



Vereniging Publiek Vervoerrecht

Vereniging Publiek Vervoerrecht

Verslag Voorjaarsvergadering 2010

'Gratis gebruik van openbare transportinfrastructuur?'

door mr.dr. H.L. van Traa-Engelman, secretaris VPV

Op maandag 3 juni 2010 hield de Vereniging Publiek Vervoerrecht, ten kantore van Loyens & Loeff N.V., Fred.Roeskestraat 100, te Amsterdam, een seminar met als thema "Gratis gebruik van openbare transportinfrastructuur?" Centraal stonden vragen over de ratio/redelijkheid van beprijzing van gebruik van publieke transportinfrastructuur. Daarnaast vond de feestelijke kick-off plaats van het Loyens & Loeff Team Openbaar Vervoer en Mobiliteit.

Behalve de leden van de vereniging waren onder de genodigden vertegenwoordigers van openbaar vervoer bedrijven, ministeries en andere overheden, vervoerders en diverse belangenorganisaties.

Als sprekers traden op:

- **mr. A. (Adriaan) W. Hagdorn**, manager legal NedTrain B.V.
- **D. (Dick) van den Broek Humphreij**, algemeen directeur EVO
- **dr. G. Snel**, projectleider duurzame zeehavens, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- **mr. A. (Aniel) Bangoer**, legal counsel Luchthaven Schiphol

Als moderator fungeerde prof. dr. **H. (Hugo) Roos**, emeritus hoogleraar van de economische faculteit aan de Erasmus Universiteit en tot voor kort voorzitter van de Vereniging Logistiek Management. De inleiding werd gehouden door **mr. J.A. (André) van der Kolk**, partner Loyens&Loeff, tevens voorzitter van de vereniging. Na een woord van welkom als gastheer en na een korte introductie in verband met het nieuw opgerichte Loyens&Loeff Team Openbaar Vervoer&Modaliteit, gaf hij het volgende overzicht van de onderwerpen die gedurende het meer dan 15 jaar bestaan van de vereniging reeds zijn behandeld.

- Concessieverlening in het openbare bus- en treinvervoer
- Veiligheid/beveiliging in de luchtvaart na 9/11
- Publiek/private samenwerking bij de exploitatie van infrastructurele werken (tunnels, tolwegen e.d.)

Postbus 2888
3000 CW Rotterdam

Weena 690
3012 CN Rotterdam

t (010) 224 61 95
f (010) 412 40 89

info@verenigingpubliekvervoerrecht.nl
www.verenigingpubliekvervoerrecht.nl

ABN AMRO 41.10.01.663
GIRO 55.17.033

KVK AMSTERDAM 40537736

- Beursgang/privatisering van Schiphol en de borging van publieke belangen
- Ondergronds vervoer (buisleidingen)
- De 'Port Package' richtlijn: verplichte concessieverlening havendiensten
- Consequenties Richtlijn Milieu-aansprakelijkheid voor het vervoer
- Douanewetgeving en vervoer/horizontaal toezicht
- Vervoer en afgifte van afvalstoffen
- Vervoer en geluidwetgeving
- Vervoer van gevaarlijke stoffen.

Hierna legde hij nadruk op het belang van de vereniging en de te voeren dialoog tussen de inleiders het aanwezige gezelschap. Als reden voor dit seminar noemde hij dat het bestuur van de vereniging zich reeds een tijd bewust is van het feit /de constatering dat er in het vervoer, dus tussen de vervoersmodaliteiten (wegen, spoorwegen, vaarwegen, luchthavens, tramwegen e.d.), significante verschillen bestaan in beprijzing van het gebruik. Dit noopte tot verdere uitdieping van dit verschijnsel in samenspraak met de leden tijdens deze themamiddag.

Bij wijze van inleiding poneerde hij een aantal vraagpunten.

Allereerst kwam de vraag naar voren wat nu eigenlijk de reden is of zou kunnen/moeten zijn om het gebruik van publieke transportinfra te beprijzen. Die reden lijkt tweeledig: (1) Met de opbrengsten van de beprijzing wil men de kosten van het gebruik dekken; (2) Door de beprijzing wil men het gedrag van de gebruiker beïnvloeden. Wat deze eerste reden betreft was het aan de betreffende sprekers om inzicht te geven of en hoe voor hún sector (spoor, weg, lucht, water) een vergoeding voor gebruikskosten is vorm gegeven.

De volgende vraag zou zijn of het überhaupt verstandig/praktisch/opportuun/economisch wenselijk etc. is dat voor dit gebruik wordt betaald c.q. moet worden betaald.

