



## Ook filerijders kunnen rekenen

**Auteur(s):**

Ruyter van Steveninck, M.A. de

**Verschenen in:**

ESB, 84e jaargang, nr. 4189, pagina 114, 12 februari 1999

**Rubriek:**

Naschrift

**Trefwoord(en):**

rekeningrijden

Dit artikel is een naschrift n.a.v.: E.H. Glasius, [Tolheffing is nog geen marktwerking](#), *ESB*, 12 februari 1999, blz. 113-114.

**Na de RAI, hebben inmiddels ook de ANWB, MKB-nederland en VNO\*NCW zich tegen rekeningrijden verzet. In de discussie spelen twee punten een hoofdrol, waarop inhieronder zal ingaan: de prijselasticiteit van snelweggebruik en de manier waarop de heffingen kunnen worden teruggegeven.**

Mijn stelling was dat snelweggebruik een 'normaal goed' is, met een prijselasticiteit die (behoorlijk) negatief is. Dat lijkt me een redelijke veronderstelling. Te stellen dat modellen gemaakt in 1990 niet goed kunnen voorspellen wat in 2010 gaat gebeuren is een open deur, de RAI kan dat namelijk ook niet. De ervaring leert echter dat heffingen meestal "... een significant effect op de omvang van verkeersstromen gehad (...) hebben"<sup>1</sup>. Dat impliceert dat automobilisten vaak een keuze hebben.

Sommigen kunnen thuiswerken, anderen later of juist vroeger beginnen, een derde groep kan met het openbaar vervoer reizen, en een laatste categorie kan verhuizen. Al gaat het steeds om slechts 5% van de spitsrijders, dan zullen er tijdens de spits toch 20% minder auto's op de weg komen, nog afgezien van de recreatieve rijders. Rekeningrijden verhoogt de kosten, en dat maakt dat meer mensen op zoek gaan naar alternatieven. Ik maak overigens ernstige bezwaren tegen de wijze waarop de RAI alternatieven zoals thuiswerken en flexibele werktijden in haar advertentie belachelijk maakt. Dit is het saboteren van een discussie.

Zeker, veel bedrijven zullen er voor kiezen om hun werknemers de heffingen terug te betalen. Op die manier worden de bedrijven geconfronteerd met de door hen veroorzaakte maatschappelijke kosten, en gaan ook zij op zoek naar alternatieven, zoals het mogelijk maken van thuiswerk of flexibiliseren van werktijden. Zo heeft Shell enige tijd geleden geëxperimenteerd met 'Ontbijt op het werk'. Dit is toen gestaakt wegens te weinig animo van de werknemers, maar dat kan met de invoering van rekeningrijden veranderen. Op langere termijn moet rekeningrijden bovendien invloed hebben op de vestigingsplaats van bedrijven.

### Terugsluizing

Er zijn twee manieren om de de opbrengsten terug te sluiten. De directe manier is het verlagen van de motorrijtuigenbelasting, zodat de totale lasten voor de automobilisten gelijk blijven. Een indirecte manier zou de afschaffing van de overdrachtsbelasting op huizen kunnen zijn, waardoor het minder kostbaar wordt om te verhuizen naar een woning dichterbij het werk.

Voordat rekeningrijden serieus is ingevoerd, kan niemand zeggen dat "het niet werkt". Dit getuigt van een schromelijke onderschatting van de 'homo economicus' en zijn vermogen zijn gedrag aan de hand van prijsveranderingen te wijzigen. Mijn troost is, dat hoe beter de heren Nouwen en Glasius erin slagen rekeningrijden tegen te houden, hoe meer kans ik heb op een zitplaats in de trein - met een fraai uitzicht op de files.

Zie ook:

M.A. de Ruyter van Steveninck, [Rekeningrijden, Autogebruik en Insinuaties](#), *ESB*, 6 januari 1999, blz. 1.

M.J.P.F. Gommers, [Beleid wereldwijd: Rekeningrijden in Singapore](#), *ESB*, 12 februari 1999, blz. 112.

E.H. Glasius, [Discussie: Tolheffing is nog geen marktwerking](#), *ESB*, 12 februari 1999, blz. 113-114.

E.T. Verhoef, [Uit de vakliteratuur: Rekeningrijden 'werkt' altijd](#), *ESB*, 12 februari 1999, blz. 115

