



Ook accommoderen heeft zijn prijs

Auteur(s):

Rietveld, P.
Hoogleraar vervoerseconomie, Vrije Universiteit, Amsterdam.

Verschenen in:

ESB, 87e jaargang, nr. 4360, pagina 372, 10 mei 2002

Rubriek:

Pvda

Trefwoord(en):

arbeidsmarkt

Zolang ervoor betaald wordt, accommoderen we de mobiliteit was altijd het standpunt van de VVD. Maar hoe ver gaat dat accommoderen eigenlijk? En wat moet er straks betaald worden?

De Volkspartij voor Vrijheid en Democratie gaf zijn verkiezingsprogramma de titel mee: Ruimte, respect & vooruitgang. Hoewel vooruitgang eerder uit het pre-postmoderne tijdperk stamt, zal de VVD met dit centrale motto weinig kiezers van zich vervreemden. Onder het kopje 'ruimte voor optimale benutting van de omgeving' komt de mobiliteit aan de orde. Ook hier zal de kiezer in eerste aanleg weinig weerstand voelen. Maar wat wil de VVD echt?

Mobiliteitsvraag bepalend

Over mobiliteit zegt het verkiezingsprogramma onder meer: "De behoefte aan mobiliteit moet door de overheid worden geaccommodeerd. Het is niet realistisch te veronderstellen dat welvarender mensen minder kilometers gaan reizen. Daarom moet er een duidelijke relatie zijn tussen afgelegde kilometers en vervoerskosten. De gebruiker betaalt". In de liberale gedachte staat de behoefte van de consument voorop. Dit leidt tot behoeftenvolgend, in plaats van bijsturend beleid. Nu zijn de behoeften van de consument vrijwel grenzeloos, en dan krijgt de overheid het toch wel druk met het accommoderen daarvan. Gelukkig preciseert de VVD een en ander: het gaat er uiteindelijk om dat de gebruiker betaalt. Dat betekent dat de betalingsbereidheid oftewel de koopkrachtige vraag het richtsnoer moet zijn.

Kilometerheffing

Welke stelling neemt de VVD nu in bij het debat over de beprijzing van mobiliteit en van de kilometerheffing in het bijzonder? Daarover lezen we het volgende:

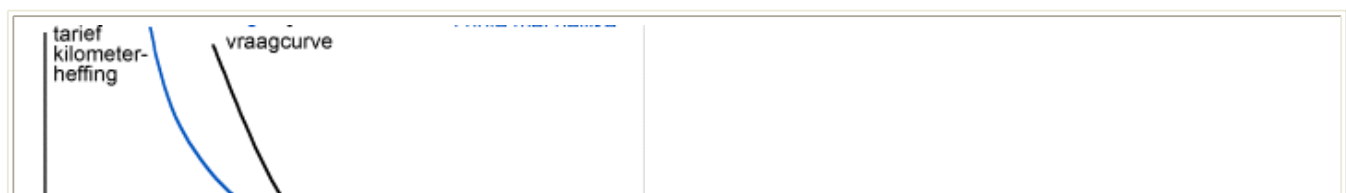
"Vaste autokosten als motorrijtuigbelasting en de bpm worden omgebouwd tot een gebruiksheffing: een vaste prijs per gereden kilometer, geheven in een gelijke systematiek voor het hele land. Voorwaarde daarbij is dat bij overgang de totale opbrengsten voor het Rijk niet stijgen. Indien duidelijk blijkt dat verdere differentiatie in de kosten naar tijd en plaats leidt tot de gewenste verkeersregulering, kan het systeem verder worden gespecificeerd naar een variabele gebruiksheffing."

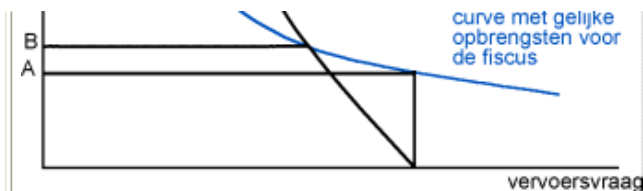
Opvallend is de opstelling dat er een gelijke systematiek moet zijn voor het hele land. Dus bijvoorbeeld geen kortingen voor automobilisten in landelijke gebieden omdat die meer zouden moeten rijden.

