

# Olieslimheid

Het aardige van een column is dat de schrijver zonder veel adstructie een glad betoog kan houden. Zo ook prof. Wolfson in 'Olieslimheid' (*ESB*, 19 februari 1986). De auto brengt, maatschappelijk gezien, kosten met zich mee en die worden niet allemaal op de gebruiker verhaald; er ontbreekt ongeveer 1 miljard gulden en een verhoging van de benzineaccijns tot die opbrengst (= 30 à 40 cent per liter) is dus uitstekend om het systeem nu „eens structureel kostendekkend” te maken, zo kan een deel van de derde kolom van zijn verhaal worden samengevat. Hij wijst er ook nog fijntjes op dat de 'Blij-dat-ik-rij'-lobby tot dusver een dergelijke verhoging „afgewezen heeft weten te krijgen”.

In zijn enthousiasme voor een optimale allocatie loopt de schrijver echter iets te hard en struikelt daardoor over een lelijke steen. Die heet: maatschappelijke baten. Behalve „moeilijk meetbare” maatschappelijke baten zijn aan het autosysteem ook maatschappelijke baten verbonden (zoals vrijheid, snelheid, comfort, beschikbaarheid enz.) die echter nog veel moeilijker zijn te meten. De Nationale Verkeers- en Vervoer rekening (NVVR) die prof. Wolfson aanhaalt, zegt hierover: „Het moet dan ook vrijwel uitgesloten worden geacht dat een zodanig theoretisch kader wordt ontwikkeld dat alle elementen van belang voor de integrale meting van de baten en kosten op eenduidige wijze onder een noemer (geld) kunnen worden gebracht”. En ook: „Overigens bestaat er gezien de huidige stand van theorievorming wel onzekerheid of de problemen met de voorgestelde methodiek kunnen worden opgelost”.

In de eerstvolgende uitgave van de NVVR, die het jaartal 1983 draagt, blijken die problemen inderdaad nog niet opgelost. Ongetwijfeld is dat mede aanleiding geweest voor de minister van Verkeer en Waterstaat om het werk aan deze Rekening te doen beëindigen.

Dat betekent niet dat met die maatschappelijke baten nu maar geen rekening moet worden gehouden. Mis-

schien zijn ze wel f. 1 mrd. waard, zodat de voorgestane accijnsverhoging niet nodig is, of f. 10 mrd., zodat alle belastingen op de auto eigenlijk afgeschafd zouden moeten worden. Zolang dat niet bekend is, mag het op zijn minst eenzijdig genoemd worden, zeker voor een econoom, om alleen naar de kosten te kijken en niet naar de opbrengsten.

Er is ook een praktisch bezwaar tegen het betoog van de heer Wolfson in te brengen. Hij meent dat de actuele prijs situatie op de oliemarkt „ruimte schept” om tot accijnsverhogingen over te gaan. Populair gezegd: de automobilist was gewend om f. 1,80 à f. 1,90 voor een liter benzine te betalen, in korte tijd is dat tot f. 1,50 gedaald, als wij er nu weer f. 1,90 van maken, merkt hij er eigenlijk niets van. Heel aardig, maar hoe nu als – volgend jaar on in 1990 – de olieprijs weer zodanig stijgt dat er zonder accijnsverhoging een benzineprijs van f. 1,90 uit voortvloeit. Schaffen wij de verhoging dan weer af?

Ten slotte: de 'autolobby' is er tot dusverre niet zo erg vaak in geslaagd om voorgestelde lastenverzwaring "afgewezen te krijgen”.

**E.H. Glasius**

De auteur voert bij BOVAG/RAI de actie 'Blij dat ik rij'.

---

## Naschrift

Het aardige van een column is dat de stijlform de auteur niet ontslaat van de verplichting zijn betoog woord voor woord te kunnen verantwoorden. Voor de goede verstaander moet het stukje op zich zelf staan. En voor hardhorenden moet het ondubbelzinnig interpreteerbaar zijn. Tot die laatste groep reken ik de heer Glasius, omdat hij doet alsof hij niet weet wat maatschappelijke kosten en baten zijn. In de gebruikelijke opvatting, waarbij ik mij aansluit in het gewraakte stukje, zijn dat kosten

---

en baten die niet met de veroorzaken-  
de of begunstigde partij worden verre-  
kend: negatieve of positieve externe  
effecten (nevengevolgen) van het indi-  
viduele gedrag, derhalve 1).

In mijn column gaf ik de bekende  
voorbeelden van de externe kosten  
van het autoverkeer. De heer Glasius  
suggereert nu dat er externe *baten*  
zijn, die ik over het hoofd gezien heb.  
Voor lifters, misschien, ja. Maar ver-  
der? Ik zie ze niet. De vrijheid, snelheid  
het comfort en de beschikbaarheid die  
de auto – ook mij – verschaft zijn *indi-  
viduele* baten, waar de individuele ge-  
bruiker terecht voor betaalt. Zij zijn  
geen nevengevolgen van het gedrag  
van anderen, integendeel. In con-  
gestiesituaties kunnen die individuele  
aanspraken de vrijheid, snelheid, enz.  
van *anderen* aantasten, en brengt de  
individuele bate maatschappelijke  
kosten met zich mee. Maar is er dan  
niets anders te bedenken? Hebben we  
er dan geen baat bij dat ons natje en  
droogje ordentelijk wordt aangevoerd?  
Zeker. Maar ook daar betalen we indi-  
vidueel voor, in de doorberekening van  
distributiekosten in de produktprijzen,  
als het goed is. Niets maatschappelijk  
onverrekends of externs, dus.

Wat zijn praktische bezwaar betreft  
moet ik vaststellen dat de heer Glasius  
mijn stukje toch niet goed gelezen  
heeft. Hij citeert correct dat ik bepleitte  
het systeem nu eens structureel  
kostendekkend te maken. Dat stond  
er, ja. En met structureel bedoel ik  
structureel: eens verhoogd blijft ver-  
hoogd. Geen accijnsverlaging, dus, als  
de wereldmarktprijzen stijgen, maar  
een structurele dekking van de maat-  
schappelijke kosten.

**D.J. Wolfson**

---

1) Zie voor het begrip externe effecten: P.  
Hennipman, de externe effecten in de heden-  
daagse welvaartstheorie, *ESB*, 20 maart 1968,  
blz. 250 – 253.