



De andere kant van de medaille

Auteur(s):

Damme, E.E.C. van
Verbonden aan CentER, Katholieke Universiteit Brabant.

Verschenen in:

ESB, 83e jaargang, nr. 4140, pagina 139, 20 februari 1998

Rubriek:

Prikkel

Trefwoord(en):

luchtvaart

Teleurgesteld keert Rintje terug uit Nagano. Gegokt en verloren. Een allround kampioen kan niet concurreren met specialisten. In de beperking toont zich de Olympische meester. Wie teveel wil, loopt het risico met niets te eindigen. Succes Rintje, volgend jaar is weer een EK- en een WK-allround.

Niet alle verkeerde beslissingen zijn zo eenvoudig te corrigeren; niet altijd is er een nieuwe ronde met nieuwe kansen. De onzekere vooruitzichten van Schiphol hebben ertoe geleid dat Federal Express haar Europees knooppunt niet in Amsterdam maar in Parijs zal vestigen. De bijbehorende banen zijn voor eens en voor altijd weg.

In de discussie rond Schiphol hebben in de afgelopen maanden vooral Amsterdamse economen het economische geluid laten horen¹. Hun inspiratiebron lijkt vooral Pigou te zijn, een econoom die zich inderdaad uitstekend leent om voor een karretje van deelbelang gespannen te worden. De Pigouvianse analyse is simpel: vliegtuigen bezorgen (geluids-) overlast; met dit negatieve externe effect houden luchtvaartmaatschappijen geen rekening en bijgevolg produceren zij teveel lawaai; om een efficiënte uitkomst te realiseren moeten de vliegbewegingen die het geluid veroorzaken extra belast worden; de belastingopbrengsten kunnen gebruikt worden om de omwonenden te compenseren.

De ondeugdelijkheid van de Pigouvianse aanpak werd reeds lang geleden aangetoond door Ronald Coase in een van de fundamentele artikelen die hem de Nobelprijs opleverde². Zijn eerste waarneming is eenvoudig: er kan niet van één veroorzaker van het externe effect gesproken worden. Waar twee vechten hebben twee schuld; geluidsoverlast ontstaat daar waar het vliegtuiglawaai het menselijk oor ontmoet. Zonder mens of zonder machine is er geen overlast. Het probleem is volkomen symmetrisch. Zoals Coase schrijft: "The traditional approach has tended to obscure the nature of the choice that has to be made. The question is commonly thought of as one in which A inflicts harm on B and what has to be decided is. How should we restrain A? But this is wrong. We are dealing with a problem of a reciprocal nature. To avoid the harm to B would be to inflict harm on A. The real question that has to be decided is, should A be allowed to harm B or should B be allowed to harm A? The problem is to avoid the more serious harm."

Ten tweede wijst Coase erop dat de Pigouvianse aanpak het zicht op de oplossing van het probleem vertroebelt omdat hierin appels met peren vergeleken worden, beter gezegd omdat algemeen belang en deelbelang door elkaar gehaald worden. "When an economist is comparing alternative social arrangements, the proper procedure is to compare the total social product yielded by these different arrangements. The comparison of private and social products is neither here nor there." Geluidshinder is slechts één aspect van Schiphol, het is onredelijk de luchthaven wel te belasten voor de negatieve externe effecten, maar deze niet te subsidiëren voor de positieve externe effecten die zij genereert.

We kunnen het er wellicht over eens worden dat elke Nederlander het recht heeft om te wonen op een plaats vrij van geluidshinder waar een gezonde nachtrust gegarandeerd is, maar impliceert dit dat elke Nederlander overal van dit recht zou moeten kunnen genieten? Elke Nederlander kan zijn woonplaats vrij kiezen en er zijn tal van plaatsen, bijvoorbeeld in Zeeuws-Vlaanderen, waar geluidsoverlast geen issue is. Elke Amsterdammer heeft het recht om naar Zeeuws-Vlaanderen te verhuizen. De mobiliteit is echter vooral in de omgekeerde richting: Amsterdam biedt een aantrekkelijker pakket dan de provincie. De aantrekkingskracht is groot en nu steeds meer bedrijven, zoals Philips, ervoor kiezen zich in de omgeving van Schiphol te vestigen wordt het verschil met de periferie groter en groter.

Een symmetrische aanpak impliceert dat niet alleen de Amsterdammers gecompenseerd worden voor de overlast die zij van Schiphol ondervinden, maar dat ook de inwoners van de provincies gecompenseerd worden voor het feit dat zij Schiphol niet in de buurt hebben. De overlast in de provincie is niet te verwaarlozen. Denk aan de extra reistijd nodig om Ajax in de Arena te zien, of het Concertgebouworkest te horen, of de Nachtwacht te bezichtigen, of anderszins te genieten van het culturele aanbod en de toeristen die dit trekt. Zouden Amsterdammers het op prijs stellen belast te worden voor de resulterende positieve externaliteiten? Of verdient het de voorkeur de reiskosten voor de 'boertjes uit de provincie' te subsidiëren?

Subsidies verstoren en verstorende subsidies lokken meer verstorende subsidies uit. Zolang de keuze van woonplaats vrij is lijkt het niet noodzakelijk Amsterdammers (extra) te subsidiëren voor het feit dat zij in een aantrekkelijke stad wonen. Ook de families van Marianne, Ids en Gianni worden niet gecompenseerd voor de extra reistijd die zij moeten maken om de kampioenen op Schiphol in te halen

1 B.M.S. van Praag, B.E. Baarsma, J.G. Lambooy en A.P. Poot, [Vliegtuigen horen, geld zien](#), *ESB*, 22 oktober 1997, blz. 801-803; F.A.G. den Butter, [Geluidshandel](#), *ESB*, 6 februari 1998, blz. 107-109.

2 R.H. Coase, The problem of social cost, *Journal of Law and Economics*, 1960, blz. 1-44.

Copyright © 1998 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)