



Leren door transacties

Auteur(s):

M.G. Bos en C.A. van der Wijst

De auteurs werken bij de directie Economische Zaken van de Sociaal-Economische Raad. m.bos@ser.nl

Verschenen in:

ESB, 90e jaargang, nr. 4461, pagina D22, 2 juni 2005

Rubriek:

Prikkels en markten

Trefwoord(en):

"Congestie is, in vergelijking met prijzen, economisch gezien een uiterst ongelukkig middel tot regulering van het weggebruik, omdat vertragings maatschappelijk een zuiver verlies betekenen waar niets tegenover staat, terwijl prijzen slechts een overdracht vormen van de weggebruikers aan de collectiviteit". Dat stelde Oort bijna veertig jaar geleden (Oort, 1966: 44). Sindsdien is de analyse van prijsvorming en externe effecten in verkeer en vervoer verder verfijnd en hebben we de diverse maatschappelijke kosten van mobiliteit scherper in beeld gekregen (Vermeulen e.a., 2004). De conclusie van Oort staat echter nog als een huis. Met Dietz en Hazeu geloven ook wij dat het beprijzen van de negatieve externe effecten van automobilititeit er ooit wel van zal komen. Maar ondanks breed gedragen pleidooien voor een mobiliteitsmarkt (SER, 2001) houden sociale dilemma's een zakelijker benadering (nog even?) tegen.

EU-markt voor emissierechten

Terecht wijzen Dietz en Hazeu erop dat de hardnekkige milieuproblemen, zoals klimaatverandering, vragen om institutionele hervormingen. In een internationale context moet het beleid zich richten op het corrigeren van marktfalen en het voorkomen van overheidsfalen. Oplossingen binnen de bestaande institutionele kaders zijn suboptimaal en daarom moeten de kaders worden aangepakt. Het interessante is dat de Europese Unie juist op dit terrein belangrijke vooruitgang heeft geboekt door een markt voor CO₂-emissierechten op te zetten. Deze markt werkt, want begin maart leidde de afwijzing door de Europese Commissie van het (te royale) Poolse allocatieplan direct tot een flinke prijsverhoging voor emissierechten. Zowel die afwijzing als de prijsreactie erop geven hoop.

Transacties in natuur en landschap

Polman wijst erop dat het gebruik van contractuele arrangementen voor natuur- en landschapsbeheer (transactie)kosten met zich meebrengt: voor het uitwisselen van informatie, het voeren van onderhandelingen en controle op afspraken. Dat is op zich juist, maar als we het transactie-instrument goed hanteren, levert het ook iets op. Transacties vormen namelijk ook een hefboom voor het boven water krijgen van daadwerkelijke voorkeuren, behoeften en mogelijkheden ter plaatse. Door de koppeling van prestatie en tegenprestatie is bovendien een sanctie tegen niet-leveren ingebouwd (Wolfson, 2005).

Dan moeten we wel echt de overstap gaan maken van een centrale subsidieregeling naar het gebiedsgericht aangaan van transacties met boeren en andere grondeigenaren. Daarin worden financiële vergoedingen geruild tegen concreet omschreven prestaties op het vlak van natuur, milieu en landschap (SER, 2002). Door met potentiële (groepen) leveranciers te onderhandelen, kun je nagaan wie het beste aan de collectieve vraag naar 'groene diensten' tegemoet kan komen.

Contracten kunnen niet met alle eventualiteiten rekening houden. Dat neemt niet weg dat een zorgvuldig contractontwerp de mogelijkheden voor opportunistisch gedrag sterk kan beperken. In ieder geval moet glashelder zijn of afspraken over te leveren diensten betrekking hebben op de input, de output of de outcome. De contractperiode moet lang genoeg zijn om investeringen te kunnen terugverdienen en van ervaringen te kunnen leren, maar weer niet zo lang dat van de afhankelijkheid van een toekomstig vervolcontract geen disciplinerende werking meer uitgaat.

Hoe nu verder?