Bij de kilometerheffing bestaan twee motivaties: het is eerlijker (veelrijders betalen meer) en het heeft een regulerende werking (je kunt er aantallen afgelegde kilometers of milieuvuiling mee beïnvloeden). Hoewel het er niet met zoveel woorden staat, lijkt de VVD zich vooral aangesproken door de rechtvaardigheidsmotivatie. Het beïnvloeden van de mobiliteit is immers geen doel.

Een vervelend risico

Mocht er overigens wel een mobiliteitseffect optreden doordat sommige automobilisten hun kilometrages naar beneden bijstellen, dan loopt de VVD-kiezer een vervelend risico. De formulering sluit immers niet uit dat het tarief dan nog wat omhoog kan (zie [figuur 1](#)). Uitgaande van een initiële heffing a die ervoor zou zorgen dat bij ongewijzigd kilometrage de overheidsinkomsten gelijk blijven (rekening houdend met het verdwijnen van de motorrijtuigenbelasting en eventueel een deel van de belasting op personenauto's en motorrijwielen bpm) komt men uiteindelijk uit op de hogere heffing b waarbij de kilometerafname precies wordt gecompenseerd door de hogere heffing. Wat dit betreft durft de vvd best streng te zijn tegenover de automobilist.





Figuur 1. Het tarief voor de kilometerheffing bij een elastische vraagcurve. Door de afname van de vervoersvraag moet het tarief stijgen om de inkomsten van de fiscus gelijk te houden

Hoe vast is de vaste heffing?

Het hete hangijzer bij de discussie over de kilometerheffing is de differentiatie naar tijd en plaats. De VVD geeft blijk van een 'open mind': indien bewezen kan worden dat een spitsheffing als onderdeel van de kilometerheffing zou helpen om de fileproblemen te verminderen, dan kan deze worden ingevoerd. Nu is het niet zo moeilijk in te zien dat het toevoegen van een spitsselement werkt als de spitsheffing maar voldoende hoog is. Natuurlijk is er een prijsniveau waardoor de pijn van de hoge heffing zo sterk wordt dat er voldoende automobilisten uitwijken naar een alternatief. Net zo goed als er bij het parkeren een bepaald uurtarief is dat langparkeerders zo ontmoedigt dat ze een alternatief verzinnen, zo is er bij de kilometerheffing wel een bepaald spitstarief waardoor een voldoende aantal spitsrijders uitwijkt. Wanneer de infrastructuur voor een kilometerheffing eenmaal bestaat, zijn de meerkosten van een spitsheffing zeer gering, zodat het wel heel erg dom zou zijn om deze mogelijkheid niet te benutten. Kortom, de VVD-stemmer brengt zijn stem uit op een partij die eigenlijk al voor een naar tijd en plaats gedifferentieerde heffing heeft gekozen. Misschien dat de opstelling van de VVD fractie in de Tweede Kamer in het verleden hierover nog twijfels zou kunnen wekken, maar het verkiezingsprogramma is duidelijk: "elke schaarste heeft een prijs, ... dat maakt afweging mogelijk en lokt uit tot innovatie...." Deze citaten worden uitgesproken over het milieu, maar ze kunnen natuurlijk ook van toepassing verklaard worden op fileproblemen.

Infrastructuur

Optimaal is niet maximaal

Terecht wil de VVD niet alleen naar de korte termijn kijken waarop de infrastructuurcapaciteit constant is, maar ook naar de langere termijn. Prijsbeleid alleen is dan een te beperkt instrument, omdat de vervoersvraag naar verwachting blijft toenemen. Daarom wordt er ook gepleit voor "... prioriteit voor wegeaanleg, filebestrijding en openbaar vervoer inclusief spoor... Doelstelling is een optimaal functionerende infrastructuur voor goederen en personen". Hier klinkt via het optimaliteitscriterium door dat het niet de bedoeling kan zijn om alle knelpunten op fysieke manier weg te nemen. Het ligt voor de hand dat steeds de afweging wordt gemaakt welke mix van beprizen, bouwen en benutten het best is.

