

# Rijkssturing van het personenvervoer

**Bij de problematiek van het personenvervoer krijgt vooral de congestie in de Randstad alle aandacht. Met de belangen van andere regio's houdt het overheidsbeleid vaak onvoldoende rekening. Zonder dat er baten tegenover staan moeten de overige provincies delen in de kosten van het bereikbaar houden van de Randstad. Om hier verandering in te brengen pleiten de auteurs voor een gericht gebruik van heffingen. Een verhoging van de brandstofaccijns voor personenauto's in de Randstad zou daartoe een eerste aanzet zijn.**

**DRS. P. BOOMSMA – DRS. R.J. STOFFELSMA\***

Het toenemende aantal files en overvolle treinen noodzaken de overheid tot een fundamentele herbezinning op het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer. In het rapport *Afrekenen met files* van McKinsey<sup>1</sup>, is de toon gezet voor de huidige discussie over het te voeren beleid. De congestie in vooral de Randstad moet verdwijnen om de economische ontwikkeling gezond te houden en de Randstad ook in de toekomst een aantrekkelijke vestigingsplaats te laten zijn.

Op korte termijn heeft het kabinet gekozen voor een pakket maatregelen met onder andere de bouw van vier tunnels om de bereikbaarheid in de Randstad te verbeteren, en voor een verhoging van de motorrijtuigenbelasting met f 25. Met deze beslissingen tracht het kabinet het particuliere vervoer af te remmen en de ergste infrastructurele knelpunten op korte termijn op te lossen.

Op lange en korte termijn zullen deze kabinetsvoorstellen ontoereikend zijn en zal een meer fundamenteel beleid ontwikkeld moeten worden, dat zowel het particulier als het openbaar vervoer omvat. Tevens zullen andere beleids-terreinen zoals de ruimtelijke ordening heroverwogen moeten worden, om het probleem van congestie structureel op te kunnen lossen. In de discussies over het te voeren verkeers- en vervoersbeleid op lange termijn wordt veelal gepleit voor congestieheffingen om het particuliere vervoer terug te dringen en voor een systeem van prestatiebudgettering voor de openbaar vervoerbedrijven<sup>2</sup>.

Uit het bovenstaande blijkt dat het Rijk met het personenvervoerbeleid tegelijkertijd twee doelstellingen tracht te verwezenlijken. Ten eerste streeft men ernaar de mobiliteit te beïnvloeden. Ten tweede tracht de overheid de middelen te vinden om de uitgaven voor het personenvervoerbeleid te financieren. Het beïnvloeden van de mobiliteit tracht het Rijk vooral via gerichte uitgavenprogramma's te verwezenlijken. Men gaat er meestal aan voorbij dat ook de wijze van financieren van de uitgaven van verkeer en vervoer effecten heeft op de mobiliteit.

Omdat aan de ene kant de problemen rond de mobiliteit ruimtelijk gelokaliseerd zijn en aan de andere kant de wij-

ze van financieren van de uitgaven ruimtelijk sterk verschillende effecten heeft op de mobiliteit, is meer inzicht nodig in de ruimtelijk herverdelende werking van het rijkspersonenvervoerbeleid. Hiervoor is een nadere analyse van de verdeling van de kosten (belastingen en heffingen) en baten (subsidies, investeringen en dergelijke) over regio's een vereiste.

Dit artikel gaat allereerst in op de wijze waarop de rijksinkomsten en -uitgaven de bereikbaarheid en mobiliteit beïnvloeden. Vervolgens wordt de ruimtelijk herverdelende werking van het huidige beleid op provinciaal niveau bekeken. De verkregen inzichten worden vervolgens gespiegeld aan de ruimtelijk gelokaliseerde bereikbaarheidsproblemen. Dit resulteert in een aantal conclusies over de efficiëntie van het huidige beleid en enige aanbevelingen voor alternatief beleid.