Ook vroeg hij aandacht voor de volgende kwestie. Wie goederen van de mainport Rotterdam naar het Ruhrgebied wil vervoeren, betaalt als hij dat *per schip* doet níét voor het gebruik van de waterweg; als hij het *per vrachtauto* doet níét voor het gebruik van de autoweg en als hij het per spoor doet wél voor het gebruik van het spoor.

Echter, los van de verschillen per modaliteit diende eerst ook de vraag te worden gesteld en beantwoord waaróm er moet worden betaald. Gezien het feit dat Nederland een distributieland is en de nationale economie voor een niet onbelangrijk deel op de mainports Rotterdam en Schiphol draait, zou men zich dan ook af kunnen vragen waarom het gebruik voor publieke transportinfra niet gewoon gratis zou zijn; daarmee een sterke prikkel biedend voor het gebruik van die mainports door onder meer buitenlandse ondernemingen die in Europa investeren. Ook zou men zich af kunnen vragen waarom de kosten van het gebruik van die publieke infrastructuur niet gewoon uit de algemene middelen zouden worden betaald? De conclusie zou zelfs kunnen zijn: helemaal geen gebruiksheffingen of belastingen; ook niet op het spoor! De hele B.V. Nederland wordt er immers beter van dat de economie floreert.

De tweede reden van beprijzing van de kosten van transport infrastructuur naast dekking is,

zoals reeds aangegeven, beprijzing en wel ter beïnvloeding van gedrag tot meer of minder gebruik.

De volgende voorbeelden dienden ter illustratie. Allereerst de in 2008 ingevoerde "vliegbelasting" als onderdeel van de Wet Belastingen op Milieugrondslag. De bedoeling van die wetgeving was dat de groei van het vliegverkeer zou worden afgeremd en dat dit een positief effect op het milieu zou hebben. Deze vliegbelasting is echter per 1 juli 2009 alweer ingetrokken. Vervolgens werd met het wetsvoorstel voor de "Wet Kilometerprijs" een "bewuster gebruik van motorrijtuigen" beoogd, dus het terugdringen van dat gebruik met als oogmerk bescherming van het milieu en het bevorderen van mobiliteit/bereikbaarheid. Het wetsontwerp gaat uit van een *basistarief* en een bij algemene maatregel van bestuur uit te werken *spitstarief*. Dit wetsontwerp heeft voorlopig de eindstreep niet gehaald.

Overigens zou uit de optiek van gedragsbeïnvloeding dit instrument uiteraard ook kunnen worden ingezet om de keuze van de gebruiker tussen de respectievelijke vervoersmodaliteiten te beïnvloeden. Hoewel door het Rijk bijvoorbeeld het vervoer over water wordt gestimuleerd omdat dit beter zou zijn voor het milieu (daarbij valt overigens nog wel een kanttekening te plaatsen), is naar de mening van de heer van der Kolk echter nooit expliciet aan de orde geweest dat om die reden de kosten van beheer en onderhoud van Rijkswaardwegen niét worden doorbelast aan gebruikers en die van bijvoorbeeld het spoor wél. Voor meer informatie hierover verwees hij naar latere sprekers met name naar de heer Snel.

De **heer Hagdorn** bracht bij zijn presentatie onder de titel "*Gebruiksvergoeding op het spoor*" allereerst het spoorbestel in beeld. Prorail en NS beschikken respectievelijk over een vervoer- en beheerconcessie verleend door V&W. NS betaalde aan V&W in 2009 € 10 mln voor de concessie (i.e. het exclusieve exploitatierecht) voor het hoofdrailnet, oplopend tot € 30 mln in 2014, en een concessieprijs van € 165 mln per jaar voor de HSL Zuid. Ook betaalde NS evenals alle andere spoorwegondernemingen een gebruiksvergoeding aan ProRail voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en aanverwante diensten. De grondslag voor de toepassing van een gebruiksvergoeding is gebaseerd op EU Richtlijn 91/440 (artikel 8) en EU Richtlijn 2001/14 inzake toewijzing spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (artikelen 4 t/m 12). Richtlijn 2001/14 is geïmplementeerd in de Spoorwegwet (artikelen 62 en 63). Voor het gebruik van de "hoofdspoorweg-infrastructuur" moet door de spoorwegonderneming een "gebruiksvergoeding" worden betaald aan de beheerder ProRail. Wat betreft de tarifieringbeginselen wees de heer Hagdorn op de overwegingen ten aanzien van "gebruiksrechtenregeling" in de preambule van EU Richtlijn 2001/14. Met name moeten economische signalen leiden tot rationele beslissingen; worden beheerders gedwongen boekhouding inzichtelijk te maken; het spoor moet tegemoetkomen aan de behoeften van de internationale treinmarkt en daarom moeten de gebruiksrechten de kosten weerspiegelen die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst; beheer van spoorweginfrastructuur is een monopolie en daarom moeten beheerders gestimuleerd worden