Maakt Nederland wel goed gebruik van de vele theoretische kennis die beschikbaar is? Wij hebben de indruk van niet. In de eerste plaats blijkt het nog niet zo eenvoudig om wetenschappelijke inzichten snel en goed te laten neerslaan in het beleid. Dit komt door een mengeling van verkokering, padafhankelijkheden (Nentjes, 2004) en gebrekkig institutioneel geheugen op departementen.

In de tweede plaats wordt het in de praktijk brengen van die inzichten ernstig gehinderd, doordat aan de overheid feitelijk het recht op leren door doen en experimenteren wordt ontzegd. Dat is immers aan de orde wanneer politici aan de invoering van beprijzing van mobiliteit de voorwaarde verbinden dat vooraf zekerheid moet bestaan over de effecten, bijvoorbeeld op files. Die zijn nu eenmaal afhankelijk van gedragsreacties van mensen en het is belangrijk die ook proefondervindelijk te kunnen vaststellen. Het is nog belangrijker om mensen door transacties in staat te stellen en te stimuleren om zelf oplossingen voor *wicked problems* te vinden.

Dietz en Hazeu vragen terecht om politiek ondernemerschap om sociale dilemma's te doorbreken. Dat ondernemerschap staat vooral voor de uitdaging om robuuste systemen voor de toerekening van externe kosten te ontwikkelen; systemen die bovendien door transparantie en waarborgen tegen oneigenlijk gebruik vertrouwen en daarmee ruimte scheppen; ruimte voor beleidsleren door experimenteren en voor

leren organiseren door zelf reguleren.

Politiek ondernemerschap is ook nodig om tot vergaande systeemveranderingen (transities) te komen. Dit vraagt niet alleen om een heldere, wetenschappelijk gefundeerde langetermijnvisie, maar ook om overtuigingskracht en grote bestuurlijke stuurmanskunst. Alleen dan kan voldoende draagvlak worden verworven om tegen gevestigde (deel)belangen in te gaan.

Marko Bos en Ton van der Wijst

Literatuur

Nentjes, A. (2004) Milieubeleid staart zich blind op regels. *ESB*, 24 december 2004, 620-623.

Oort, C.J. (1966) *De infrastructuur van het vervoer*. Den Haag: E.V.O.

SER (2002) *Advies Innovatie voor duurzaam voedsel en groen*. Den Haag: SER.

SER (2001) *Advies Nationaal Verkeers- en Vervoersplan*. Den Haag: SER.

Vermeulen, J.P.L., e.a. (2004) *De prijs van een reis*. Delft: CE.

Wolfson, D.J. (2005) *Transactie als bestuurlijke vernieuwing*. Amsterdam: Amsterdam University Press (WRR-Verkenning nr. 9).

Dossier: Arbeidsproductiviteit in de zorg

F.J. Diets, E.C. Schmieman en F.A.G. den Butter: [Schone groei: productiegroei en milieudruk ontkoppeld](#)

H. Folmer, H. Van der Veen en C. Withagen: [Milieubeleid, concurrentievermogen en locatiedrag van bedrijven](#)

F.J.G.M. Florax en H.L.F. de Groot: [Meta-analyse als hulpmiddel bij beleidsinstrumentatie](#)

F.A.G. den Butter: [Maak het milieu weer zichtbaar](#)

J.A. Smulders en H.R.J. Vollebergh: [Milieubeleid en innovatie](#)

R. Kemp, F.W. Geels en G.P.J. Verbong: [Innovatie en duurzaamheidstransities](#)

P.A. Boot: [Concreet en Europees](#)

F.J. Dietz en C.A. Hazeu: [Tussen prijsprikkels en institutionele hervorming](#)

N.B.P. Polman: [Contractontwerp voor ontkoppeling](#)

M.G. Bos en C.A. van der Wijst: [Leren door transacties](#)

J.J. Bouma en F.J. Dietz: [Milieu-accountint: interne controle en publieke verantwoording](#)

C.H.T. Vijverberg: [Milieu-accounting en de overheid](#)

C. Oudshoorn en J.H.G. van den Broek: [Fileermes beter dan botte bijl](#)

D.P. van Soest: [De kosten van ontkoppelingsbeleid](#)

M.W. Hofkes en H. Verbruggen: [Milieubeleid voor een mierenhoop](#)

Aart de Zeeuw: [Hoe verder?](#)