## Mobiliteit en bereikbaarheid

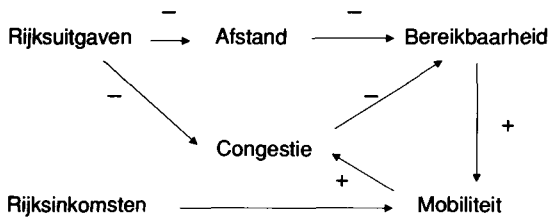
Ten aanzien van de begrippen mobiliteit en bereikbaarheid bestaat veel onduidelijkheid. De begrippen worden vaak als synoniemen gebruikt, terwijl dit strikt genomen niet het geval is. Mobiliteit kan gedefinieerd worden als de feitelijk geobserveerde verplaatsingen of reizen van personen. De term bereikbaarheid daarentegen probeert een indicatie te verschaffen van het gemak van fysieke bewegingen tussen bepaalde activiteiten en faciliteiten. Een bereik-

\* De auteurs zijn respectievelijk afgestudeerd algemeen econoom en wetenschappelijk onderzoeker aan de Rijksuniversiteit te Groningen. De auteurs zijn dank verschuldigd aan dr. J. Oosterhaven, prof. dr. C.A. de Kam en prof. drs. J.B. Polak voor hun geleverde commentaar op eerdere versies van dit artikel.

1. McKinsey & Company, *Afrekenen met files*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 1986.

2. Zie *Sturing van het personenvervoer*, Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven, Den Haag, 1988.

**Figuur 1. Rijksinkomsten en -uitgaven en hun invloed op mobiliteit en verplaatsingen**



baarheidsmaatstaf beschrijft dus het gemak waarmee mensen een reeks voorzieningen kunnen bereiken<sup>3</sup>.

Met de inkomsten en de uitgaven in het kader van het personenvervoerbeleid beïnvloedt het Rijk bedoeld of onbedoeld de mobiliteit en bereikbaarheid. Hoe deze beïnvloeding verloopt is schematisch weergegeven in figuur 1.

Met de rijksuitgaven, in het bijzonder de uitgaven voor infrastructuur, wordt door middel van een vermindering van de afstand in termen van reistijd en een vermindering van de congestie, de bereikbaarheid verbeterd. Een grotere bereikbaarheid lokt nieuwe verplaatsingen uit en vergroot daarmee de mobiliteit. Een grotere mobiliteit kan de congestie doen toenemen en de bereikbaarheid weer doen verminderen. Rijksinkomsten (heffingen, belastingen en dergelijke) daarentegen hebben op een meer directe wijze invloed op het verplaatsingsgedrag en de mobiliteit. Tevens wordt de essentie van het probleem – de te grote mobiliteit – gegeven de beschikbare infrastructuur, aangepakt.

### Rijksbetrokkenheid bij het personenvervoer

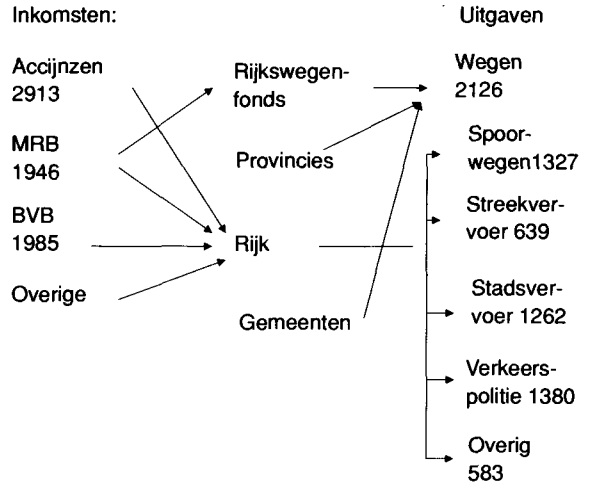
Tussen de overheid en de vervoersmarkt bestaan nauwe banden. Het instrumentarium dat het Rijk ter beschikking staat om het functioneren van de vervoersmarkt te beïnvloeden, is omvangrijk. Het omvat onder andere gebods- en verbodsbepalingen, vergunningenstelsels, subsidies, heffingen, fiscale regelingen, investeringen en dergelijke. Een deel van de regelingen is getroffen uit financierings- of mobiliteitsoverwegingen (motorrijtuigenbelasting, brandstofaccijnzen, openbaar-vervoertarieven). Andere regelingen hebben echter niet expliciet bedoelde gevolgen voor de mobiliteit (reiskostenforfait, reiskostenvergoedingen, enzovoort). Van de bovengenoemde regelingen leiden enkele tot uitgaven van het Rijk, weer andere tot inkomsten. Wij beperken ons hier tot de financiële regelingen die het Rijk ter beschikking staan om het personenvervoerbeleid te financieren en tot de uitgaven om de vervoersmarkt in de gewenste richting te sturen.

