



Oei?!

Auteur(s):

Verhoef, E.T.
Gent, H.A., van
Verbonden aan de afdeling Ruimtelijke Economie van de Vrije Universiteit Amsterdam.

Verschenen in:

ESB, 86e jaargang, nr. 4337, pagina 919, 30 november 2001

Rubriek:

Prikkel

Trefwoord(en):

Nog even en Paars II is voorbij. Een mooi moment voor een evaluatie van het vervoersbeleid. Omdat onder minister Netelenbos het grote onderzoeksproject OEEI¹ tot stand is gekomen, een warm pleidooi voor de kosten-batenanalyse, willen we voor een drietal thema's eens bezien wat de maatschappelijke kosten van de belangrijkste beleidskeuzes zijn geweest. We permitteren ons de vrijheid om op de achterkant van een héél klein sigarendoosje wat ordes van grootte uit te rekenen.

Bij het aantreden van Netelenbos was het terugdringen van het fileprobleem één van de prioriteiten. Daar is het niet van gekomen: de filedruk op rijkswegen was vorig jaar volgens het ministerie van Verkeer en Waterstaat ongeveer een kwart hoger dan in 1998. Aan de frequentie van plannen heeft dit niet gelegen. Het begon met het rekeningrijden: hermetische tol-cordons rond de vier grote steden in de ochtendspits. Hoewel zeker niet perfect, leek het plan veelbelovend. In ieder geval beter dan het uitgekilde plan rekeningrijden-II, zoals dat na zware druk van maatschappelijke organisaties en vervoersspecialisten uit de Tweede Kamer werd gepresenteerd, en dat vanwege de 'hier-en-daar-een-tolpoortje'-benadering waarschijnlijk vooral tot een wedstrijdje omrijden zou hebben geleid. Leuk vanwege het spelelement, maar niet efficiëntieverhogend.

En nu? De voor filebestrijding essentiële tariefdifferentiatie in de kilometerheffing lijkt te worden uitgesteld tot minstens 2008, terwijl rekeningrijden-I in 2002 van start had moeten gaan. Stel nu dat door goed prijsbeleid een kwart op de totale filekosten bespaard had kunnen worden, en dat dit totaal over de periode 2002-'08 jaarlijks zo'n twee miljard gulden zal bedragen². Netelenbos' vlucht naar voren kost de Nederlandse samenleving dan zo'n drie miljard gulden, bijvoorbeeld in vergelijking met een variant van het rekeningrijden waarbij de technologie voor de kilometerheffing alvast in de Randstad voor spitsheffingen ingevoerd zou worden.

Dan de Betuwelijn. Uitgerekend in het jaar van haar aantreden verschafte nagenoeg geheel vervoerseconomisch universitair Nederland minister Netelenbos voldoende argumenten om op de schreden van haar voorgangster terug te keren. Het heeft niet mogen baten. Op het conto van de minister kunnen we zonder moeite de aanlegkosten van tien miljard gulden plaatsen. En dan schelden we haar de exploitatietekorten en gederfde levensvreugde van omwonenden nog kwijt. Terwijl minister Pronk inmiddels heeft toegegeven dat de aanleg van de Betuwelijn een slecht idee is geweest, volhardt Netelenbos. Wellicht omdat zij zich gesteund weet door diezelfde vervoersspecialisten in het parlement.

De laatste post betreft de ns. Zelden is er zó gezwabberd, maar vrijwel altijd met instemming of zelfs onder druk van de parlementaire vervoersspecialisten. Nu eens moesten de NS worden geprivatiseerd met een beursgang in het vooruitzicht, dan weer werd het bedrijf onder overheidscuratele gesteld. Nu eens diende er concurrentie op het spoor te komen, dan weer kregen de NS het monopolie op het zogenaamde kernnet. Wie het nog begrijpt, mag het zeggen. Duidelijk werd dat de verantwoordelijke politici weinig kaas hadden gegeten van de exploitatie van een spoorwegbedrijf. Aan het dereguleren van een natuurlijk monopolie met gepercipieerde sociale functie kleven nu eenmaal voorzienbare problemen. Een vervoersbedrijf dat gevraagd wordt zich markt- of beursconform te gedragen, zal niet altijd beslissingen nemen die recht doen aan de sociale functie die dezelfde politici kennelijk toch door een spoorbedrijf vervuld wensen zien te worden.

Ondertussen nam het gemor toe. Geen wonder, want van de miljoen treinreizigers per dag loopt maar liefst twintig procent vertraging op - als we voorzichtigheidshalve aannemen dat vertragingen proportioneel over lege en volle treinen verdeeld zijn. Aan een schatting van de bijbehorende maatschappelijke kosten wagen we ons maar niet, noch aan een toerekening van een deel daarvan aan zwabberend overheidsbeleid. Bij een gemiddelde reistijdwaardering van tien gulden per uur zouden 200.000 vertraagde reizigers met gemiddeld een kwartier vertraging al een half miljoen gulden per dag aan pure tijdskosten opleveren, zónder de kosten van gemiste afspraken, verloren werktijd of ergernis. We nemen de kosten van het getalm van Netelenbos als post op.

De zo onfortuinlijk zigzaggende bewindsvrouw heeft onze samenleving op deze drie thema's dus al ruim dertien miljard gulden gekost: minstens 800 gulden per inwoner. Daar hadden vast mooie dingen van gedaan kunnen worden. Toch komt de lezer die nu verwacht dat we de minister alléén hiervoor aansprakelijk willen stellen, bedrogen uit. Zij begon niet met een schone lei, maar nam een niet al te fraaie erfenis van haar voorgangers mee.

Vooraf rijst de vraag waaraan de 'vervoerspecialisten' in het parlement dit predikaat toch verdienen. Hoe zou Nederland eruit zien als minister en parlementaire specialisten na vier jaar elk met een promisse van de kwantificeerbare welvaartseffecten van het incrementele beleid beboet of beloond zouden worden? Wij hadden het er graag voor willen doen. Maar dan hadden we natuurlijk wel graag zelf die

1 Onderzoeksprogramma Economische Effecten van Infrastructuur.

2 Onderzoeksbureau NEA berekende voor 1997 een bedrag van *f* 1,7 miljard voor de rijkswegen.