kosten te reduceren en hun infrastructuur efficiënt te beheren. ProRail is een taakgebonden organisatie zonder winstoogmerk. De gebruiksvergoeding en andere inkomsten in een bepaald jaar dekken de begrote kosten voor het beheer van spoorweginfrastructuur bij de begrote gebruiksomvang in dat jaar.

De tarifieringsbeginselen zijn uitgewerkt in de jaarlijkse Netverklaring van ProRail. Op basis daarvan wordt de gebruiksvergoeding overeengekomen tussen ProRail en de betreffende spoorwegonderneming en vastgelegd in de jaarlijkse Toegangsovereenkomst die zij op grond van de Spoorwegwet met elkaar moeten sluiten. Behalve de opbrengsten uit gebruiksvergoeding (in 2009 ca. € 227 mln, inclusief Betuweroute en exclusief HSL – heffing € 165,5 mln/jaar) bestaan de inkomsten van ProRail uit subsidie o.g.v. de Wet Infrastructuurfonds (ca. € 1.2 mld in 2009) en uit het MIRT voor de aanleg van nieuwe infrastructuur (gemiddeld € 0,7 mld/jaar). Aan de tarieven liggen normatieve kosten ten grondslag. ProRail stelt deze periodiek in principe voor meerdere jaren vast en indexering vindt vervolgens slechts plaats op basis van het normale gemiddelde kostenniveau. Betreffende de soorten diensten wees de heer Hagdorn op de 4 categorieën volgens Bijlage II van Richtlijn 2001/14. Categorie 1 en 2 diensten betreffen een minimumtoegangspakket en toegang voorzieningen (m.n. aanvraag en gebruik van capaciteit en verkeersleiding, transfervoorzieningen, stations, opstel- en rangeersporen, laad- en losplaatsen, bovenleiding, tankinstallaties). Categorie 3 en 4 diensten betreffen aanvullende en ondersteunende diensten zoals brandstofleverantie en tractiestroom en telecommunicatienetwerk. Voor de kostenberekening hanteert ProRail een kostensplitsingsmodel waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen (a) rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeiende (variabele) kosten en (b) overige kosten die samenhangen met het beschikbaar hebben van een goed berijdbare infrastructuur. Voor de Categorie 3 en 4 diensten betreffende aanvullende en ondersteunende voorzieningen is een volledige dekking voorzien van de daaraan toe te rekenen kosten (o.b.v. werkelijke gebruiksniveau). Echter voor de Categorie 1 en 2 diensten, waarvoor de gebruiksvergoeding gelijkmoet zijn aan "rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeiende kosten" bestaat er discussie over wat variabele kosten zijn en wat niet. Het is daarnaast de vraag of ProRail onderhandelingsvrijheid heeft. Het College van Beroep heeft in een beslissing in april 2009 gezegd dat de Toegangsovereenkomst een tweezijdige, gelijkwaardige relatie veronderstelt. Volgens het College is het binnen het kader van de Spoorwegwet in beginsel mogelijk te onderhandelen, ook over Categorie 1 en 2 diensten. Het Ministerie van V&W is echter in het kader van de evaluatie van de Spoorwegwet voornemens de wet aan te passen om de onderhandelingsruimte voor de beprijzing van Categorie 1 en 2 diensten te beperken omdat de gebruiksvergoeding uitsluitend ziet op de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.

