



## Epiloog

**Auteur(s):**

Reitsma, A.  
Redacteur ESB

**Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4383, pagina D32, 15 november 2002

**Rubriek:**

Dossier: Nieuw e w egen verkend

**Trefwoord(en):**

*In de inleiding van dit Dossier wordt uiteengezet wat de toegevoegde waarde kan zijn van de vorming van een mobiliteitsmarkt, en daarmee van het nadenken over aangepaste of andere vormen van beheer van de infrastructuur.*

**Een mobiliteitsmarkt kan bijdragen aan een betere aansluiting tussen vraag en aanbod. Die betere aansluiting is noodzakelijk, bijvoorbeeld om congestie op het hoofdwegennet te verminderen. Verder kunnen aangepaste of andere vormen van beheer de gebruiker meer los maken van budgettaire en politieke kaders. Tenslotte weet de gebruiker zich op de mobiliteitsmarkt vrijer van lobby's die, bij publiek beheer, de afstemming tussen aanbod en pure mobiliteitsvraag bemoeilijken. Daardoor sluit dat wat hij moet betalen, beter aan op wat hij krijgt.**

Maar wordt de burger werkelijk beter van ander beheer? Hoe zouden we het beheer moeten vormgeven om dat te realiseren? Over welke aspecten van beheer spreken we dan eigenlijk? En zijn de genoemde effecten ook niet met enkel beprijzing van de weg te realiseren? Dat zijn de vragen die dit Dossier oproept en die, door de schets van een aantal extremen, zijn verkend.

Een voor mij verrassende uitkomst was, dat de overheid reeds in potentie beschikt over voldoende instrumenten om publieke belangen als veiligheid in uiteenlopende beheersmodellen te borgen. Wel is een aanpak van die instrumenten nodig, maar deze verschilt niet voor de diverse beheersvormen. Andere vormen van beheer laten aldus een deel van het publieke belang dat een mobiliteitsmarkt ook moet dienen, onverlet.

Uit enkele stukken komt naar voren, dat voor het waarborgen van publieke waarden zoals leefbaarheid en intensief ruimtegebruik, in relatie tot infrastructuur, meer eigen invulling door de private sector wenselijk kan zijn. Deze invulling impliceert niet dat private partijen automatisch én de weg én de ruimte zelf in vrijheid mogen beheren. De koppeling tussen weg- en ruimtebeheer kan leiden tot moeilijk te controleren allianties van ontwikkelaars, die marktmacht ontwikkelen en waarbinnen kruissubsidies tussen de onderlinge functies plaatsvinden. Ten opzichte van de verwevenheid tussen ruimte- en infrastructurele ontwikkeling op lokaal en regionaal niveau die binnen het huidige publieke beheer aanwezig is, kan de extra complicatie van marktmacht de sturing bemoeilijken. Het is dan ook belangrijk om na te denken binnen welke grenzen we de private betrokkenheid op dit punt willen vergroten.

Een vergelijkbare afweging van optimalisatie door bundeling van activiteiten versus marktmacht speelt bij privaat beheer van het hoofdwegennet of bij het aanbesteden van zowel exploitatie als aanleg en onderhoud aan private partijen. Optimaal netwerkbeheer en dynamische verkeersgeleiding vragen om afstemmingsmogelijkheden binnen het netwerk van hoofdwegen. Analooq vragen optimale investeringsbeslissingen om kennis van het netwerk, welke primair bij de exploitant aanwezig is. Tegelijkertijd vergroot verbreding van het werkerrein de marktmacht van een private partij. Nu verslechtert private monopolistische marktmacht vrijwel per definitie de statische efficiëntie ofwel de aansluiting van vraag en aanbod. Om te komen tot een welvaartsverhogende bundeling van beheersactiviteiten in private hand moet dan ook eerst verder gewerkt worden aan adequate sturingsmogelijkheden.

Maar kan het welvaartsverlies van een monopolie dan niet worden ondervangen door prijsdifferentiatie, de klassieke oplossing? Prijsdifferentiatie op een privaat beheerd netwerk zou bijvoorbeeld kunnen worden gerealiseerd door aanleg of afscheiding van betaalstroken, een optie die in dit Dossier uitgebreid aan de orde komt. De prijsdifferentiatie die met betaalstroken wordt gerealiseerd, resulteert tezelfdertijd in differentiatie van de (doorstroom)kwaliteit. Alvorens in te zetten op dergelijke productdifferentiatie dient echter mijns inziens de vraag gesteld te worden of we in Nederland wel echt een onderscheid willen aanbrengen in de kwaliteit weg die mensen kunnen 'kopen'. Moet de minder verdienende burger op weg naar zijn werk meer congestie voor lief nemen? Willen we dat juist hij dichter bij zijn werk gaat wonen? Of vertrouwen we erop dat zijn baas voor dit type werknemer flexibeler werktijden kan betrachten of zijn hogere vervoerskosten vergoedt? Ook als betaalstroken in publiek beheer worden gerealiseerd, moet die vraag gesteld worden.

Een alternatief ligt in het slechts op onderdelen van beheer, zoals aanleg of onderhoud, inschakelen van private partijen. Dit is meer in lijn met huidige vormen van aanbesteding en zou met goed doordachte contracten naar meerdere vormen kunnen worden uitgebreid. Maar ook de suggestie die is gedaan om op het gebied van verkeersmanagement naar publiek private samenwerking te zoeken, is zeer interessant.

Uit het Dossier spreekt dat het vergroten van het private aandeel op de mobiliteitsmarkt, dat in andere netwerksectoren in voorgaande jaren dikwijls welwillend tegemoet is getreden, bij 'de weg' op huiver stuit. Ik schrijf het toe aan de beperkte ruimte die Nederland ons biedt voor wezenlijke concurrentie tussen wegnetwerken en wellicht ook aan de bredere omslag in het denken over marktwerking.

De minder problematische optie lijkt voorlopig nog een vorm waar grote delen van het beheer bij de overheid blijven, en burgers profiteren van efficiëntiewinsten door aanbesteding op onderdelen. Wellicht kan voor verminderde afhankelijkheid van budgettaire kaders en lobby's dan worden nagedacht over vormen waarbij een publieke beheerder wel mag beprizen, en zo zijn beheerskosten kan dekken, maar op enige afstand staat van de politiek, zoals het Nieuw-Zeelandse Transfund en Transit. Met variabele beprizing is de weg dan net een beetje minder een collectief goed, maar ook nog steeds goed voor het collectief.

Dossier Nieuwe wegen verkend

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

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

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

J.M.W. Dings: [Bedrijfseconomische beprizing 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: [Bijklussende spoorbedrijven, inspiratie voor wegbeheer?](#)