Missing link...

Ook overigens maakt de VVD duidelijke keuzen: extra budget voor het op "inventieve wijze" uitbreiden van de capaciteit op het hoofdwegennet. "Maatwerk" moet knelpunten verhelpen. Te denken geeft wel de volgende passage: "... ontbrekende schakels, zoals bij de a4 worden snel afgemaakt. Nieuwe doorsnijdingen van het landschap dienen zo veel mogelijk te worden voorkomen". Je kunt immers niet tegelijkertijd ontbrekende schakels aanbrengen en nieuwe doorsnijdingen voorkomen. Beoogt de VVD beide standpunten te handhaven door tunnelaanleg? Tunnelaanleg is in het verleden al eerder in stelling gebracht (voor de hogesnelheidslijn onder het groene hart) maar daarmee is het geld wel snel op.

Meer vrijheid bij ov-tarieven

Interessant is de genuanceerde benadering door de VVD met betrekking tot de decentralisatie in het transportsysteem. Werd bij de kilometerheffing gepleit voor een vaste prijs een gelijke heffingssystematiek voor automobilisten in het gehele land, ten aanzien van het openbaar vervoer wordt juist gepleit voor "een grotere tariefvrijheid ... voor de openbaar vervoerbedrijven, te verlenen door de decentrale overheden". De achtergrond van deze nuances wordt overigens niet duidelijk. Jammer voor de openbaar vervoerreizigers (of de bedrijven?) is dat de VVD hier nog enige mogelijkheden voor ombuigingen ziet. In de financiële bijlage wordt melding gemaakt van een vermindering van subsidies aan het openbaar vervoer, rechtsbijstand en individuele huursubsidie van 250 miljoen euro. Hoeveel hiervan aan het openbaar vervoer wordt onttrokken, wordt niet duidelijk gemaakt.

Sympathiek is dat de overheden worden opgeroepen om bij concessieverlening "op te treden als betrokken partners van mobiele burgers. Bij nieuwe bouwlocaties worden tijdig de aansluitingen op het openbaar vervoer gefaciliteerd". Wie dacht dat de VVD zich slechts als autopartij profileert komt dus bedrogen uit. De partij heeft blijkbaar ook enig oog voor de belangen van het openbaar vervoer.

De spoorwegen

Wat de Nederlandse Spoorwegen betreft, geeft de VVD aan dat zij geen simpele korte termijn oplossingen heeft. Maar wie heeft die wel bij dit lastige dossier? De verzelfstandiging heeft er niet toe geleid dat de monopoliepositie van NS op het spoor is doorbroken, zo meldt het programma met spijt. Voorlopig zullen we moeten werken met prestatiecontracten.

Helpt concurrentie om het spoor?

Van belang is het evalueren van de huidige wetgeving en de exploitatie. Dit moet uitmonden in het vastleggen van de publieke functie. De infrastructuur blijft in handen van de overheid, en dan moeten we volgens de VVD uiteindelijk komen tot concurrentie om het gebruik van het spoor. Dat zou inhouden dat verschillende ondernemingen worden uitgenodigd om met een bod te komen over hoe men het netwerk wil exploiteren en welke diensten er worden aangeboden. Probleem is dat bij spoorwegen vanwege de aard van het netwerk veel meer vast ligt dan in het streekvervoer per bus. Zeker als personeel en materieel van de huidige aanbieder overgenomen moeten worden,

zijn er maar weinig vrijheidsgraden voor concurrerende aanbieders. Een contract zal een behoorlijke duur moeten hebben, anders is het de moeite niet om te gaan investeren. Maar bij een langdurig contract is het niet eenvoudig om de aanbieder scherp te houden. Kortom, het is niet duidelijk of het voorgestelde alternatief veel zal opleveren.

Opdat de kiezer oordele...

Te hopen is dat de VVD het verkiezingsprogramma de komende jaren nog lange tijd op het web zal laten staan (www.vvd.nl). Dan kunnen de VVD-kiezers de opstelling van hun fractie of bewindsman of -vrouw ten aanzien van dit thema blijven volgen en afmeten aan de koers die in het programma is uitgezet.