

Kostenstijgingen

Citation for published version (APA):

Tilanus, C. B. (1993). Kostenstijgingen. *Nieuwsblad Transport*.

Document status and date:

Gepubliceerd: 01/01/1993

Document Version:

Uitgevers PDF, ook bekend als Version of Record

Please check the document version of this publication:

- A submitted manuscript is the version of the article upon submission and before peer-review. There can be important differences between the submitted version and the official published version of record. People interested in the research are advised to contact the author for the final version of the publication, or visit the DOI to the publisher's website.
- The final author version and the galley proof are versions of the publication after peer review.
- The final published version features the final layout of the paper including the volume, issue and page numbers.

[Link to publication](#)

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

If the publication is distributed under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license above, please follow below link for the End User Agreement:

www.tue.nl/taverne

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at:

openaccess@tue.nl

providing details and we will investigate your claim.

Kostenstijgingen

door PROF. DR. C. B. TILANUS
De meeste economen, en zelfs politici, die ik spreek zijn het erover eens dat verkeer en vervoer 'te goedkoop' is. Wat wil dat zeggen: te goedkoop? Dat wil zeggen dat de prijzen die voor verkeer en vervoer betaald moeten worden niet overeenstemmen met de (maatschappelijke) schaarsteverhoudingen. Men denkt hierbij aan een factor twee tot vijf maal te goedkoop.

Bij openbaar vervoer is algemeen bekend dat een spoorkaartje minstens twee keer zo duur zou moeten zijn, omdat nu de helft wordt betaald door de belastingbetaler, en dat een tram- of buskaartje wel vier of vijf keer zo duur zou moeten zijn, omdat nu tot tachtig procent wordt betaald door de belastingbetaler.

Bij autoverkeer en wegtransport is de ondergeprijsdheid minder evident. Men hoort wel de mening verkondigen dat het verkeer zichzelf meer dan bedruipt; op auto's wordt tientallen procenten weeldebelasting en op benzine honderden procenten accijns geheven; dat geld zou niet eens allemaal besteed worden aan wegeaanleg en infrastructuur; de heilige koe van de automobilist zou de melkkoe van de overheid zijn.

Welvaartseconomen weten dat dit een grove misvatting is. Het verkeer betaalt immers vrijwel niets voor de maatschappelijke kosten. Het verkeer betaalt vrijwel niets voor de doden, de gewonden, de luchtvervuiling, het lawaai, de stank, het ruimtebeslag, het verknippen van het landschap.

Voorbeeld: Een hectare weiland kost dertigduizend gulden. Als ik op een hectare weiland een huis wil bouwen, dan mag dat niet, omdat we onze open ruimte willen bewaren, en als ik het wel mag, dan zou die



hectare driehonderdduizend gulden waard zijn. Als over een hectare weiland een snelweg aangelegd wordt, zou voor die hectare drie miljoen gulden moeten worden betaald, omdat een snelweg tienmaal erger is dan een huis om bovengenoemde redenen. Voor welk bedrag wordt een hectare weiland onteigend voor het aanleggen van een snelweg? De boer is blij als hij een schikking kan maken voor veertigduizend gulden, een factor 75 te weinig, en voor die f 40.000,- staat dat weiland in de kosten van die weg te boek.

Besteden

Als de overheid al die meeropbrengsten van verkeer en vervoer, als vergoeding voor de maatschappelijke kosten, zou innen, waaraan zou de overheid al dat geld dan dienen te besteden? Wel, in de eerste plaats zou de overheid de maatschappelijke kosten zoveel mogelijk dienen te vergoeden aan de direct belanghebbenden, door middel van smartegelden en talloze voorzieningen voor verkeersslachtoffers, aanleg van ZOAB-wegdekken, geluidswallen en wildwisselviaducten, beheer van natuureservaten en ondergronds aanleggen van alle nieuwe wegen en spoorwegen. Het restant zou kunnen worden besteed aan belastingverlaging.