De heer **Van den Broek Humphreij**, die zijn presentatie vooral hield als vertegenwoordiger van de verladers, stelde als uitgangspunt dat gratis niet bestaat; er is altijd iets of iemand

die de rekening betaalt. Door het noemen van 'iets' meende hij dat er niet genoeg betaald wordt. Hierbij ging hij uit van de volgende Stelling: de welvaart is helemaal niet gestegen de laatste tweehonderd jaar omdat tegenover de materiële stijging van inkomen en zo voorts de afbraak van de leefomgeving van die omvang is, dat de schade groter is dan het voordeel. Wat er wordt betaald heeft zijns inziens geen relatie met de kosten of wat wel genoemd wordt de "werkelijke kosten". Wat er wordt betaald en waarom meer wordt betaald is – naar de huidige omstandigheden – historisch bepaald: vanuit een oogpunt van het vullen van de staatskas ("de auto als melkkoe") of vanuit overwegingen van supra nationaal belang (akte van Mannheim). Wat betreft kostenberekening heeft het CE berekend dat, wat de personenautomobilist betaalt, wel ongeveer is wat hij integraal aan kosten maakt; voor de vrachtauto gaat dat echter niet op, die betaalt iets van 60% daarvan, de trein nog minder en de binnenvaarder al helemaal niets. Wat er ten aanzien van goederen gebeurt is dat politici geen rekening houden met de werkelijke waarde van de goederen. Die zit in de waarde van de economie zelf. Immers zonder vervoer kan er niet geproduceerd worden en kunnen de goederen de consument niet bereiken. Vervoer is dus belangrijk voor een gezonde groei van de economie. Sinds de jaren 60 is de consumptie in Nederland per capita gestegen met 50%, terwijl bovendien de bevolking is toegenomen. Bovendien komen tegenwoordig de producten van heel ver. Dit alles wijst er op dat vervoer van goederen noodzakelijk is. Het beprijzen van goederen en transportkosten ter compensatie voor de schade aan het milieu achtte hij een goed uitgangspunt. Maar wat betreft het door de Europese Commissie gebezigde principe van de gebruiker betaalt, meende hij dat er wel extra aandacht is voor het beprijzen van vrachtvervoer over de weg (in 2005: 270 miljoen personenauto's tegen 2 miljoen vrachtauto's). Bovendien vroeg hij zich af wat deze kosten precies zijn en hoe die berekend dienen te worden. Ten aanzien van het EU dossier internalisering van externe kosten signaleerde hij enige merkwaardige tekortkomingen zoals het alleen van toepassing verklaren op wegtransport (dat standpunt wordt nu verlaten...?) en het geen rekening houden met het Cost Avoiding Principle. Hij achtte het dan ook noodzakelijk om alle kosten hierbij te betrekken zoals b.v. ziekenhuiskosten. Zelf brak hij een lans voor het costavoiding principle, toe te passen met name in de luchtvaart (b.v. het afbreken van Zwaneneburg). Het toepassen van de vliegtax noemde hij ook een slecht voorbeeld, omdat het slechts diende tot het vergroten van de algemene middelen met als effect het uit de markt prijzen van het luchttransport vanuit Nederland. Hij legde er nogmaals de nadruk op dat in het debat over toerekening van kosten de opbrengsten worden vergeten, welke samenhangen met het waarom van het vervoer van de goederen. Tenslotte merkte hij op dat betalen voor gebruik een goed instrument kan zijn om minder gewenste effecten van vervoer te bestrijden.

De heer **Snel** behandelde in zijn presentatie de "*Beprijzing van de natte infrastructuur – van doel naar instrument*". Met de openingsvraag "Wat het hoger doel is van beprijzing" vroeg hij zich meteen af of het gaat om een moderne discussie of een discussie terug in de tijd. Immers ook reeds in de tijd van de trekvaart moest er betaald worden door middel van tolgelden.

