



De aandelenstrook

Auteur(s):

Exel, N.J.A. van

*Werkzaam bij NEI Transport. Met dank aan Marten van den Bossche, Kees Hörchner, Wout Korving en Sytze Rienstra voor commentaar.***Verschenen in:**

ESB, 84e jaargang, nr. 4198, pagina 273, 9 april 1999

Rubriek:**Trefwoord(en):**

verkeer, vervoer, infrastructuur

Dit artikel presenteert een idee dat de weggebruiker invloed geeft op de keuze van capaciteitsuitbreiding, en de kosten daarvan laat voelen.

De congestie op het Nederlandse wegennet neemt toe. Op hoofdverbindingssassen en rond de belangrijkste economische centra staan zakelijke reizigers, forensen en goederenvervoerders dagelijks vele (tientallen) kostbare minuten in de file. Via prijsbeleid, subsidies, benuttingmaatregelen en informatievoorziening aan de weggebruiker wordt gestreefd naar efficiënter gebruik van de huidige capaciteit. Bovendien zijn er plannen voor doelgroepstroken, voor het stimuleren van openbaar vervoer en carpoolen, en voor rekeningrijden.

Rekeningrijden heeft echter bezwaren. Het is een generieke heffing, dus iedereen die een heffingspunt passeert, betaalt. Niet iedere passant wenst of is in staat dit bedrag te betalen en zal op zoek gaan naar een alternatief. Daarom werkt rekeningrijden, met als resultaat dat de belangrijke snelwegen (in de spits) toegankelijk zijn voor hen die het kunnen betalen, of moeten betalen omdat (op de korte termijn) geen alternatief voorhanden is. Deze sociale en inkomenseffecten zijn niet onomstreden.

Een variant op rekeningrijden die aan dit bezwaar tegemoet komt is de 'betaalstroken': aparte rijstroken die tegen betaling per keer of per kilometer gebruikt kunnen worden. Een groot voordeel is dat de vrije stroken voor iedereen gratis beschikbaar zijn. Rekeningrijden en betaalstroken hebben echter beide het bezwaar dat ten laste van de algemene middelen het fileprobleem wordt opgelost voor hen die het kunnen betalen. In dit artikel wordt een alternatief voorgesteld: laat de investering in extra capaciteit volledig door de belanghebbenden betalen.

De gebruiker betaalt

De gebruiker laten participeren in de financiering van infrastructuur kan in de vorm van publiek-private samenwerking tussen overheid én weggebruiker, gecoördineerd via een aandelenemissie. Met de opbrengst van de emissie wordt de aanleg betaald. Aan ieder aandeel wordt vervolgens het gebruiksrecht van de aandelenstrook gekoppeld. Om congestie op de aandelenstrook te voorkomen wordt het aantal aandelen afgestemd op de nieuwe capaciteit.

Dit heeft twee grote maatschappelijke voordelen. Allereerst kan in additionele infrastructuur worden voorzien op plaatsen waar de vraag ernaar groot is en zonder beslag te leggen op algemene middelen. Bovendien betaalt de gebruiker en wel op basis van vrijwilligheid. Het betreft geen generieke heffing en de eerder aangehaalde effecten van rekeningrijden worden voorkomen. De overige weggebruikers profiteren bovendien mee van de additionele infrastructuur doordat de gebruikers van de aandelenstrook niet langer op de vrije stroken rijden. Daarnaast hoeft hij geen heffing te betalen of mee te betalen aan de capaciteitsuitbreiding. Hij kan echter niet, zoals bij een gewone betaalstrook, incidenteel tegen betaling de aandelenstrook op.

Voor de aandelenstrookgebruiker geldt dat hij ten opzichte van rekeningrijden en betaalstroken met grote mate van zekerheid over een congestievrije doorgang kan beschikken, aangezien de toerit van de aandelenstrook gedoseerd is middels de omvang van de emissie. Een nadeel ten opzichte van betaalstroken is dat het gebruik minder vrijblijvend is. In plaats van dagelijks of incidenteel op basis van actuele verkeersomstandigheden en tijdsdruk te kunnen kiezen om al dan niet te betalen voor reistijdwinst, dient de potentiële aandelenstrookgebruiker van te voren een commitment aan te gaan door te participeren in de investering (zie [tabel 1](#)).

Tabel 1. Voor- en nadelen van drie methoden voor private financiering van infrastructuur

	aandelenstrook	rekeningrijden	betaalstrook
<i>Voordelen</i>			
automobilist kiest betalen of niet	x		x
gebruiker betaalt alles	x		
betaalbaar	x		
congestie-vrij garantie	x		
beperkend effect op totale mobiliteit		x	
incidenteel betalen mogelijk		x	

Nadelen

commitment voor frequent gebruik	x		
generieke heffing		x	
gefinancierd uit algemene middelen		x	x

Aandeelhouders

De aandeelhouder aandelenstrook investeert in reistijdwinst en betrouwbaarheid van reistijd. Wie zou er geïnteresseerd kunnen zijn in een aandeel?

- » Bedrijven in goederen- en personenvervoer (transporteurs, bus- en taxibedrijven, collectief bedrijfsvervoer) die het knelpunt passeren en een betrouwbare en snelle dienst willen aanbieden.
- » Bedrijven die nabij het knooppunt zijn gevestigd en (de betrouwbaarheid van) de bereikbaarheid voor (een deel van) hun personeel willen verbeteren.
- » Forensen die het aangenaam leven buiten de stad willen combineren met een aanvaardbare reistijd naar hun werk.
- » Leasemaatschappijen die de dienstverlening aan hun klanten willen verbeteren.
- » Investeerdere die speculeren op doorzetten van de mobiliteitsgroei en de fileproblematiek rond economische centra, zodat de waarde van congestievrije passage van knooppunten zal oplopen.

