



Bedrijfseconomische beprijzing kent risico's

Auteur(s):

Dings, J.

*De auteur is werkzaam bij ce, Delft.***Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4383, pagina D07, 15 november 2002

Rubriek:

Dossier: Nieuwe wegen verkend

Trefwoord(en):

beprijzen

Economen zijn het erover eens dat het huidige prijssysteem voor automobiliteit niet marktconform is. Maar over hoe marktconform beprijzen dan wel moet, is veel minder overeenstemming. Moeten we alleen een prijs vragen voor het hoofdwegennet of voor alle wegen? Gaan de opbrengsten naar nieuwe wegen of naar de schatkist? Moeten we een toeslag betalen voor ongehinderde doorstroming, of juist meer betalen naarmate het drukker wordt? Als we de discussie ontrafelen, komen we uit op twee fundamenteel verschillende visies op marktconform prijsbeleid in verkeer en vervoer: de macro-economische visie en de bedrijfseconomische visie.

Macro-economische visie: 'cost-pricing'

In het macro-economische model zijn de marginale infrastructuur- en externe kosten per voertuigkilometer de grondslag voor de gevraagde prijs. Het gaat dan om de kosten van extra schade aan infrastructuur, extra geluidsoverlast, de extra milieuvervuiling en de extra veiligheidsrisico's van die ene voertuigkilometer. Een slim gedifferentieerde kilometerheffing is het meest geschikte middel om zo'n doorrekening tot stand te brengen.

Daarnaast is het wijs om de extra vertraging die een voertuigkilometer veroorzaakt voor andere voertuigen op de weg door te rekenen met een congestieheffing of 'doorstroompremie'. Als de totale heffing op het juiste niveau wordt ingesteld, kunnen zoveel mogelijk mensen met zo min mogelijk vertraging van de capaciteit gebruik maken; we hebben dan een maatschappelijk optimum. Het gevraagde tarief kan dan dus variëren met de drukte, het soort weg, de omgeving, de mate waarin het voertuig schade aan de infrastructuur veroorzaakt, en de milieu- en veiligheidskarakteristieken van het voertuig.

Investeren in infrastructuur gebeurt in dit model in principe met een kosten-batenanalyse. Een recent afgerond project voor het ministerie van Financiën laat echter zien dat investeringen ook kunnen worden vastgesteld op basis van de opbrengst van congestieheffingen¹. Dit is interessant in verband met de transparantie van de markt: gebruikers willen graag weten wat er met hun geld gebeurt.

Bedrijfseconomische visie: 'value pricing'

In het bedrijfseconomische model is winstmaximalisatie de centrale doelstelling. Dit betekent dat het nut van de consument, in combinatie met de prijselasticiteit, een belangrijke pijler voor de te vragen prijs is. Theoretisch vormen de marginale schadekosten aan infrastructuur een ondergrens voor de te vragen prijs. Als de wegbeheerder nog minder vraagt is hij per voertuig immers meer kwijt aan weg reparaties dan hij binnenkrijgt. De exploitant zal in tijden van drukte (gebrek aan wegcapaciteit), net als in het macro-economische model, zijn prijzen opvoeren. Hij kan echter ook productdifferentiatie toepassen: de ene weg is goedkoop maar kent vertraging, de andere is duur met onbelemmerde doorgang. Hij zal zijn strategie laten hangen van wat het meest oplevert.

Overeenkomsten en verschillen

Vanzelfsprekend zijn deze modellen niet op alle gebieden strijdig. In beide zal capaciteitsschaarste op de een of andere manier in prijzen tot uitdrukking komen. Verder is het bijvoorbeeld denkbaar om in het bedrijfseconomisch model heffingen voor externe effecten op te leggen. Dit is ook een belangrijk element in het voorstel van vno-ncw voor de A4-doorstroomroute: een private exploitant vraagt een prijs voor het gebruik van infrastructuur en de overheid hanteert daarnaast milieuheffingen. Op vier onderdelen kunnen conflicten optreden:

