



## Naar een echte mobiliteitsmarkt

**Auteur(s):**

Oudshoorn, C.

*De auteur is Directeur Economische Zaken vno-ncw.***Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4383, pagina D24, 15 november 2002

**Rubriek:**

Dossier: Nieuwe wegen verkend

**Trefwoord(en):**

*De fileproblematiek van vandaag is geen natuurverschijnsel, maar het gevolg van eerdere politieke keuzen om de groei van het wegverkeer te beperken ten gunste van het openbaar vervoer. Het tweede Paarse Kabinet heeft in het nvvp de bakens willen verzetten naar een koers die meer aansluit bij de mobiliteitskeuzes van burgers en ondernemingen. De keuze van de burger voor automobilititeit wordt gerespecteerd, maar moet wel in goede banen worden geleid door de automobilist af te rekenen per kilometer, ook voor de negatieve externe effecten van het autorijden. Een gemis van dit nvvp was dat de logische vervolgstap niet werd gezet: als gebruikers afrekenen naar gebruik, waarom dan ook niet vraag en aanbod van infrastructuur behandelen als een gewoon economisch goed? De traditie dat de overheid het aanbod van infrastructuur bepaalt, is historisch ontstaan omdat individueel laten betalen naar gebruik praktisch onmogelijk was. Nu met ict de mogelijkheid ontstaat om wel individueel met gebruikers af te rekenen, ontstaat een nieuw perspectief: een mobiliteitsmarkt als een gewone markt, waarin het aanbod wordt gestuurd door de vraag.*

**Met de introductie van een kilometerheffing als een nieuw belastinginstrument is van vraagsturing natuurlijk nog geen sprake. Die is er pas bij een rechtstreekse terugkoppeling van vraagontwikkelingen naar de kwantiteit en kwaliteit van het aanbod. Prijzen vervullen in handen van aan concurrentie onderhevige marktpartijen een kompas- en rantsoeneringsfunctie. Bij belastingheffing ontbreekt dit.**

### *Koppeling van vraag en aanbod*

Met de invoering van een kilometerheffing in een verder onveranderende publieke voorzieningswijze schieten we niet veel op. Op het decentrale niveau van aanleg, onderhoud en exploitatie van de weginfrastructuur en verkeersmanagement zal het namelijk in het publieke bestel blijven ontbreken aan prikkels en handelingsruimte om met alle voorhanden kennis de doorstroming op wegen en daarmee de benutting te optimaliseren. Commerciële partijen hebben van nature de oriëntatie op de markt en de noodzakelijke drijfveer om maximaal rendement te halen uit hun investering. In tal van sectoren in de economie hebben we kunnen zien dat door het introduceren van marktprikkels veel maatschappelijke winst te halen valt. Voor een werkelijke doorbraak is dus de ontwikkeling van een mobiliteitsmarkt nodig, met een wezenlijk andere rol van de overheid. Die rol verschuift van monopolistische aanbieder, speler en scheidsrechter tegelijk, naar die van marktmeester, toezichthouder, ruimtelijk regisseur en opsteller van de publieke randvoorwaarden voor marktpartijen die infrastructuur en mobiliteitsdiensten verzorgen. Duidelijk is wel dat de rol van de overheid belangrijk zal blijven. Maar straks zal ieder het vanzelfsprekend vinden dat het aanbod van wegen en verwante mobiliteitsdiensten bij de marktsector horen, zoals het inmiddels ook als vanzelfsprekend wordt ervaren dat telefoondiensten door de private sector worden geleverd.

### *Mobiliteitsbeheer uitbesteden*

Een eerste stap in de goede richting zou kunnen zijn om mobiliteitsbeheer - het management van verkeersstromen - op proef in een aantal regio's privaat uit te besteden. Daarmee kan in twee opzichten een sprong voorwaarts worden gemaakt. In de eerste plaats wordt invulling gegeven aan uitbouw van actief dynamisch verkeersmanagement. In de tweede plaats kunnen daarmee de huidige schotten tussen de publieke bestuurslagen worden geslecht (Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten), waardoor de kansen om het verkeersnetwerk als 'netwerk' te optimaliseren, toenemen. Te denken valt aan een onderneming die de opdracht krijgt om met een bonus-malus systeem in een regio aan de slag te gaan; dus met in het vooruitzicht een premie als het lukt om de verkeersprestatie op het netwerk te verbeteren. Zo kan worden gewerkt op basis van een prestatiecontract.

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: [Bijklussende spoorbedrijven, inspiratie voor wegbeheer?](#)