



Weg voor je geld?

Auteur(s):

Berg, P. van den

Plaatsvervangend directeur-generaal van de Rijksbegroting van het ministerie van Financiën.

Verschenen in:

ESB, 87e jaargang, nr. 4391, pagina D01, 21 december 2002

Rubriek:

Dossier: Weg voor je geld

Trefwoord(en):

ten, geleide

Sinds de tweede helft van de jaren zeventig worden de consequenties van mobiliteit voor het milieu en de ruimtelijke kwaliteit sterker gevoeld. Het vertalen van deze negatieve externe effecten in de prijzen van mobiliteit werd een thema. De boodschap dat beprijzing van de mobiliteit onvermijdelijk is om vraag en aanbod van mobiliteit op elkaar af te stemmen, vond de afgelopen tien jaar zijn weg naar beleidsdiscussies. Rekeningrijden, tolpoorten in de Randstad en een kilometerheffing dan wel een congestieheffing kwamen de afgelopen vijf jaar in het verkeers- en vervoersbeleid aan de orde. Het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (nvvp) gaf duidelijk blijk van een nieuwe visie op de mobiliteitsproblematiek door een sterke nadruk op de merites van het prijsbeleid als beleidsinstrument. Vooral een groot gebrek aan maatschappelijk draagvlak heeft ertoe geleid dat de invoering van prijsbeleid in de Tweede Kamer niet haalbaar bleek. De burger dacht betaald in de file te moeten staan en zag niet dat de opbrengsten ten goede zouden komen aan de oplossing van de mobiliteitsproblematiek.

Waar de band tussen betalen en genieten beter zichtbaar is, zoals bij de Westerscheldetunnel of de doorstroomroute A4 Midden-Delfland, wordt toepassing van het profijtbeginsel meer aanvaardbaar geacht. Dat verklaart waarom bij de behandeling in de Tweede Kamer van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit aan het eind van de tweede paarse kabinetsperiode, toen de mogelijkheid van een regulerende congestieheffing is geschrapt, de mogelijkheden voor het toltarief en het expresbaantarief¹ zijn gehandhaafd.

Dit roept de interessante vraag op of er geen andere weg is om het profijtbeginsel in te voeren in het mobiliteitsbeleid. Wat te denken van een congestieheffing waarvan de opbrengst volledig wordt gebruikt om de kapitaalkosten van de infrastructuur te dekken? De opbrengst van een dergelijke heffing is een indicator van de betalingsbereidheid voor de infrastructuur - dus ook voor de eventuele wenselijkheid van capaciteitsuitbreiding ervan?

Toen het ministerie van Financiën begin 2000 de opdracht gaf tot het uitvoeren van het onderzoek 'Weg voor je geld' was de context van de maatschappelijke discussie een andere dan tegenwoordig. Toen werd nog uitgegaan van invoering van een regulerende congestieheffing (de tolpoorten) op korte termijn, zonder directe band tussen betalen en genieten. Het onderzoek had tot doel om ook naar de lange termijn te kijken, waarin de gedifferentieerde kilometerheffing aan de orde zou kunnen komen. Daarin zijn niet alleen congestiekosten verdisconteerd, maar ook milieukosten, onderhoud en kapitaalkosten.

Inmiddels zijn we twee fasen verder in de maatschappelijke discussie. Eerst werd besloten om het stadium van de tolpoorten over te slaan. Vervolgens werd besloten om de invoering van de gedifferentieerde kilometerheffing uit te stellen, onder het motto 'eerst rijden, dan betalen'. Uitstel van de invoering betekent echter niet dat het denken moet worden stopgezet. Integendeel. Het geeft de ruimte om alle voors en tegens goed op een rij te zetten en om te bezien of voor een mobiliteitsbeleid waarin de band tussen betalen en genieten nauwer wordt aangehaald, een maatschappelijk draagvlak bestaat.

Het rapport besteedt onder meer aandacht aan de zogenaamde allocatieve doelmatigheid van de gedifferentieerde kilometerheffing. Het laat met behulp van resultaten uit de transporteconomie zien dat de heffing niet alleen leidt tot een doelmatig gebruik van de beschikbare wegcapaciteit maar dat deze ook een maatstaf oplevert voor de wenselijke omvang van de infra-structuur. Deze maatstaf besteedt geen aandacht aan mogelijke externe baten van wegbreedingen (baten voor anderen dan de weggebruikers). Echter, Nederland heeft al een volgroei wegennet. Bij knelpuntlopende uitbreidingen van het wegennet komen de baten van deze uitbreiding vrijwel volledig tot uitdrukking in de baten voor de weggebruikers. Zolang het niet om ontsluitende weginfrastructuur gaat, hoeft aan verwaarlozing van aanvullende netwerkeffecten niet al te zwaar te worden getild.

Ik hoop dat de discussie over het rapport 'Weg voor je geld' in dit ESB Dossier een nuttige bijdrage levert aan de voortgang in het denken over wegbeprijzing.

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. 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](#)

1 Voor het expresbaantarief (voorheen ook wel betaalstrooktarief genoemd) geldt dat het betrekking moet hebben op een afgescheiden baan, met een gratis parallelle baan in dezelfde richting. Het toltarief kan alleen worden toegepast op nieuwe wegvakken of parallelbanen. In het laatste geval is het verschil tussen tolbaan en expresbaan dat bij het tolbaantarief de bekostiging voorop staat en bij het expresbaantarief de regulering om de doorstroming veilig te stellen.