Vervolgens toonde hij een schema van de hedendaagse natte infrastructuur bestaande uit de verschillende onderdelen zoals maritieme toegang- en binnenvaarwegen, sluisen, havenbekkens en nieuwe haventerreinen en de daarmee corresponderende taken, verantwoordelijkheden en kosten. Wat de beprijzing betreft maakte hij onderscheid tussen enerzijds interne kosten voor aanleg, beheer en onderhoud en vervanging van infrastructuur en anderzijds externe kosten in verband met emissies (SO_x, NO_x, fijnstof, CO₂), congestie, geluidoverlast, verkeersveiligheid, externe veiligheid, versnippering en verstoring. Als juridisch kader noemde hij dat van de EU waarbij principes van gebruiker en vervuiler betaalt in vele documenten zijn vastgelegd. Verder verbiedt de Akte van Mannheim juist gebruikersvergoeding op de Rijn en in Nederland op de Waal en Lek. En ook het Scheidingsverdrag c.q. Scheldetolverdrag tussen Nederland en België zorgt voor geen heffingen op het Kanaal van Gent naar Terneuzen en de Westerschelde (uitgezonderd voor loodsen). De heer Snel acht het moeilijk om dit verbod op heffingen berustend op het verdrag met de Belgen te veranderen. Wat betreft het doel van de beprijzing vraagt hij zich af wat men wil bereiken. Helpt "de gebruiker betaalt de interne kosten" het beleidsdoel: de versterking van de Nederlandse concurrentiepositie door efficiënt gebruik van infrastructuur? Helpt "de vervuiler betaalt de externe kosten" het beleidsdoel: een duurzamer Nederland via een schoner, zuiniger en veiliger transportsysteem? In principe is het Ministerie voorstander van het Internaliseren van de kosten, maar men dient wel rekening te houden met het juridisch kader, de verschillen tussen de modaliteiten en de effecten op de modal split. Ook moet men zorgen voor een level playing field en dienen de kosten en baten in verhouding te zijn. Dit gezegd hebbend toonde hij nogmaals het schema van de natte infrastructuur waarbij hij onder meer het volgende opmerkte. Wat betreft de maritieme toegangswegen en de sluisen achtte hij een level paying field van belang. Voor het uitbaggeren van de havenbekkens geldt dat dit reeds via de havengelden in rekening wordt gebracht bij de klanten. Daarentegen achtte hij internalisering van kosten voor de aanleg, beheer en onderhoud van sluisen en kolken en het uitbaggeren van binnenvaarwegen juridisch moeilijk gezien de benodigde aanpassing van internationale verdragen. Ook een efficiënte inning en een eerlijke toerekening van kosten roepen veel praktische vragen op. Tenslotte waarschuwde hij dat indien Nederland meer gaat beprijzen dan Vlaanderen en Duitsland men uit de pas dreigt te raken. Hij vroeg zich dan ook af of een kostenefficiënte heffing mogelijk is zonder effect op de modal split en een level playing field.

De heer **Bangoer** behandelde het onderwerp "*Gratis gebruik van openbare infrastructuur?*" onder de subtitel "Gratis in de luchtvaart?". Hij begon zijn presentatie met een uiteenzetting van de verschillende onderdelen van de luchtvaartinfrastructuur zoals het luchtruim met de luchtverkeerswegen, de luchthaven met haar start- en landingsbanen, taxibanen, terminals, bagagehallen, wegen e.d. Voorts noemde hij het netwerk van verbindingen (vooral op grond van bilaterale verdragen en tenslotte de slots. Hij noemde deze laatste twee onderdelen, ook aangeduid als de software, de duurste kant van de luchtvaartinfrastructuur. De heffingen aan het vliegverkeer voor het gebruik van de luchtverkeersdiensten behandeld

door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVLN), thans een zelfstandig bestuursorgaan, zijn kostendekkend. Deze heffingen, waarvan de tarieven door de Minister van V&W worden goedgekeurd, brachten in 2009 een bedrag op van 155,7 miljoen Euro. Voor en route vluchten moet een heffing betaald worden aan Eurocontrol. De strategie van de luchthaven Schiphol, als onderdeel van de Schiphol Group (waaronder vastgoed), is onder de nieuwe president Jos Nijhuis aangepast en is gefocust op luchtvaartactiviteiten met als doel Schiphol te maken tot "most preferred airport of Europe". Aanvankelijk zou Schiphol geprivatiseerd worden met garantie voor behoud van de mainport positie middels een exploitatievergunning. Tevens zou ter voorkoming van een economische machtspositie de luchtvaartactiviteiten gereguleerd worden met toezicht door de NMa. Terwijl privatisering van Schiphol inmiddels van de baan is blijft de regulering in stand. Dit acht de heer Bangoer echter geen probleem voor de luchthavenbeheerder cq de luchthaven Schiphol daar inmiddels Richtlijn 2009/12 EG van kracht is die gemeenschappelijke beginselen heeft

vastgesteld voor het heffen van luchthavengelden op communautaire luchthavens. Vervolgens schetste hij als volgt de uitgangspunten van de bovengenoemde regulering, die te vinden zijn in Afdeling 8.4 van de Wet Luchtvaart. Het dual-till systeem impliceert een scheiding van luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten (zoals opbrengsten uit winkels en vastgoed), waarbij opbrengsten uit luchtvaartactiviteiten niet gebruikt mogen worden voor niet-luchtvaartactiviteiten. Andersom mogen opbrengsten uit niet-luchtvaartactiviteiten wel voor luchtvaartactiviteiten worden besteed. Dit komt dus neer op een halve kruisbestuiving. Voorts moeten de tarieven redelijk zijn, non-discriminatoir, transparant en kosten georiënteerd. Bovendien is aan de opbrengsten uit luchtvaartactiviteiten een maximum gesteld. Verder gelden voor de toerekening van luchtvaartactiviteiten een aantal principes. Toerekening geschiedt op basis van werkelijk gebruik, vanaf het moment van de ingebruikname van het bedrijfsmiddel en marktconform dwz op basis van de historische kosten. Het principe van proportionaliteit houdt in dat de kosten van de gemeenschappelijke productiemiddelen worden toegerekend naar de mate waarin ze daadwerkelijk voor luchtvaartactiviteiten worden gebruikt. Het principe van de integrale toerekening zorgt ervoor dat alle bijbehorende kosten en opbrengsten aan een activiteit worden toegerekend en wel op grond van aanvaardbare bedrijfseconomische principes.