Rijksregelingen die direct of indirect, bedoeld of onbedoeld de mobiliteit van de burger beïnvloeden en leiden tot inkomsten voor het Rijk, zijn: brandstofaccijnzen, motorrijtuigenbelasting (mrb), de bijzondere verbruiksbelasting op auto's (bvb), kentekenregistratie, parkeerheffingen en boetes voor verkeersovertredingen.

Rijksuitgaven die de mobiliteit van de burger beïnvloeden zijn: uitgaven voor onderhoud en aanleg van wegen, dekking van tekorten van openbaar-vervoerbedrijven (trein, stadsvervoer, streekvervoer), de verkeersstaak van de politie en belastinguitgaven door de forfaitaire regelingen.

In figuur 2 zijn de regelingen met hun bijbehorende uitgaven, respectievelijk inkomsten weergegeven. De bedra-

**Figuur 2. Nationale geldstromen binnen het personenvervoerbeleid in miljoenen gulden als gemiddelde voor de periode 1980-1986 in lopende prijzen<sup>a</sup>.**



a. De in de figuur gepresenteerde rijksinkomsten en -uitgaven omvatten alleen die posten of onderdelen van posten die betrekking hebben op het personenvervoer.

gen zijn weergegeven als gemiddelden voor de periode 1980 tot en met 1986 in lopende prijzen.

In de jaren 1980 tot en met 1986 bedroegen de gemiddelde rijksinkomsten per jaar f 7,1 miljard. Het grootste deel hiervan bestond uit inkomsten uit benzine- en dieselaccijnzen (f 2,9 miljard), bijzondere verbruiksbelasting op personenvoertuigen (f 2 miljard) en motorrijtuigenbelasting (f 1,9 miljard). De rijksuitgaven bedroegen eveneens gemiddeld f 7,1 miljard, waarvan f 2,1 miljard voor aanleg en onderhoud van wegen, f 3,2 miljard voor het openbaar vervoer, f 0,6 miljard voor belastinguitgaven en f 1,4 miljard voor de verkeersstaak van de politie.

Geconcludeerd kan worden dat op nationaal niveau de inkomsten en uitgaven in het kader van het personenvervoerbeleid elkaar gedurende de betreffende periode in evenwicht hielden. Binnen de sector zijn echter wel onevenwichtigheden te bespeuren. De tekorten binnen het openbaar vervoer werden namelijk gedekt uit de overschotten in het particuliere wegverkeer.

### De financiële regelingen provinciaal bezien

De inkomsten en uitgaven van het Rijk hebben alle een geografische oorsprong en bestemming. Om te bekijken of er binnen het personenvervoerbeleid een ruimtelijke herverdeling van middelen heeft plaatsgevonden, waardoor de mobiliteit indirect en onbedoeld beïnvloed wordt, zijn de inkomsten en uitgaven in kader van dit beleid geregionaliseerd.