» bij een mengvorm: op het ene deel van het netwerk wordt volgens bedrijfseconomische principes beprijsd en op het andere deel op macro-economische principes. Wanneer bijvoorbeeld de A4 doorstroomroute op basis van winstmaximalisatie wordt beprijsd en de A13 op basis van marginale kosten, heeft de exploitant van de A4 een groot belang bij het niet oplossen van files op de A13. Immers, de prijs die de exploitant kan vragen voor de doorstroomroute hangt in hoge mate af van het filerisico op de A13. Vanzelfsprekend kan deze situatie tot maatschappelijk suboptimale oplossingen leiden;

» ten aanzien van de 'basisprijs' die voor infrastructuur wordt gevraagd. In het macromodel is het gebruik van het hoofdwegennet goedkoper dan van het onderliggende wegennet. De marginale kosten voor onderhoud, ongevallen en geluid zijn op het hoofdwegennet per voertuigkilometer immers lager dan op het onderliggende wegennet. De gebruiker wordt dus naar de snelwegen gestuurd, wat tot besparingen leidt op tijd- en infrastructuurkosten. In het bedrijfseconomische model kan voor een snelle kilometer echter meer worden

gevraagd dan voor een langzame. Dit is de Franse situatie: de 'péages' zijn rustig, snel en duur, en de 'routes nationales' zijn traag, druk en gratis. De gebruiker wordt in dit model dus naar het onderliggende wegennet gestuurd, met hogere tijd- en infrastructuurkosten, en waarschijnlijk ook meer ongevallen en geluidsoverlast tot gevolg;

» bij productdifferentiatie. In het bedrijfseconomisch model zijn betaalstroken (gegarandeerd congestievrije stroken als alternatief voor wegen met hoog filerisico) een aantrekkelijke optie. Maatschappelijk gezien zijn ze echter niet optimaal. Het ene deel infrastructuur is immers overbelast en het andere onderbenut. Alleen met een optimale congestieheffing wordt een zo groot mogelijke hoeveelheid verkeer zo snel mogelijk gefaciliteerd;

» bij investeren. Wanneer bedrijfseconomische principes leidend zijn, ligt het streven naar monopoliewinsten op de loer.

Kortom, hoewel het aantrekkelijk klinkt om wegen op basis van bedrijfseconomische principes te beprijzen, geeft deze benadering belangrijke nadelen en risico's. Deze moeten goed worden besproken en ondervangen voordat verdere stappen kunnen worden gezet.

Dossier Nieuwe wegen verkend

P. Heij: [Nieuwe wegen verkend](#)

R. Filarski, B. Toussaint: [Leren van het verleden](#)

J. van der Waard: [Ontwikelingen en beperkingen](#)

J.M.W. Dings: [Bedrijfseconomische beprijzing kent risico's](#)

W.A. Hafkamp, P. van Driel: [De relatie tussen publieke doelen en beheersvorm](#)

W.J. van Grondelle: [Mobiliteitsmarkt goed voor bereikbaarheid en milieu](#)

J.G. Lambooy: [Interactie tussen ruimte en beheer](#)

W.J. Spit: [Dichter bij de regio](#)

E. Dijkgraaf, M. Varkevisser: [Scheiden van eigendom en exploitatie](#)

M. van Twist, F. de Zeeuw: [Betaalstroken als antwoord op congestie](#)

R. Saitua, A.S. Verrips: [Afscheiden van betaalstroken zelden gunstig voor de welvaart](#)

P. de Vries: [Een NV Infra voor het hoofdwegennet](#)

C. Oudshoorn: [Naar een echte mobiliteitsmarkt](#)

H.Meurs: [Naar een nieuw publiek beheer](#)

E.T. Verhoef, H. van Gent: [Scope-verbreding in privaat wegbeheer](#)

S.J.H. Roestenberg: [Integrale benadering grond en mobiliteit](#)

C.J.W. Hiddink: [Bijklussende spoorbedrijven, inspiratie voor wegbeheer?](#)

I Weg voor je geld? Toepassing van het profijtbeginsel bij de financiering van infrastructuur, CE/VU/4Cast, 2002