Onder economen zijn inzichten als hierboven besproken wijd verbreid en als ze vrijblijvend worden gepubliceerd, worden ze niet weersproken. De

ideale evenwichtssituatie zou derhalve bereikt zijn als de prijzen van verkeer en vervoer precies in overeenstemming waren met de schaarsteverhoudingen. Als verkeer en vervoer niet 'te goedkoop' waren, zou de mobiliteit niet 'te groot' zijn en zouden er niet 'te veel' goederen over de weg worden getransporteerd.

Wat gebeurt er echter als de regering probeert een stapje in de goede richting te doen en bijvoorbeeld de accijns op dieselolie verhoogt met twintig procent?

Dan stijgt er een geweeeklaag op vanuit de branchebelangenbehartigingsorganisatie van de vervoerders omdat nu de kosten van het wegtransport met twee procent stijgen en de hele marge is maar twee procent. Men leest dan bijvoorbeeld onder de kop 'Jobstijding' (Nieuwsblad Transport, 24/4/1993): 'Een argument pleit tegen een verhoging van de dieselaccijns: de schrijnende situatie in het Nederlandse wegvervoer'.

Maar, beste vervoerders, het is helemaal niet de bedoeling van de Nederlandse regering dat u die kostenstijging absorbeert. Veel liever wil de regering dat u die kostenstijging integraal, met winstopslag, doorberekent in de vervoerstarieven. Als u dat nu eensgezind, zelfs samen met uw buitenlandse collega's, doet, wat gebeurt er dan?

Dan stijgt er een gejammer op vanuit de branchebelangenbehartigingsorganisatie van de verladers omdat nu hun kostprijzen 0,2 procent stijgen, en dat op een moment dat 'het hele bedrijfsleven kermt om verlaging van de lasten'. Maar, beste verladers, maakt dan uw producten toch flink wat duurder, bijvoorbeeld één procent, dan houdt u er nog wat aan over. Wat gebeurt er dan?

Dan stijgt er een gehuil op vanuit de vakbonden dat de kosten van het levensonderhoud weer zijn gestegen, en dan wordt er met het mes op tafel twee procent prijscompensatie geëist en daarnaast vier procent reële loonsverhoging (die sinds de loonexplosie van 1962 geheel losgekoppeld is van een eventuele produktiviteitsstijging).

Waar kijken de wegvervoerders vervolgens tegenaan? Juist, een loonkostenstijging van, zeg, drie procent.

Conclusie: We hebben zojuist een omwenteling van de loon-prijs-spiraal nagelopen; we zijn er niets mee opgeschoten; we hadden ons de moeite en de woede van de verschillende branchebelangenbehartigingsorganisaties kunnen besparen.

Fout! Er is wel degelijk iets essentieels veranderd. De relatieve prijzen zijn veranderd. De goederen met een relatief grotere 'vervoersinhoud' zijn meer duurder geworden dan de goederen en diensten waar weinig of geen vervoer voor nodig was. Verse toetjes, verse groenten, buitenlandse reizen, taxi's en het treinkaartje (want de trein gaat natuurlijk mee) zijn flink duurder geworden; maar horloges, cd's, telefoon, antieke meubelen en doktersconsulten zijn vrijwel hetzelfde in prijs gebleven.

Eindconclusie: Als we die loon- en prijs-spiraal nu ongeveer honderd maal doorlopen, dan zullen we de ideale toestand benaderen, waarin de prijzen voor verkeer en vervoer in evenwicht zijn met de maatschappelijke schaarsteverhoudingen. Ondertussen zullen verkeer en vervoer tengevolge van de prijselasticiteit van de vraag een stuk minder zijn gegroeid dan anders het geval zou zijn geweest. De trein zal wellicht zo duur zijn geworden dat er in het geheel geen gebruik meer van wordt gemaakt.