Bij het indelen naar regio's is gekozen voor provincies, om twee redenen: enerzijds zijn provincies bestuurlijk uitvoerende organen binnen het personenvervoerbeleid (provinciale opcenten motorrijtuigenbelasting, wet uitkering wegen) en anderzijds waren voor de provinciale indeling de meeste gegevens beschikbaar. Niet alle provinciale gegevens waren direct voorhanden. In enkele gevallen zijn de provinciale gegevens geschat, waarbij gebruik gemaakt

3. Zie P.M. Jones, *Mobility and the individual in western industrial society*, in: P. Nijkamp en S. Reichman (red.), *Transportation planning in a changing world*, 1987.

Tabel 1. Rijksinkomsten en -uitgaven per inwoner per provincie uit hoofde van het personenvervoerbeleid, in gulden per inwoner.

	Inkomsten index		Uitgaven index		Saldo als % <sup>a</sup>	
Groningen	459	93	397	80	-61	-12
Friesland	441	89	432	87	-9	-2
Drenthe	528	107	411	83	-116	-24
Overijssel	439	89	382	77	-57	-12
Geld.+ZIJP	499	101	439	89	-60	-12
Utrecht	538	109	669	135	132	27
N.-Holland	505	102	696	140	191	39
Z.-Holland	500	101	552	111	52	11
Zeeland	501	102	468	94	-33	-7
N.-Brabant	510	103	366	74	-144	-29
Limburg	453	92	343	69	-110	-22
Nederland	493	100	496	100	3	
Max. afwijking v.h. gem.	20		71			
provincies: UTR-OV			NH-LI			

a. In procenten van de gemiddelde nationale rijksinkomsten per inwoner (f 493).

is van het wel beschikbare nationale totaal en een betrouwbare provinciale verdeelsleutel<sup>4</sup>. De resultaten zijn in tabel 1 weergegeven. Om te corrigeren voor verschillen in schaal tussen provincies zijn de inkomsten en uitgaven weergegeven per inwoner. De bedragen zijn gemiddelden voor de periode 1980-1986.

Uit tabel 1 blijkt dat de inkomsten van het Rijk in de perifere provincies Drenthe, Noord-Brabant en Limburg aanzienlijk hoger en die van Groningen, Overijssel en Gelderland hoger zijn dan het landelijk gemiddelde. De rijksuitgaven zijn in de Randstedelijke provincies (Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland) aanzienlijk hoger dan de in de rest van Nederland. De laatste twee kolommen van tabel 1 laten zien dat men de perifere provincies kan typeren als netto betalende, terwijl de drie Randstedelijke provincies gemiddeld netto ontvangers zijn.

Tabel 2, waarin de totale rijksuitgaven zijn opgesplitst naar uitgaven voor wegen, openbaar vervoer en overige, geeft een overzicht van de oorzaken van de provinciale verschillen in uitgaven.

De uitgaven per inwoner voor wegen zijn vooral hoger in Zeeland, Friesland en Utrecht. De vermoedelijke reden van hogere uitgaven voor wegen in Friesland en Zeeland is, dat deze provincies waterrijk zijn, waardoor veel voorzieningen als bruggen en dergelijke noodzakelijk zijn. De uitgaven voor wegen in Utrecht zijn vermoedelijk hoger als gevolg van de centrumfunctie die deze provincie vervult. Veel uitgaven worden gedaan ten behoeve van inwoners van andere provincies als gevolg van doorgaand verkeer.

De hoge rijksuitgaven in de drie Randstedelijke provincies blijken voornamelijk het gevolg te zijn van hoge uitgaven voor het openbaar vervoer. In de provincie Utrecht zijn deze uitgaven extra hoog, door subsidiëring van het personenvervoer per spoor. Dit kan voor een deel verklaard worden door de gebruikte schattingsmethode<sup>5</sup>. De hoge uitgaven voor het openbaar vervoer in Noord- en Zuid-Holland zijn vooral het gevolg van de tekorten bij het stadsvervoer.

