



## Waar voor je geld

**Auteur(s):**

Mesker, A.P.

*De auteur is werkzaam bij vno-ncw.*

[mesker@vno-ncw.nl](mailto:mesker@vno-ncw.nl)

**Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4391, pagina D31, 21 december 2002

**Rubriek:**

Dossier: Weg voor je geld

**Trefwoord(en):**

werkgever

*"In economics, there is no such thing as a free lunch". Deze one-liner gebruikte Nobelprijswinnaar Paul Samuelson ooit om duidelijk maken dat economie gaat over schaarste. Over hoe keuzes tot stand komen en uitwerken op een samenleving. Afwegingen tussen kosten en baten verlopen anders wanneer gebruikers niet zelf betalen. Bij toepassing van het profijtbeginsel betalen gebruikers van goederen en diensten zelf de kosten. Ze maken dus zelf steeds de afweging tussen kosten en baten en sturen daarmee de productie van goederen en diensten. Vraagsturing noemen we dat.*

**Waarom is vraagsturing niet ook vanzelfsprekend in de wereld van verkeer en vervoer, op de mobiliteitsmarkt? Voor de wegen is in het verleden uit oogpunt van doelmatigheid gekozen voor collectieve financiering. Het verhalen van kosten op individuele gebruikers was nogal omslachtig en kostbaar. Wie weet vonden sommigen het ook relevant dat het verhalen van kosten van aanleg op gebruikers via een tarief per rit zou leiden tot onderbenutting van de investeringen. Hoe dan ook, we zijn er aan gewend geraakt dat aanleg en beheer van wegen de zorg van de overheid zijn. De aanbieder beslist wat nodig is. De betaling loopt indirect, via de belastingdienst.**

De collectieve financiering van openbaar vervoer is van recenter datum. Tot in de jaren zestig waren er nog openbaarvervoerbedrijven zonder subsidies. In een periode van tien jaar sloegen de verhoudingen om: Nederland motoriseerde en het openbaar vervoer verloor het van de auto en de (brom)fiets, zowel in prijs als prestatie. De politiek wilde het openbaar vervoer handhaven en werd opdrachtgever. Ook hier aanbodsturing: niet de consument maar de overheid bepaalt het aanbod en betaalt het grootste deel van de rekening.

De motivatie voor dit beleid was aanvankelijk vooral sociaal. Later verschoof het accent naar milieu en het bereikbaar houden van stedelijke centra. De stedelijke samenleving zou de verwachte groei van het autoverkeer niet aankunnen. Het beleid koos voor tegengaan van deze groei en voor het stimuleren (subsidiëren) van alternatieven. De analyse in het Nationaal

Verkeers- en Vervoersplan (nvvp) van de voormalige minister Netelenbos laat zien dat en waarom deze opzet niet is geslaagd. Het aandeel van het openbaar vervoer in de mobiliteitsmarkt is ondanks alle overheidssteun geslonken tot circa tien procent, dat van het goederenvervoer per spoor naar zo'n vier procent. De groei van het autogebruik vlakkt af door factoren als verzadiging en demografie.

Het nvvp pleit voor een zakelijke benadering en voor het beginsel dat de gebruiker betaalt. Met elektronisch betalen voor de weg wordt het mogelijk een directe band te leggen tussen gebruiken en betalen. Kortom, perspectief op vraagsturing, op een mobiliteitsmarkt.

Het rapport 'Weg voor je geld?' komt tot een advies over een stelsel van vaste, variabele en congestieheffingen. De voorgestelde beslisregel over wanneer extra capaciteit te bouwen is daarbij heel precies, althans in theorie. Het vergroten van de wegcapaciteit wordt de moeite waard gevonden als gebruikers er de extra kosten voor over hebben, naast hun reguliere bijdrage voor onderhoud en externe kosten. Dat is een stelling waar ik geen probleem mee heb, en we zouden minder knelpunten op de wegen hebben als de overheid deze beslisregel in het verleden had gevolgd.

Het rapport stelt verder dat een kilometerheffing geschikt zou zijn om onderhoudskosten van wegen en de externe effecten van het gebruik door de gebruikers te laten betalen. Ook geen probleem mee, mits weggebruikers niet dubbel betalen via de accijnzen. Concurrerende sectoren moeten bovendien op dezelfde wijze worden behandeld. Als externe kosten zakken, en dat doen ze gelukkig, verlaag dan ook de tarieven.

De rapportage is dus een ondersteuning voor de zakelijke benadering: laat gebruikers betalen wat het kost, maar biedt ze dan ook wat ze vragen. Deze benadering is voor alle vervoerwijzen toepasbaar. De analyse is dus een pleidooi tegen de Europese praktijk van kruissubsidie.

Zijn er geen bedenkingen? Jawel. Het ontsluitende wegsysteem zou niet geheel op kosten van de weggebruiker, via een vastrecht, moeten worden gefinancierd. Waarom niet deels ten laste van de grondontwikkeling? Een bouwlocatie brengt ook kosten van ontsluiting met zich mee. Niet alleen het gemotoriseerd verkeer profiteert daarvan.

Voorts suggereert het rapport een mate van precisie en meetbaarheid die naar mijn mening haalbaar noch wenselijk is. De pretentie kan niet zijn om voor elke rit de marginale maatschappelijke kosten en de congestiekosten precies te kennen en aldus een tarief te bepalen,

om aldus het exacte bedrag te bepalen dat oplossing van een knelpunt mag kosten. Die benadering wordt door automobilisten gepercipieerd als oneerlijke behandeling. Het komt er immers op neer dat burgers die worden geconfronteerd met achterstand in capaciteit van het wegennet extra moeten betalen om die achterstanden weg te werken.

Een iets globalere aanpak, gebaseerd op betalen voor het gebruik van de weg gedifferentieerd naar spits en daluren, is voldoende voor een betere verdeling van kosten. Deze aanpak kan tevens de middelen genereren om het aanbod redelijk af te stemmen op de vraag. De bereidheid om te betalen is groot. Immers, wat de overheid nu doet lijkt op verkeerd gedrag van een monopolist: de klanten te veel laten betalen en de gevraagde waar niet naar behoren leveren.

---

## Dossier Weg voor je geld

P.J.C.M> van den Berg: [Weg voor je geld?](#)

P.D. Grootte: [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. Ruitenberg; [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](#)