flexibeler tarievenpolitiek toe.

Maar dit vereist meer autonomie voor het spoorbedrijf. Geef de spoorwegen ook meer mogelijkheden om de tarieven aan te passen aan de ontwikkelingen bij alternatieve vervoersopties. Zo kunnen lagere tarieven voor verbindingen waarbij er rechtstreekse concurrentie met het autoverkeer bestaat economisch wenselijk zijn. Zou men in Nederland opteren voor systemen van



BRUNO DE BORGER

Hoogleraar aan de
Universiteit Antwerpen

rekeningrijden voor het wegverkeer, dan zijn diezelfde tarieven echter niet langer wenselijk.

Anderzijds stellen technologische ontwikkelingen van de vervoersalternatieven het spoor voor nieuwe uitdagingen. De elektrische fiets, zelfrijdende auto's, Uber en dergelijke bedreigen allemaal het marktaandeel van het spoor. Maar ze bieden ook nieuwe mogelijkheden: het spoorvervoer kan ook via *mobility as a service* inzetten op de complementariteit die er tussen de trein en deze nieuwe vervoersalternatieven is.

Meer investeren en technisch meekomen vraagt om een herijking van de sociale rol van het spoor. Het argument dat mobiliteit een basisrecht is, betekent niet dat het spoorvervoer de beste manier is om dat recht te verzekeren. Een brede ruimtelijke dekking waarbij ook alle afgelegen en moeilijker bereikbare regio's door het spoor worden bediend, is niet wenselijk. Spoorvervoer is nu eenmaal gebonden aan zijn basale infrastructuur, en die is erg duur. Spoorvervoer is niet enkel financieel maar ook maatschappelijk het meest rendabel op lijnen met een zeer grote vraag, waarbij een hoge frequentie kan worden verantwoord. Dit recht op mobiliteit kan daarom dus beter georganiseerd worden via goedkopere en fijnmazigere opties zoals de bus en de carpool.

Ook het argument dat spoorvervoer vanuit sociaal oogpunt goedkoop moet blijven, is niet overtuigend. De verdelingseffecten van de lage tarieven zijn beperkt, en overheden hebben betere instrumenten om aan herverdeling te doen. Zorg daarom voor een beperkt aantal sociale tariefklassen, maar stap af van de algemeen geldende, sterk gesubsidieerde prijzen voor alle gebruikers. Bedenk: een euro subsidie voor het spoor 'kost' de gemeenschap meer dan een euro, omdat de financiering wordt opgebracht door belastingen tegen hoge welvaartskosten.

Door de sociale rol van het spoor te beperken, ontstaat er meer ruimte voor tariefdifferentiatie. En alleen tariefdifferentiatie zorgt ervoor dat het spoor de concurrentie met nieuwe vervoersopties aankan. Zo blijft reizen met de trein comfortabel en efficiënt.