De rijksbijdragen in de tekorten van het streekvervoer komen, zoals uit het basismateriaal blijkt, vooral ten goede aan Zeeland, Groningen, Friesland en Utrecht. Binnen de eerste drie provincies heeft het streekvervoer een belangrijke taak en is het vervoer per spoor van minder belang. De rijksinkomsten per inwoner per provincie in het kader van het personenvervoerbeleid blijken (zie tabel 1) niet

Tabel 2. Gemiddelde Rijksuitgaven per inwoner per provincie over de periode 1980-1986 voor wegen en openbaar vervoer in gulden en als index<sup>a</sup>

	Wegen		Openbaar vervoer		Overige index	Totaal		
	index	index	index	index		index	index	
Groningen	134	104	128	59	135	91	397	80
Friesland	187	145	115	53	130	87	432	87
Drenthe	135	105	148	68	128	86	411	83
Overijssel	118	92	135	62	128	86	382	77
Geld.+ZIJP	129	100	173	80	137	92	439	89
Utrecht	169	131	339	156	161	108	669	135
N.-Holland	140	109	383	176	173	116	696	140
Z.-Holland	118	92	264	121	170	114	552	111
Zeeland	213	165	126	58	130	87	468	94
Nd.-Brabant	97	75	133	61	136	91	366	74
Limburg	109	84	105	48	129	86	343	69
Nederland	129	100	218	100	149	100	496	100

a. Rijksuitgaven die meegenomen zijn, zijn: - rijksuitgaven voor wegen; uitgaven in het kader wet uitkering wegen (wuw); uitgaven voor weginfrastructuur in het kader van het regionaal beleid; - de uitgaven voor het openbaar vervoer omvatten: uitgaven voor spoorwegen (aanleg en exploitatie), uitgaven voor het streekvervoer en uitgaven voor het stadsvervoer (bus- en bovregeling). De overige uitgaven zijn: de verkeerstaak van de politie en belastinguitgaven als gevolg van forfaitaire regelingen.

sterk te verschillen. Uit het basismateriaal blijkt ook dat voor de onderliggende componenten (mrb, bvb en accijnzen) de provinciale verschillen per inwoner gering zijn.

Geconcludeerd kan worden dat het huidige personenvervoerbeleid tot een ruimtelijke herverdeling van middelen leidt. Deze herverdeling van middelen is niet zozeer het gevolg van verschillen in rijksinkomsten per provincie, maar veel meer van verschillen in uitgaven, in het bijzonder met betrekking tot openbaar vervoer.

## Beleidsbeoordeling

Op basis van bovenstaande conclusies kan gesteld worden dat gezien de geringe provinciale verschillen in rijksinkomsten enerzijds en gezien de ruimtelijk gelocaliseerde bereikbaarheidsproblemen anderzijds, het instrument van de 'heffingen' niet gericht gebruikt wordt om de mobiliteit te beïnvloeden. Tevens blijkt uit de provinciale verdeling van de rijksuitgaven dat de oplossing van de bereikbaarheidsproblemen in de Randstad een hoge prioriteit heeft.

De doelstelling van het personenvervoerbeleid is echter niet zorg te dragen voor een provinciaal evenwicht tussen rijksinkomsten en - uitgaven, maar het verzorgen van een goede bereikbaarheid. De rechtvaardiging van de herverdeling van middelen zou dus gevonden kunnen worden door voor de provinciale baten van het personenvervoerbeleid niet de uitgaven van het Rijk maar de geboden bereikbaarheid in beschouwing te nemen.

In de discussie over het toekomstig te voeren personenvervoerbeleid worden de termen 'bereikbaarheid' en 'con-

4. Voor een uitgebreide beschrijving van de data en de gebruikte methode van schatting kan verwezen worden naar de doctoraalscriptie van P. Boomsma, *Regionale welvaartseffecten van het personenvervoerbeleid*, Groningen, 1988.

