



## Een echte markt voor verkeer?

**Auteur(s):**

Boot, P.A.  
Ministerie van Economische Zaken

**Verschenen in:**

ESB, 84e jaargang, nr. 4235, pagina 938, 17 december 1999

**Rubriek:**

Beleid Wereldwijd

**Trefwoord(en):**

weggebruik

Het is bekend dat in geen enkele bedrijfstak economische beginselen nog zo'n geringe rol spelen als in vraag en aanbod van vervoer. Vijfendertig jaar geleden geleden observeerde de latere Nobelprijswinnaar Vickrey dat al en het is niet wezenlijk veranderd<sup>1</sup>. Met het wetsvoorstel Rekening Rijden en de stapsgewijze invoering van een gebruiksvergoeding voor het spoor doet het kabinet een poging de eerste beginselen van welvaartseconomie toe te passen, en zelfs dat gaat velen al te ver.

Interessant en hoopgevend is in dat verband de gedachtenontwikkeling in Nieuw-Zeeland. Hervormingen in financiële markten en nutssectoren aldaar hebben Nederlandse beleidsmakers al eerder geïnspireerd en wellicht biedt ook de voorgestelde systeemwijziging van het wegensysteem nieuwe kansen.

Het voorgestelde systeem ziet er als volgt uit<sup>2</sup>:

Er komen één landelijke en vier tot acht regionale 'wegondernemingen' die alle wegen onder hun hoede krijgen. Deze ondernemingen dienen net zo winstgevend en efficiënt te zijn als gewone bedrijven. De aandelen blijven voorsnog in publieke handen. De inkomsten zijn afkomstig van (in eerste instantie) huidige geoormerkte publieke middelen: een afgezonderd deel van de benzine-accijns, een simpele kilometerheffing voor diesel- en LPG-auto's<sup>3</sup> en een afgezonderd deel van lokale belastingen die nu door 74 regio's voor wegonderhoud is bestemd. Automobilisten krijgen echter de keus om deze vaste bijdragen te vervangen door contractueel bepaalde. Indien een vrachtautobedrijf bijvoorbeeld kan aantonen niet in de spits te rijden, kan men een contract met één of meer wegbeheerders sluiten, dat korting geeft op het vaste bedrag of dat bedrag zelfs vervangt. De wegonderneming wordt door de overheid gehouden aan milieu- en veiligheidsrandvoorwaarden, inclusief die van de auto's die op de weg rijden. Aldus zal de wegonderneming zelf gaan differentiëren in contractuele tarieven: aan schone, veilige auto's zal een lagere prijs gevraagd worden. De onderneming mag niet meer dan een 'normale' winst behalen, maar is in de tariefstelling verder vrij. De verwachting is dat er een zelfversterkende beweging ontstaat waarin, naarmate er meer contracten komen, de vaste prijzen stijgen, waardoor het voor nog meer gebruikers aantrekkelijk is een contract te sluiten, enzovoort. Men mag altijd weer terug naar de vaste prijs. De Nieuw-Zeelandse overheid verwacht de volgende voordelen van het nieuwe systeem:

» de wegondernemingen zullen vormen van congestieheffing invoeren. Daarin zijn ze in beginsel vrij. Omdat de totale winst gereguleerd is, is de verwachting dat congestieheffingen gepaard zullen gaan met een verlaging van de vaste prijs of van heffingen buiten de piekuren;

» indien vanwege de toegenomen verkeersdrukke, ondanks congestieheffingen, nieuwe investeringen nodig en rendabel zijn, komen ze sneller tot stand. Voor de wegonderneming is immers niet de budgettaire situatie bepalend, maar de verwachte cash-flow. Onrendabele investeringen met vooral symbolowaarde zullen er minder snel komen;

» hetzelfde geldt voor de verkeersveiligheid. Omdat de wegondernemingen daar zelf verantwoordelijk voor zijn, zullen ze hierin investeren indien de baten (dat wil zeggen: misgelopen boetes van de centraleoverheid) de kosten overtreffen.

Eerste berekeningen geven een verwachte kostenreductie in de orde van vijf tot tien procent aan, vooral door verminderde congestiekosten, adequater wegonderhoud en een voordelig veiligheidssaldo. Hierbij is al met extra administratiekosten (contracten en tol in vergelijking met huidige belastingen) rekening gehouden.

Kan zoiets ook voor Nederland zinvol zijn? Ik denk dat dit om tenminste twee redenen het onderzoeken waard is. Allereerst, omdat ook na introductie van rekeningrijden en een kilometerheffing er nog steeds geen markt gecreëerd is waarin het aanbod op de vraag naar weg ruimte reageert. Er is slechts een 'halve markt', waarin weliswaar de vraag slimmer wordt beïnvloed dan door middel van files, maar dit geen invloed heeft op het aanbod. Een tweede is dat de organisatie Rijkswaterstaat, die verantwoordelijk zou kunnen blijven voor de hoofdwegen, aldus extra geprikkeld wordt om efficiënt te opereren. Het is dan ook niet vreemd dat de Raad voor Verkeer en Waterstaat adviseert om de mogelijkheden om tot een 'wegonderneming' te komen serieus te gaan onderzoeken.

Natuurlijk zijn er ook verschillen in Nieuw-Zeelandse en Nederlandse tradities. Opmerkelijk is bijvoorbeeld dat men in Nieuw-Zeeland geen enkele behoefte denkt te hebben aan specifiek toezicht op de wegondernemingen. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld

elektriciteitsbedrijven – Men vertrouwt volledig op verplichtingen in alles openheid van zaken te geven en op het algemene mededingingstoezicht. Ik vermoed dat wij dit te luchthartig zouden vinden

---

1 Geciteerd in P.A. Boot, Betalen voor schaarste in het verkeer: een stapsgewijze aanpak. *Openbare Uitgaven*, 1999, nr. 2.

2 New Zealand Ministry of Transport, *Better transport, better roads*, Wellington, 1999.

3 Vrachtauto's betalen een vast bedrag per km, lichtere auto's per 10.000 km; een sticker op de ruit bevestigt de betaling en wordt door de politie gecontroleerd.

4 International Energy Agency, *Energy policies of New Zealand*, Parijs, 1996.