Haalbaar en betaalbaar

Stel, de aanlegkosten van een tweerichtingstrook langs een knelpunt bedragen f 10 mln, en het jaarlijkse onderhoud kost nog eens f 1 mln. We gaan uit van een levensduur van dertig jaar. In dat geval moet, bij een discontovoet van 10%, voor de aanleg een kapitaal van f 61,5 mln bij elkaar gebracht worden door de uitgifte van aandelen.

Het aantal aandelen wordt bepaald door de capaciteit van de strook (immers, hier mag geen file ontstaan!). In ons voorbeeld is uitgegaan van 1500 voertuigen per uur. Om iedereen gedurende het meest bereden spitsuur te laten doorrijden, kunnen er dus 1500 aandelen worden uitgegeven. De prijs wordt dan f 41.000.

Het rendement dat automobilisten hiermee behalen, bestaat uit de toekomstige reistijdwinst. De omvang van dit 'dividend' is afhankelijk van de verkeersdruk op de belendende vrije stroken. Toekomstig dividend, en daarmee de waarde van het aandeel, wordt bepaald door de groei van het verkeer. Gaan we uit van een gelijkblijvende verkeersdruk, een gebruik van veertig weken per jaar en tien keer per week, en een snelheidsverschil tussen aandelenstrook en 'gewone' snelweg van 70 km/uur over een lengte van drie kilometer, betekent dit dat de aandeelhouder f 3,40 per passage betaalt, oftewel f 29,10 per uur reistijdwinst, wat in vergelijking met rekeningrijden niet duur is.

De haalbaarheid van een dergelijke opzet is dan afhankelijk van de betalingsbereidheid, oftewel de reistijdwaardering. In het personenvervoer blijkt dan dat het aandeel interessant voor zakelijke reizigers met een bruto (huishoud)-inkomen per maand boven de 5.000 gulden ¹. Voor het goederenvervoer kan worden uitgegaan van een tijdswaardering tussen f 54 (zonder gevolgschade voor de lading) en f 66 (met) ².

Uitgaande van reistijdwaarderingen zullen goederenvervoerders en een redelijk deel van de zakelijke reizigers dus belangstelling hebben voor een aandeel. Maar zijn dat er ook 1.500? Op de stadsringen rond de grote steden rijden gemiddeld tussen 120.000 en 150.000 voertuigen per dag. Ongeveer de helft hiervan passeert tijdens de beide spitsuren. Hiervan is ongeveer 10 à 15% vrachtverkeer en van het overige 40% zakenreiziger. Hiermee is de potentiële markt de voor de 1.500 aandelen ruim 15.000 voertuigen.

Overigens dient opgemerkt te worden dat bij deze eenvoudige becijfering uitgegaan is van een nul-groei van de mobiliteit gedurende de komende dertig jaar en dus constante reistijdwinsten op de aandelenstrook. Naar verwachting is dit een zeer conservatieve veronderstelling en zal de te behalen reistijdwinst door de toenemende congestie op het hoofdwegenet wel degelijk toenemen. En daarmee uiteraard ook de waarde van het aandeel.

Tot slot

De aandelenstrook lijkt haalbaar en betaalbaar, maar stelt wel de rol van de overheid als maatschappelijke beheerder van diensten ter discussie. Wat is de verantwoordelijkheid van de overheid? Bereikbaarheid bieden van A naar B of voor iedereen congestievrije bereikbaarheid? En tegen welke kosten, en voor wie?

Deze afweging is ook duidelijk zichtbaar in de recent weer opgerakelde discussie rond bedrijvenpoli, collectieve afspraken tussen ziekenhuizen en ziektekostenverzekeraars om buiten de normale werktijden tegen extra betaling toegang te krijgen tot de onbenutte capaciteit in de polikliniek ³. Werknemers van deelnemende bedrijven kunnen zo eerder geholpen worden, wat aanzienlijk scheelt in de kosten van ziekteverzuim. Deze werknemers vallen weg uit de wachtlijst en anderen kunnen ook sneller geholpen worden. Iedereen lijkt hierbij gebaat, maar het idee wordt afgewezen omdat voorkeursbehandeling op basis van niet-medische criteria onacceptabel wordt geacht.

Gezondheidszorg en weginfrastructuur zijn uiteraard zeer verschillende overheidsdiensten, maar de overweging om additionele capaciteit

te scheppen gefinancierd door direct belanghebbenden is dezelfde. Ook voor de aandelenstrook geldt dat zij die betalen om langs de file te rijden zelf niet langer in de file staan. Daarmee dragen ze naast voor zichzelf ook maatschappelijk een beetje bij aan de oplossing van het fileprobleem. Wil de overheid gebruik maken van particuliere initiatieven en kapitaal, dan zal ze enige mate van ongelijkheid tussen weggebruikers serieus moeten overwegen. Maar wat is dan "rechtvaardiger" dan dat de baathebbende ook kostendrager is

1 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Advies inzake reistijdwaarderingen van personen*.

2 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Handboek Economische Effecten*. Vergelijkbare cijfers worden gehanteerd door het NEI (*Economische Prioritering Vrachtautostraken*, 1995), nl directe kosten van f 62,50 per voertuiguur voor een enkele vrachtwagen en rond f 70 voor combinaties. Voor indirecte kosten dient voor beide een opslag van 8% à 11% gehanteerd te worden (en inmiddels eenzelfde percentage voor inflatie).

3 W.B.F. Brouwer, F.T. Schut en F.F.H. Rutten, [Bedrijvenpoli in het licht van Rawls en Pareto](#), *ESB*, 27 november 1996, blz. 973-975.