5. De Rijksbijdragen in de tekorten van de NS zijn geregionaliseerd naar rato van de produktie van de Nederlandse Spoorwegen per provincie (CBS, Regionaal economische jaarcijfers ruwe data). In de provincie Utrecht is de waarde van de produktie en daarmee de tekort toerekening hoog als gevolg van het feit dat het hoofdkantoor van de NS in Utrecht is gevestigd.

gestieproblematiek' als synoniemen gebruikt. De achterliggende gedachte is dat een slechte bereikbaarheid opgelost kan worden door het wegwerken van de congestie. Voor een verstedelijk gebied als de Randstad geldt inderdaad dat een slechte bereikbaarheid samenvalt met het congestieprobleem. In de meer perifere gebieden bestaan echter ook bereikbaarheidsproblemen. In deze regio's zijn deze meer een uit de structuur van die gebieden voortvloeiend gegeven: voor het bereiken van de werkplek, winkel, onderwijsvoorziening of recreatieve voorziening moet verder gereisd worden.

De regeringsvoorstellen behelzen de instelling van een mobiliteitsfonds ter grootte van  $f$  1 miljard voor meer wegen en beter openbaar vervoer in de Randstad. De beoogde wijze van financieren door een landelijke verhoging van de motorrijtuigenbelasting met  $f$  25 bevestigt het eerder geschetste beeld. De voorstellen zijn een voorbeeld van mobiliteitsbeïnvloeding door gerichte uitgaven voor de verbetering van de bereikbaarheid in enge zin. De huidige voorstellen hebben echter een aantal belangrijke beperkingen.

In de eerste plaats zal door opheffing van knelpunten vooral in het wegennet extra personenvervoer worden uitgelokt. In de tweede plaats zal door bovengenoemde maatregelen de relatieve positie van het vervoer per auto in de Randstad verbeteren ten opzichte van openbaar vervoer, tenzij ook in het openbaar vervoer een significante kwaliteitsverbetering plaatsvindt. In de derde plaats betekent een algehele verhoging van de motorrijtuigenbelasting voor de meer perifere provincies een extra last waarvoor deze provincies geen bate tegenover staat. Zoals in het bovenstaande al is geschetst hebben deze provincies hun eigen specifieke bereikbaarheidsproblemen. Een verhoging van de motorrijtuigenbelasting met  $f$  25 zal in deze provincies tot een extra lastenverhoging leiden.

Beïnvloeding van het personenvervoer aan de kostenkant c.q. inkomsten van het Rijk vindt in deze plannen niet plaats: noch het aantal noch de bestemming van de verplaatsingen worden door een verhoging van de motorrijtuigenbelasting op een directe wijze beïnvloed. Het autoverkeer in de Randstad wordt niet geconfronteerd met de maatschappelijke kosten van iedere extra verplaatsing.

De discussie over het op lange termijn te voeren beleid concentreert zich rond het thema 'congestieheffingen'. Met congestieheffingen heeft de overheid een instrument om ook aan de kosten- c.q. Rijksinkomstenkant het personenvervoer te sturen. Dit instrument beïnvloedt direct de individuele keuze van een (potentiële) reiziger. Door differentiatie van tarieven kan de overheid in bepaalde gebieden het vervoer per auto afremmen door de betreffende reiziger te confronteren met zijn additioneel veroorzaakte maatschappelijke kosten. In perifere gebieden, waar reizen per openbaar vervoer leidt tot hoge maatschappelijke kosten als gevolg van dunne vervoerstromen kan het vervoer per auto onaangestast blijven.