Zo vergt b.v. de aanleg van een landingsbaan lange investeringsprocessen, waarvan de kosten dus niet mogen worden doorbelast voor de jaren tot de stand koming.

Van de vier gedeelde bedrijfsmiddelen: het terminalcomplex, de beveiliging van het publiek gebied, de landzijdige infrastructuur en de centrale stafafdelingen is de omvang van de toegerekende kosten relatief groot. Wat betreft de opbrengsten kant noemde de heer Bangoer de havengelden, bestaande uit de start- en landingsgelden en de parkeergelden voor het vliegtuig, en de vergoeding per passagier voor algemene luchtvaartvoorzieningen (zoals de bagageinfrastructuur) en voor beveiliging. In 2009 bedroegen de havengelden 646 miljoen Euro, waarvan 240 miljoen Euro voor beveiliging. Het door Schiphol opgestelde toerekeningssysteem dient vooraf door de NMa goedgekeurd te worden. Na informatie van en consultatie met de

luchtvaartmaatschappijen over de voorgestelde tarieven, worden deze definitief vastgesteld. De NMa behandelt tevens klachten van luchtvaartmaatschappijen over de consultatie en de uitkomst ervan en de door Schiphol gehanteerde tarieven. Daarna staat beroep open bij de rechtbank en uiteindelijk bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Aan het eind van de presentatie kwamen nog enkele punten voor discussie naar voren zoals: Wat zijn luchtvaartactiviteiten? Valt Schiphol Plaza onder luchtvaartactiviteiten? Waarom is er onderscheid in tarieven tussen O/D en transferpassagiers? Ook de hoge kosten van beveiliging in verband met het verhoogde terreurreisico alsmede de kosten ingeval sluiting van het luchtruim leveren thans veel stof voor discussie.

Vervolgens betrok Professor **Roos** de zaal verder in de brede discussie over infrastructuurheffingen. Hij vroeg zich vooral af wat het doel is van een beprijzingsmechanisme. Hiervoor ging hij terug in de geschiedenis naar de Napoleontische tijd, waarin alle tollens, die in feite heerlijke rechten waren, werden afgeschaft. Voorts merkte hij op dat de hedendaagse discussie ver verwijderd is geraakt van de grondslagen gelegd met name door Dupuit (1844), Pigou (1920), Oort (1966) en Allais (1965). Om te komen tot het doel van beprijzing in de dagelijkse werkelijkheid wees hij op welvaarteconomische beginselen. Wat betreft opbrengstmaximalisatie komen er dan een aantal vragen naar voren zoals: wat is een 'richtige heffing'? Wat is 'rekening rijden'? Waar zijn de opbrengsten voor bestemd? Na een aantal grafieken ter illustratie van economische grondbeginselen, formuleerde hij een aantal richtlijnen die dienen als terugkeer op gedane schreden zoals: Prijsvorming op basis van korte termijn marginale kosten, heffing op basis van feitelijk verschil tussen marginale en gemiddelde kosten en heffing op basis van gewenst onderhoudsniveau met als doel instandhouding en niet verder afglijden tot de status van ontwikkelingsland. Accent legde hij hierbij vooral op het wel doen van onderhoud. Tenslotte verwoordde hij enkele gedachten die hij van belang achtte met het oog op de toekomst. Kort aangeduid luiden deze als volgt: "Systeendenken behelst ook het kennen van de substitutie-elasticiteit naar andere infrastructuren; normatieve gedachten leiden tot vertroebeling; en de bevoegdheden behorend bij inning en besteding behoren bij de autoriteit te liggen die het best aansluit bij het systeem".

Nadat de aanwezigen gelegenheid hadden gekregen voor vragen en discussie was er ter afsluiting een gezellige borrel in het bedrijfscafé van Loyens & Loeff.