

# Stilstand

**O**peens is de winter dan voorbij. De schaatsen zijn het vet weer in en de Elfstedenkoorts maakt plaats voor de alledaagse realiteit. Een modderige realiteit, want waar sneeuw lag ontstaan plassen. En waar blubber is dreigt vertraging, bijvoorbeeld in de wegenbouw.

Op zich liepen wegenbouwprojecten ook al vertraging op toen het nog vroom. Maar pas nu het ijsvrij verlof erop zit, is vertraging voor rekening van de wegenbouwer. Die moet overwerken om een deadline te halen, of hij betaalt een boete als de klus niet op tijd af is. In Nederland betalen wegenbouwers gewoonlijk tot 0,1 procent van de contractwaarde per dag te laat (RWS, 2011). Dat klinkt sneu voor de wegenbouwer, die ook niet kan weten wat de weergoden voor hem in petto hebben. Aan de andere kant, veel sneuier is het als afronding van een wegenbouwproject lang op zich laat wachten. De wegen moeten groter, beter en sneller om door te kunnen rijden, maar de aanbouw zelf houdt het verkeer juist op. Te hopen valt daarom dat wegenbouwers hun werktempo opvoeren als de bouw onverwacht vertraagt. Maar wat is een gepaste maatregel daartoe? Stimuleert een boete wegenbouwers wel om rekening te houden met de verkeershinder die ze veroorzaken?

De Harvard-economen Lewis en Bajari (2011) zochten het uit. Ze modelleerden een situatie waarin een wegenbouwer tegen een onverwachte productiviteitsschok kan aanlopen, bijvoorbeeld door slecht weer. De opdrachtgever beschikt over deadlines en boetes als stimulans voor de wegenbouwer om het werktempo aan te passen zodra zich een schok voordoet. De wegenbouwer beslist vervolgens of hij de arbeidsinzet op het project aanpast in reactie op de schok. Analyse van gedetailleerde verslagen van projectontwikkelaars in Minnesota laat zien dat wegenbouwers ook in werkelijkheid hun werktempo aanpassen in reactie op een schok. Doordat wegenbouwers tegenvallers goedmaken met een grotere arbeidsinzet, zijn klussen vaak net op tijd af. Hoe hoger de boete, hoe groter de kans dat een klus op tijd af is.

Boetes werken en zijn daarom een welkom instrument, maar hoe hoog moeten ze zijn? Dit hangt af van de mate waarin een wegenbouwer rekening houdt met de negatieve externe effecten die hij veroorzaakt. Deze effecten zijn uit te drukken in kosten van verloren reistijd door verkeers-



**GELIJN WERNER**

Redacteur ESB

[g.werner@sdu.nl](mailto:g.werner@sdu.nl)

hinder. Lewis en Bajari (2011) rekenden verschillende beleidsvoorstellen door, die variëren naar de aard van het contract. Boetes die in verhouding staan tot kosten van verkeershinder blijken veel beter te presteren dan boetes op basis van de omvang van het contract. Vooral bij grote contracten en op drukke locaties ontstaat welvaartswinst. Het meest effectief zijn boetes die al vanaf dag 1 van een project ingaan. Elke dag tijdswinst is een dag minder boete. Dit moedigt aan tot een hoog werktempo, ook zonder dreigende vertraging.

De boete van Rijkswaterstaat, die is gebaseerd op de omvang van een bouwcontract, zet aan tot het inlopen van vertraging maar amper tot het meewegen van de veroorzaakte

verkeershinder. De boete is daarom vaak onvoldoende, vooral bij grote hinderlijke projecten. Het zou vanuit welvaartsperspectief beter zijn als de boetes variëren met de bijdrage aan verkeershinder. Nóg efficiënter zou het zijn als boetes gelden voor de totale bouwduur. Ook voordat vertraging dreigt veroorzaken wegenbouwers verkeershinder en is het zinvol om hen aansprakelijk te maken voor de kosten hiervan. Als het loont om sneller te werken in reactie op meevallers zoals een uitzonderlijk zonnig voorjaar, dan gebeurt het misschien ook eens.

Over kostenoverschrijdingen van infrastructurele projecten is het nodige bekend en dat is waardevol. De economische literatuur heeft minder te zeggen over gepaste maatregelen om tijdswinst te boeken bij wegenbouwprojecten. Dat is jammer, omdat de duur van een project van invloed is op congestiekosten. Het onderzoek van Lewis en Bajari (2011) wijst erop dat het raadzaam is om het boetestelsel in Nederland door te lichten. Slecht weer is een bedrijfsrisico en wegenbouwers zijn niet zielig als het even tegenzit. Sterker nog, ze hinderen het verkeer. De situatie vertoont gelijkenis met die van de weggebruiker zelf, die zich afvraagt waarom hem alwéér een file overkomt. Dit terwijl hij er zelf bij is, en anderen hindert. De slachtofferrol op de weg lijkt een doctrine voor het wegverkeer waar politiek Den Haag maar niet van af wil. Dus staan we stil.

## LITERATUUR

Lewis, G. en P. Bajari (2011) *Incentives and adaptation: evidence from highway procurement in Minnesota*. NBER Working Paper, 17647.

RWS (2011) *Algemene Rijksvoorwaarden voor het verstrekken van opdrachten tot het verrichten van diensten*. Utrecht: Rijkswaterstaat.