**Bijdrage Hans Hilbers aan Ronde tafel Tweede Kamer Kosten en Baten van vervoersmodaliteiten 13/11/2019**

**Maatschappelijke kosten en baten**

De maatschappelijke kosten en baten brengen de voor- en nadelen van een ingreep in kaart. Idealiter geven ze een monetaire waardering van maatschappelijk effecten. De monetaire waardering betreft vaak geen keiharde euro’s maar is een raming hoe burgers dit effect waarderen. Deze raming is gebaseerd op de verwachte betalingsbereidheid. Niet iedereen profiteert in gelijke mate van de investeringen, niet iedereen waardeert de effecten hetzelfde. Daarom is het van belang bij MKBA’s niet alleen naar het saldo te kijken maar vooral ook naar de onderliggende posten en de verdelingseffecten.

**Verkeersveiligheid**

Er is relatief veel aandacht voor reistijd, maar in verhouding weinig voor verkeersveiligheid. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zijn hoog. In het mobiliteitsbeeld 2017 van het KiM worden deze geraamd op 14 miljard euro. De daling van het aantal verkeersdoden vlakt af en het aantal ernstig gewonden neemt volgens de prognose van de SWOV toe van circa 20.000 nu tot circa 30.000 in 2030. De verwachting is dat daarmee de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid tot 2030 met 30% gaan toenemen.

Meer dan de helft van de verkeersslachtoffers betreft voetgangers en fietsers, en dit aandeel zal stijgen. De vergrijzing van de mobiliteit speelt hierin een duidelijk rol. Wel moet hier aan toegevoegd worden dat de gezondheidsbaten naar verwachting groter zijn. Iedere minuut die je fietst leef je langer.

**Broeikasgassen**

Om de doelen van Parijs te halen is een transitie naar nul-emissie nodig. Het is verstandig de goedkope maatregelen eerst te nemen. Het efficiënte pad gaat uit van oplopende CO2-prijzen, tot 100 à 500 euro per ton in 2030 en 200 à 1000 euro per ton in 2050. Door die lopende prijzen nemen de klimaatkosten van transport toe, voor het wegverkeer tot 3 à 14 miljard euro in 2030. De klimaatkosten van de afzet van bunkerbrandstoffen voor de luchtvaart kunnen oplopen tot 1,5 à 7,5 miljard in 2030. Dat is nog zonder het extra effect van de emissie op grote hoogte.

**Luchtkwaliteit**

Wegverkeer is een belangrijke bron van de emissie van fijnstof en stikstofoxides. Gelukkig wordt het wagenpark langzaam schoner. Met name de uitstoot van NOx zal afnemen, de uitstoot van fijnstof veel minder, omdat de bandenslijtage blijft. De maatschappelijke kosten van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het wegverkeer dalen van 3,3 miljard euro in 2015 tot 1 miljard euro in 2030.

**Reistijdverlies**

De filekosten op het hoofdwegennet zijn in het mobiliteitsbeeld geraamd op circa 3 miljard euro. Op elke 1000 kilometer wordt 1 uur verloren in de files. De verwachting is dat deze tot 2030 ongeveer op het huidige niveau zullen blijven. Gemiddeld is de rijsnelheid in de spits zo’n 10% lager dan daarbuiten.

File-uren is een zeer beperkte definitie van bereikbaarheid. De meeste reistijd wordt niet op het hoofdwegennet besteed, maar in de stad, in de auto of op de fiets. Misschien is het tijdverlies van mensen die wel op weg gaan, wel minder erg dan dat mensen thuisblijven, om wat voor reden dan ook.

**Wat kan men doen om de vervoermiddelkeuze te beïnvloeden?**

In mobiliteitsbeleid is het beïnvloeden van de vervoerwijzekeuze niet de belangrijkste knop. Goedkope vliegtickets betekenen vooral meer en langere reizen, en veel minder dat men switcht van het trein of auto naar het vliegtuig. Mobiliteit plooit zich naar de mogelijkheden. Hoe veel we reizen, hoe ver we reizen, met welke vervoerwijze, op welk tijdstip en via welke route wordt in belangrijke mate bepaald door de tijd, geld en moeite die het kost om reizen te maken. Beleid kan sturen op reiskosten via belastingen en subsidies. Beleid kan ook sturen op de reismogelijkheden, onder andere via capaciteitsbeleid, zoals de aanleg van weg- en railinfrastructuur of op de groeimogelijkheden op Schiphol.

**Case: de luchtvaart**

Zorgpunt is de luchtvaart. Met het huidige groeitempo leggen we binnenkort meer kilometers af per vliegtuig dan dat we autorijden. Waar het autorijden elektrisch kan worden, is dat voor de luchtvaart veel moeilijker. De sterke groei van de luchtvaart heeft sterk te maken met de lage tarieven. Het gebruik van het vliegtuig is prijsgevoelig.

Meer en snelle treinen naar Londen en Berlijn en een nachttrein naar Wenen gaan het klimaatprobleem van de luchtvaart niet oplossen. 75% van de CO2-uitstoot in de luchtvaart moet worden toegerekend aan intercontinentaal vervoer (passagiers en goederen) en ook binnen Europa zal de trein voor maar een beperkt deel een alternatief bieden. Als door betere treinverbindingen korte vluchten vervallen, en de vrijgekomen ruimte wordt ingenomen door intercontinentale vluchten kan de CO2-uitstoot zelfs toenemen. Waar het autogebruik met de accijnzen extra wordt belast, is de luchtvaart belastingvrij. Het klimaatprobleem van de luchtvaart vereist dat een reële prijs wordt betaald, inclusief de klimaatkosten.

Doorberekening van deze prijzen in de luchtvaart kan leiden tot hogere ticketprijzen. Tot 2050 kunnen die substantieel zijn, maar blijven behapbaar. Een CO2-prijs van 200 à 1000 euro per ton zou betekenen dat een vliegticket in 2050 20% tot 100% duurder wordt en de reiziger ongeveer 1,2 à 6 cent per kilometer extra betaalt. Ter vergelijk, de automobilist betaalt nu al meer dan 6 cent per kilometer aan accijns en btw op benzine.

Vliegen duurder maken helpt, maar lost het probleem niet op. Ook de luchtvaart zal een transitie moeten maken naar zero-emissie, bijvoorbeeld met synthetische brandstoffen. Anders zal deze sector na 2050, als de andere sectoren al CO2-neutraal zijn, als hoofdschuldige overblijven.

**Bronnen**

CPB/PBL 2016: WLO klimaatscenario’s en de waardering van CO2-uitstoot in mkba’s

De Hartog e.a,. 2010; Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks?

KiM: Mobiliteitsbalans 2017

PBL: Klimaat en Energieverkenning 2019

PBL: Parijsakkoord en luchtvaart

SWOV: Verkeersveiligheidsverkenning 2030