



Geen Weginfra bv!

Auteur(s):

Vries, J. de

De auteur is beleidsmedewerker milieu en economie bij de Stichting Natuur en Milieu.

j.de.vries@snm.nl

Verschenen in:

ESB, 87e jaargang, nr. 4391, pagina D29, 21 december 2002

Rubriek:

Dossier: Weg voor je geld

Trefwoord(en):

milieu

Het concept 'Weg voor je geld' sluit aan bij een veertig jaar oude economenregel die zegt dat de capaciteit van het wegennet optimaal is als een optimale congestieheffing op het laatst aangelegde stukje weg-capaciteit precies genoeg opbrengst genereert om de kapitaalkosten van dat stukje rijbaan te dekken. Als de betalingsbereidheid van de weggebruikers tekortschiet, hebben ze aan die extra rijbaan kennelijk niet echt behoefte en had de aanleg ervan beter achterwege kunnen blijven. Als ze daarentegen grif betalen (en externe kosten het beeld niet verstoren), dan kunnen de asfalteermachines uitrukken voor nog een extra baan.

Nieuw aan het concept is dat deze economenregel volgens de auteurs van het rapport kan dienen als beslisregel, als criterium voor marktconforme beslissingen over uitbreiding van het wegennet. Te denken valt allereerst aan het opstellen van publieke investeringsplannen, zoals het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (mit). Met behulp van het nieuwe criterium kunnen verkeersprognoses worden vertaald in een naar verwachting optimaal wegennet.

Modaliteiten, wegkeuze en milieu

Is dit een verbetering in vergelijking tot het huidige, op vuistregels en politieke afwegingen gebaseerde planningsproces? Wellicht, maar alleen als terdege rekening wordt gehouden met een reeks aspecten die in de beslisregel (nog) niet of onvoldoende een rol spelen. Ik noem er drie. Om te beginnen ligt de focus nu eenzijdig op investeringen in asfalt. Er zijn echter ook andere opties, zoals investeren in betere wegbenutting, in openbaar vervoercapaciteit (in de Randstad een reëel alternatief) of in transportbesparing.

Vervolgens valt op dat de beslisregel alleen relevant is voor het congestiegevoelige deel van het hoofd-wegennet. Mogelijke implicaties voor andere wegen (zoals het creëren van nieuwe knelpunten, teveel extra verkeer op provinciale wegen, druk op de steden) blijven buiten beschouwing. In een maatschappelijke kosten-batenanalyse zouden dergelijke implicaties als negatieve externe effecten worden meegewogen.

Bovendien lijkt de beslisregel geen raad te weten met de milieuaspecten van weginvesteringen. Ik doel hier niet zozeer op verkeersemissies, omdat deze in principe kunnen worden geïnternaliseerd met een variabele kilometerheffing. De auteurs veronderstellen eenvoudig dat een optimale kilometerheffing van kracht is, alvorens hun beslisregel wordt toegepast. Een kilometerheffing biedt echter geen remedie tegen eventuele negatieve gevolgen van een weg voor de ruimtelijke kwaliteit, inclusief ecologische waarden. Dit type externe effecten is op veel lastige congestietrajecten bepalend voor de vraag of wegverbreding maatschappelijk acceptabel is, en is op zijn minst uiterst relevant voor de kosten ervan (denk aan het inpassen van de weg in de omgeving). Conceptueel hoort dit aspect deel uit te maken van de beslisregel, maar hoe dit zou moeten is verre van duidelijk. De auteurs beperken zich tot het verkennen van twee uitersten, namelijk investeringsprojecten waarbij géén dan wel prohibitief hoge externe kosten ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit aan de orde zijn. De relevante 'beslissingsruimte' bevindt zich echter meestal tussen deze twee uitersten in. Juist daar biedt de voorgestelde beslisregel nog weinig duidelijkheid.

Weginfra bv?

Deze kanttekeningen gelden a fortiori als de beslisregel niet slechts zou dienen als hulpmiddel voor planning, maar als basis voor een zelffinancierend systeem - de utopie van een al dan niet geprivatiseerde 'Weginfra bv'. Te verwachten is dat zo'n bv een forse neiging zal vertonen om weginvesteringen te prefereren boven andere investeringsopties. Zo'n bv zal bovendien streven naar lage investeringskosten. Al snel kan dit ten nadele gaan van de ruimtelijke kwaliteit. Vanzelf-

sprekend is verder dat sommige automobilisten de congestieheffingen zullen ontwijken, met extra druk op het overige wegennet als gevolg. Tenslotte is het veel eenvoudiger een optimale kilometerheffing op papier te veronderstellen dan deze in de praktijk in te voeren. Dat stuit immers op aanzienlijke kennisleemtes en politieke weerstanden. Bij dit alles laat ik nog ongenoemd het risico van monopolistisch gedrag als aanleg en beheer van het gehele wegennet ondergebracht is bij één of (na opdeling) enkele ondernemingen. Het is dus verre van eenvoudig, zonet ondoenlijk, om de randvoorwaarden en de prikkelstructuur te creëren die nodig zijn om een zelffinancierende Weginfra bv te bewegen tot maatschappelijk optimale keuzes. Welke overheid is daarvoor (wils)krachtig genoeg?

Conclusie

Mijn conclusie is al met al dat het interessante concept 'Weg voor je geld' niet het enige criterium kan zijn om een nieuw mit op te baseren. Laat staan dat een eventueel wegeninvesteringbedrijf alleen op deze beslisregel zou kunnen koersen. Verdere doordenking van het concept én integratie in een breder besluitvormingskader is noodzakelijk. Op zichzelf is er niets mis met het streven naar allocatieve efficiëntie bij de bestrijding van files. Laten we echter voorkomen dat tegelijk nieuwe problemen ontstaan in de sfeer van duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Ook dat is onderdeel van allocatieve efficiëntie.

Dossier Weg voor je geld

P.J.C.M. van den Berg: [Weg voor je geld?](#)

P.D. Groot: [De cultuur van het heffen](#)

E.T. Verhoef: [Zelffinanciering en beslisregel](#)

J.W.M. Dings: [Hoe prikkelbaar is de automobilist?](#)

P. Rietveld: [Heffen zonder wegaanleg](#)

E. Pommer, L. Ruitenbergh: [Weglekkend inkomen?](#)

C.C. Koopmans: [Kosten-batenanalyse blijft nodig](#)

G.P. van Wee: [Congestie weg?](#)

J. Rouwendal: [Zelffinanciering: praktisch mogelijk?](#)

G.A. Marlet, J.P. Poort: [Tol toereikend](#)

S.A. Rienstra, F. Rosenberg, E. Schol: [Weg besluitvorming?](#)

D.J. Kraan: [Heffingen en de rijksbegroting](#)

J. de Vries: [Geen Weginfra bv!](#)

F.E. Smith: [Draagvlak door transpiratie](#)

A.P. Mesker: [Waar voor je geld](#)

W. Jonkhoff: [Theorie en praktijk](#)
