



Theorie en praktijk

Auteur(s):

Jonkhoff, W.
Redacteur ESB

Verschenen in:

ESB, 87e jaargang, nr. 4391, pagina D32, 21 december 2002

Rubriek:

Dossier: Weg voor je geld

Trefwoord(en):

epiloog

Het rijexamen was voor mij een harde dobber. Ik ben meerdere malen gezakt. Dat was een tegenvaller; het theorie-examen was nog zo makkelijk geweest. De weg is soms een mijnenveld.

Zo'n tweeënhalp jaar geleden uitte Dik Wolfson in een column in dit prachtblad zijn ongenoegen over de weinig genuanceerde manier waarop automobilisten tegen het algemeen belang in hun zaak behartigen¹. Bij het rekeningrijden zorgde een patstelling met de lokale overheden en lobbygroepen omtrent de spitstarieven ervoor dat minister Netelenbos dit tarief uiteindelijk verlaagde. En ja, dan werkt wegbeprijzing niet meer. Zonneklaar bleek hieruit dat de brutalen de halve wereld hebben - net als op de weg overigens.

Blijkens dit dossier zit de schrik voor maatschappelijke weerstand er nog steeds goed in. Het wantrouwen van automobilisten tegen de overheid is groot. Zij vormen een koopkrachtig, goed georganiseerd en stemgerechtigd deel der natie. Voorwaar een invloedrijke groep, die zich roert. Wat maakt automobilisten nu zo heetgebakerd?

Peter Groote betoogt dat de weg ten onrechte wordt gezien als een verworven recht en daarom als een publiek goed. Hetzelfde blijkt uit de bijdrage van Marlet en Poort over de ervaringen in het buitenland. Er wordt vergeten dat op de weg uitsluitbaarheid en rivaliteit van toepassing mogen worden geacht. Immers, we hebben de Mobimiles van Roel Pieper (zodat wie niet betaalt, ook niet hoeft te genieten) en de files (het gebruik door de een gaat zeer duidelijk ten koste van het gebruik door de ander). Door de enorme regulering van de tarieven voor zowel de auto, zijn gebruik als de alternatieven ervoor, is het voor de automobilist niet mogelijk een goede prijsvergelijking te maken. Hij vindt dat hij teveel betaalt en zal een tariefverandering alras zien als een verslechtering.

Aldus wordt de verlaging van de kosten van het autobezit, zoals in 'Weg voor je geld' voorgesteld, al snel vergeten. En dat terwijl, zoals Jos Dings toelicht, kleine verschuivingen in keuze voor tijd, plaats en modaliteit van vervoer al genoeg zijn voor een flinke filereductie. Wegbeprijzing volgens 'Weg voor je geld' zou bovendien, aldus Pommer en Ruitenbergh, waarschijnlijk vrij inkomensneutraal uitpakken. Geen zwiep in de Lorenz-curve - de kleine portemonnee kan mobiel blijven. Die pijl kan de autolobby niet op de boog spannen.

Maar niet alle problemen liggen bij de acceptatie door automobilisten. De financiering in 'Weg voor je geld' draagt bij aan de mogelijkheid van weerstand. Aan de kostenkant hangt een hefboom van Damocles. Er wordt (zie het artikel van Erik Verhoef) aangenomen dat bij een evenredige toename van weggebruik en wegcapaciteit de reistijden gelijk blijven. Bovendien wordt verondersteld dat iedere extra eenheid aan te leggen weg evenveel kost. Er zijn dus constante schaalopbrengsten van wegaanleg. Hoewel uit empirische studie blijkt dat deze hypothese van constante schaalopbrengsten niet kan worden verworpen, moeten we nog maar afwachten of dit voor Nederland anno 2002 geldt. Op iedere weg zijn door specifieke omstandigheden zowel schaalvoor- als nadelen mogelijk. Optimale prijzen leiden bij schaalvoordelen tot verliezen, bij schaalnadelen tot winsten. Financieringstekorten en -overschotten zullen het gevolg zijn.

Nu kunnen verschillende baanvakken elkaar compenseren. Is er vervolgens per saldo een financieringsoverschot, dan betreft het enige punt zorg het geheel uitgeven van het overschot, anders krijgt de automobilist weer het idee dat zijn ijzeren ros een melkkoe is. Maar is er een tekort, dan moet de automobilist bijpassen. Rijkswaterstaat kan hem niet het oplossen van files door de betaalde heffing op een briefje geven. Voilà, weer een heffing waar geen prestatie tegenover staat!

Dit probleem wordt nog versterkt doordat in het concept wordt uitgegaan van vuistregels voor de

planning van toekomstige investeringen, en niet van toekomstscenario's. Maar wie zegt dat een voor een fileprobleem gekozen oplossing de beste is? De techno-cratie in de beslisregel lijkt hier te ver door te schieten. Bovendien wordt geen rekening gehouden met indirecte effecten, de ruimtelijke planning en de politieke realiteit. Een extra bedreiging voor het zo nodige draagvlak.

De beslisregel lijkt daarom voor het praktijkexamen te gaan zakken. Mogelijk is wel een indicatorfunctie: als de heffingsopbrengsten van nieuwe capaciteit juist voldoende zijn om de kapitaalkosten te financieren, wordt het tijd om alle effecten van infrastructuuruitbreiding in kaart te gaan brengen.

Meerdere auteurs benadrukken in dit dossier het conceptuele karakter van 'Weg voor je geld'. Terecht, die Idee ist gut, aber die Welt noch nicht bereit. Prijsbeleid op de weg is het logische alternatief voor dertig jaar van asfalteren, die de omvang en schade van de files niet kon bijhouden. Hoe dan verder?

Als betaald moet worden waar dit in het verleden nog niet gebruik was, roept dit weerstand op. Marketing is dan belangrijk. Dat lijkt de overheid tot nu toe onvoldoende te hebben onderkend. Termen als Betuwelijn en rekeningrijden zijn buitengewoon ongelukkig gekozen omdat ze slechts de natuuraantasting respectievelijk het betalen benadrukken. 'Weg voor je geld' is in dat opzicht zeker een verbetering. Het overtuigen van tegenstanders moet de hoofdzaak zijn.

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](#)

1 D.J. Wolfson, [Samen voor ons eigen](#), ESB, 14 juli 2000, blz. 555.