



Afscheiden van betaalstroken zelden gunstig voor de welvaart

Auteur(s):

Saitua, R.,
Verrips, A.

De auteurs zijn werkzaam bij het Centraal Planbureau.

Verschenen in:

ESB, 87e jaargang, nr. 4383, pagina D21, 15 november 2002

Rubriek:

Dossier: Nieuwe wegen

Trefwoord(en):

Een betaalstrook kan worden gerealiseerd door een deel van de bestaande weg af te scheiden of door nieuwe stroken aan te leggen. We vergelijken de welvaartseffecten van de afscheiding van een betaalstrook (project-alternatief) ten opzichte van de exploitatie met de 'normale' stroken (referentie-alternatief) ^{1,2}.

Het inrichten van een betaalstrook kost geld en extra ruimte. De reistijd op de 'normale' stroken neemt toe. Hierdoor zal een groep besluiten de trip niet meer te maken ('afhakers'). Verder zal een groep geconfronteerd worden met langere reistijden ('blijvers').

Omdat de reistijd op de betaalstrook lager is, zal een groep besluiten de trip voortaan op de betaalstrook te maken en zal een groep die in de referentiesituatie de trip niet maakte, dat nu wel doen op de betaalstrook.

De 'afhakers' en 'blijvers' ondervinden een welvaartsverlies, de groepen 'betaalstrookrijders' een welvaartswinst. Uit gegevens over de spreiding van de tijdwaardering blijkt, dat de laatste groepen veel kleiner zijn dan de eerste. De tijdwaardering van de laatste groepen is echter hoger dan die van de eerste groepen, anders waren ze niet bereid te betalen voor sneller vervoer. Veel zal afhangen van de invloed op de congestie op de 'normale' stroken, de hoogte van de tijdwaardering van de betaalstrookrijders ten opzichte van de andere rijders en de inrichtingskosten.

We onderscheiden drie situaties: weinig congestie, middelmatige congestie en hoge congestie. In de eerste situatie heeft de inrichting van een betaalstrook geen meerwaarde. In de laatste situatie zal de invloed op de congestie op de 'normale' stroken en daarmee het welvaartsverlies voor de eerste groepen groot zijn. Het is dan moeilijk denkbaar dat de tijdwaardering van de 'betaalstrookrijders' dermate hoog is, dat dit verlies wordt gecompenseerd. Rest dus een situatie van middelmatige congestie, waarin een betaalstrook de welvaart zou kunnen verhogen indien de effecten op de congestie van de overige stroken niet buitengewoon groot zijn, de inrichtingskosten niet te hoog zijn en bovendien de tijdwaardering van de 'betaalstrookrijders' hoog genoeg is om het welvaartsverlies van de eerste groepen te kunnen compenseren. Deze constatering staat overigens op gespannen voet met de bedrijfseconomische rentabiliteit van de betaalstrook en daarmee de mogelijkheden voor particuliere exploitatie. Bij een middelmatige congestie is het voordeel voor 'betaalstrookrijders' en daarmee ook de betalingsbereidheid geringer.

De conclusie is dat bij sterke congestie een betaalstrook zelden welvaartsverhogend zal zijn. Dit neemt niet weg dat voor relatief lange trajecten, waar congestie nauwelijks een rol speelt, een private tolweg die een betere doorstroming biedt (door bijvoorbeeld minder op- en afritten), aantrekkelijk kan zijn. Voorwaarde is wel dat voldoende ruimte aanwezig is.

Dossier Nieuwe wegen verkend

P. Heij: [Nieuwe wegen verkend](#)

R. Filarski, B. Toussaint: [Leren van het verleden](#)

J. van der Waard: [Ontwikkelingen en beperkingen](#)

J.M.W. Dings: [Bedrijfseconomische beprijzing kent risico's](#)

W.A. Hafkamp, P. van Driel: [De relatie tussen publieke doelen en beheersvorm](#)

W.J. van Grondelle: [Mobiliteitsmarkt goed voor bereikbaarheid en milieu](#)

J.G. Lambooy: [Interactie tussen ruimte en beheer](#)

W.J. Spit: [Dichter bij de regio](#)

E. Dijkgraaf, M. Varkevisser: [Scheiden van eigendom en exploitatie](#)

M. van Twist, F. de Zeeuw: [Betaalstroken als antwoord op congestie](#)

R. Saitua, A.S. Verrips: [Afscheiden van betaalstroken zelden gunstig voor de welvaart](#)

P. de Vries: [Een NV Infra voor het hoofdwegennet](#)

C. Oudshoorn: [Naar een echte mobiliteitsmarkt](#)

H.Meurs: [Naar een nieuw publiek beheer](#)

E.T. Verhoef, H. van Gent: [Scope-verbreding in privaat wegbeheer](#)

S.J.H. Roestenberg: [Integrale benadering grond en mobiliteit](#)

C.J.W. Hiddink: [Bijklassende spoorbedrijven, inspiratie voor wegbeheer?](#)

¹ Zie CPB, Mobiliteit en welvaart, Den Haag, 2000 en I.W.H. Parry, Comparing the efficiency of alternative policies for reducing traffic congestion, in: Journal of Public Economics, vol. 85, september 2002.

² De gevonden welvaartseffecten verschillen overigens niet voor een situatie waarin de strook als nieuwe baan is aangelegd