



## Lessen uit Londen

**Auteur(s):**

Verhoef, E.

*Hoogleraar Ruimtelijke Economie aan de Vrije Universiteit in Amsterdam. EVerhoef@feweb.vu.nl***Verschenen in:**

ESB, 89e jaargang, nr. 4424, pagina 27, 23 januari 2004

**Rubriek:**

Prikkel

**Trefwoord(en):**

Bijna een jaar geleden - op 17 februari 2003 - werd het Londense Congestion Charging ingevoerd. Automobilisten die tussen 7.00 en 18.30 uur in de Londense binnenstad rijden, betalen hiervoor een bedrag van vijf pond (ruim zeven euro). Het belangrijkste doel van de maatregel was het verminderen van verkeerscongestie. Deze was zo ernstig geworden dat de gemiddelde snelheid van het bovengrondse vervoer in het centrum tot zo'n negen mijl (vijftien kilometer) per uur was gedaald: even snel als de koetsen in de Victoriaanse tijd.

De ingevoerde congestieheffing sluit natuurlijk prachtig aan bij één van de bekendste beleidsadviezen van Arthur Pigou: stel een heffing in als externe kosten worden veroorzaakt (reistijdverliezen door congestie). Ook in Nederland is de afgelopen jaren - naar goed nationaal gebruik - veel over dergelijke ideeën gesproken, maar vooralsnog zonder concreet resultaat. Zo zagen we niet minder dan vier voorstellen binnen een periode van vijftien jaar komen en gaan: tolpleinen, spitsvignetten, rekeningrijden en kilometerheffingen. Het 'komen' kwam vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het 'gaan' werd doorgaans bewerkstelligd door maatschappelijke weerstand.

Enige tijd geleden verscheen de eerste officiële evaluatie van (de eerste zes maanden) Congestion Charging in Londen<sup>1</sup>. De congestie binnen de zone is met dertig procent gedaald tot een niveau dat sinds de jaren tachtig niet meer is gehaald terwijl er nauwelijks extra verkeer buiten de zone wordt waargenomen. Meer dan vijftig procent van de Londenaren steunt het beleid terwijl zo'n dertig procent tegen is. Ongevallen lijken met zo'n twintig procent te zijn gedaald. Een tegenvaller is de opbrengst: doordat de Londenaar prijsgevoeliger blijkt dan verwacht, komt er minder geld binnen dan voorzien. Een zeer grove kosten-baten opstelling suggereert tenslotte dat het maatschappelijk saldo positief uitpakt: tegenover 180 miljoen pond aan jaarlijkse baten staat 130 miljoen pond aan kosten (deze laatste zullen overigens dalen).

Toch valt dit Londense succes waarschijnlijk maar moeilijk naar de Randstad te kopiëren. Een belangrijke hindernis is het politieke tij. Terwijl Londen een doortastende burgemeester heeft die zijn politieke lot min of meer aan een succesvolle introductie van congestieheffingen gekoppeld had, kent Nederland nu een coalitie waarvan de twee belangrijkste partijen zich in het verleden, zacht gezegd, altijd terughoudend hebben opgesteld als het om invoering van prijsbeleid in het wegverkeer ging. Zelfs nu organisaties als de anwb en rai-bovag zo langzamerhand tot voorstanders van kilometerheffingen kunnen worden gerekend - mits budget-neutraal gekoppeld aan een verlaging of afschaffing van de wegenbelasting - blijft het angstig stil in Den Haag. De huidige minister meldde op haar eerste werkdag dat onder haar bewind geen kilometerheffing zou worden ingevoerd en is daarna maar weinig opgeschoven: de voorbereidingen voor een eventuele invoering na 2007 (na haar ambtstermijn dus) zullen wél doorgaan. Men zou wensen dat bij andere megaprojecten in Nederland een zelfde voorzichtigheid werd betracht.

Afgezien daarvan is de situatie in Nederland beduidend anders. Waar in Londen met name de congestie in de binnenstad als het grootste probleem werd ervaren, is dat in de Randstad vaak het geval voor files, doorgaans gesitueerd vóór knelpunten op toegangswegen naar (grote) steden. Waar het Londense metronet, mede dankzij sterke netwerkvoordelen en 'economies of density', een relatief aantrekkelijk alternatief voor de auto vormt, is dat voor het Nederlandse openbaar vervoer - in ieder geval in de perceptie van automobilisten, en om hen gaat het - in beduidend mindere mate het geval. En terwijl de congestie in de Randstad nog sterk tijdens de traditionele spitsuren geconcentreerd is, nam deze in Londen nog maar nauwelijks af gedurende de werkdag. 'Onze' congestie vereist daarmee een heel ander soort heffing dan de 'vlakke' heffing zoals die in Londen geldt. In plaats daarvan is het essentieel dat de heffing in de tijd fluctueert, niet alleen tussen spits en dal maar ook binnen de spits, en dat deze geheven wordt voor de passage van een knelpunt. Juist deze differentiatie van heffingen lijkt weinig populair bij de huidige regeringspartijen.

De lessen die we uit de Londense ervaringen kunnen trekken zijn daarom beperkt in aantal, maar daarmee niet minder waardevol. Prijsprikkels kunnen wel degelijk gedragseffecten sorteren, dus laten we die discussie ("niemand wil betalend in de file staan") sluiten. De maatschappelijke acceptatie kan meevallen zodra het systeem succesvol operationeel is. Wat minder 'polderen' en wat meer daadkracht lijken zo gek nog niet. Maar voor de vormgeving van congestieheffingen - zowel wat heffingstechnologie als het dynamische heffingspatroon betreft - valt er nog wel het één en ander te onderzoeken in het 'heffingsinterbellum' dat de minister heeft afgekondigd. Want het direct kopiëren van het Londonse model lijkt voor Nederland zeker niet de meest geëigende weg. Maar ook de laatste voorstellen voor kilometerheffingen gingen uit van een platte heffing en daar hoeven we wat het oplossen van files betreft niet heel veel van te verwachten. Helemaal verloren tijd hoeft de periode Peijs dus niet te worden. Wie weet ligt er aan het einde daarvan een kant-en-klaar draaiboek waarmee haar opvolgster direct tot actie kan overgaan... Zou het?

1 Genoemde cijfers zoals gezien op [www.transportforlondon.gov.uk/tfl/press-releases/2003/october/press-818.shtml](http://www.transportforlondon.gov.uk/tfl/press-releases/2003/october/press-818.shtml), 4 januari 2004.

Copyright © 2004 Economisch Statistische Berichten ( [www.economie.nl](http://www.economie.nl) )