## Alternatief beleid

Invoering van congestieheffingen is theoretisch gezien de meest ideale oplossing voor de bereikbaarheidsproblemen van de Randstad. Door de hoge investeringen en hoge kosten van uitvoering is dit op korte termijn echter moeilijk te realiseren. Een 'second best'-oplossing is een verhoging van de accijnzen, in die gebieden waar de bereikbaarheidsproblemen bestaan: de Randstad. Een systeem van regionale accijnzen zal de betreffende autoreiziger confronteren met additionele kosten per reisbeslissing. Eerder zal nu worden afgewogen of de reis gemaakt zal worden en mogelijk zal gekozen worden voor een andere

transportwijze. De aldus verkregen middelen kunnen worden aangewend om de ergste knelpunten in het openbaar vervoer en het wegverkeer weg te nemen. Bij een dergelijk systeem snijdt het mes dus aan twee kanten, enerzijds wordt de vraag verminderd en anderzijds wordt het aanbod kwalitatief verbeterd.

Aan het bovengenoemde voorstel van regionaal gedifferentieerde brandstofaccijnzen kleef een aantal bezwaren. Ten eerste wordt het systeem van inning van accijnzen complexer. In het huidige systeem worden de accijnzen slechts bij enkele ondernemingen geïnd. Per onderneming zal nu een regionale opsplitsing gemaakt moeten worden. In de tweede plaats kan het voorgestelde systeem in conflict komen met het streven op Europees niveau de accijnzen te harmoniseren. In de derde plaats kunnen er verschuivingen optreden in de lokatie van aankoop van brandstof.

Uitgaande van een mobiliteitsfonds ter grootte van het voorgestelde bedrag van  $f$  1 miljard, zullen de accijnzen voor personenauto's in de drie Randstedelijke provincies met ruim 7 cent per liter verhoogd moeten worden. Of een dergelijk gering bedrag het aanbod en de vraag naar weggebruik substantieel beïnvloedt is discutabel, maar de veroorzaker van de extra lasten draait in ieder geval op voor de financiering van deze lasten. Het voordeel van een dergelijke geringe verhoging van de brandstofaccijnzen is echter dat de verschuivingen in de lokatie van aankoop van brandstoffen gering zullen zijn.

Mocht ook deze 'second best'-oplossing als gevolg van bovengenoemde redenen onacceptabel zijn, dan is een verhoging van de provinciale opcenten van de motorrijtuigenbelasting in de drie Randstedelijke provincies altijd nog beter dan een algehele nationale verhoging.

## Conclusies

Binnen het huidige personenvervoerbeleid vindt tussen provincies een herverdeling van middelen plaats. Deze provinciale herverdeling van middelen wordt niet zozeer veroorzaakt door verschillen in rijksinkomsten per provincie maar veel meer door verschillen in uitgaven. Uit de provinciale verdeling van de uitgaven blijkt dat de sturing van het personenvervoerbeleid via de heffingen c.q. rijksinkomsten een onderbelicht instrument is en dat de bereikbaarheidsproblemen van de Randstad een hoge prioriteit hebben.

Het voorgenomen korte-termijnbeleid zal een voortzetting zijn van het huidige beleid. Een algehele verhoging van de motorrijtuigenbelasting ter financiering van extra infrastructuur, zal de Randstedelijke automobilist op te indirecte wijze confronteren met de door hem veroorzaakte extra maatschappelijke kosten. Daarnaast leiden deze voorstellen tot een verhoogde bijdrage van de perifere regio's aan het personenvervoerbeleid, waarvoor deze provincies geen bate tegenover staat.

Een voor de hand liggend alternatief is een verhoging van de brandstofaccijnzen voor personenauto's in de Randstad met 7 cent. Een dergelijk systeem zal beter gebruik maken van het onderbelichte instrument: de heffingen. Voorts zal de betreffende automobilist directer worden geconfronteerd met de door hem veroorzaakte extra maatschappelijke kosten. Een verhoging van de brandstofaccijnzen zal de vraag naar vervoer per auto afremmen terwijl de verkregen middelen kunnen worden aangewend om de ergste nood in het wegverkeer en openbaar vervoer te ledigen.

P. Boomsma  
R.J. Stoffelsma