



Rekeninglijden

Auteur(s):

Wolfson, D.J.

Lid Eerste Kamer voor de PvdA.

Verschenen in:

ESB, 84e jaargang, nr. 4207, pagina 423, 4 juni 1999

Rubriek:

Prikkel

Trefwoord(en):

verkeer, vervoer, infrastructuur

Er waart een nieuw spook door Nederland, en het heet 'politiek onverantwoord gedrag'. Nee, ik heb het niet over senator Wiegel, of over de politieke leiding van D66, want wat die uitspoken gaat ècht boven mijn pet. Dit stukje gaat over kleinere gedaanten van mijn spookbeeld: over de wijze waarop verenigingen van algemeen nut zich pretenties aanmeten in het politieke debat. Natuurmonumenten in de kwestie IJburg, de ANWB over rekeningrijden - is dat de nieuwe trend? Beide zijn begonnen als a-politieke verenigingen voor alle Nederlanders, en hebben de facto een monopoliepositie verworven in hun niche. Waarom gaan ze dan polariserende politiek bedrijven? Kunnen we op die manier het domein van de politiek wel ontlasten door bepaalde segmenten van algemeen nut toe te vertrouwen aan representanten van wat politicologen de 'civil society' noemen? Kan dat nog als die zich 'uncivil' gedragen? Ik heb het verder niet over Natuurmonumenten, want die club heeft inmiddels zijn leven gebeterd onder een respectabele nieuwe voorzitter, van wie we geen kattenkwaad te vrezen hebben. Maar is er een anti-slipcursus tegen de ANWB?

Over rekeningrijden kun je vier soorten vragen stellen: mag het?; kan het?; werkt het?; en weet je iets beters? De mag-vraag is de meest principiële. Mag iemand een sterke voorkeur hebben voor autorijden als vorm van mobiliteit? Ja, natuurlijk. Is de vrijheid om met die auto te gaan en (in de file) te staan waar je wilt dan niet een fundamenteel vrijheidsrecht? Nee, niet zonder meer. Dat hangt af van de beginselen die je hanteert. Laat ik, voor de gelegenheid, de liberale beginselen omarmen. Dan geldt de klassieke liberale grondregel dat een overheid de voorkeuren en vrijheden van de individu dient te respecteren, tenzij die individu, in de uitoefening van zijn overigens onvervreembare rechten, die van een ander frustreert. Dat is nu precies wat we elkaar aandoen, in de file, en dat 'mag' dus niet. In een tijd waarin liberale prominenten zich op beginselen beroepen, beveel ik Mill en Hayek ter lezing aan bij de heer Nouwen.

Kan het? Ja, de elektronische technologie is inmiddels beschikbaar. Kortom, zowel de rechtsgrond (non-rivaliteit) als de technische grond (niet-uitsluitbaarheid) om de verkeersinfrastructuur ook tijdens de spits als collectief goed beschikbaar te stellen zijn

vervallen; aanspraken op de weg zijn een individueel, verrekenbaar goed geworden, net als die op de concurrerende openbare vervoers- en telecommunicatiediensten.

Werkt het? Dat is onderzoekbaar aan de hand van zeg-gedrag en doe-gedrag (revealed preference). De betrouwbaarheid van zeg-gedrag verlangt een zorgvuldige vraagstelling. Aan die eis voldeed de ANWB niet, en de Economische Faculteit van de VU wel, in een onderzoek dat de ANWB doodzwijgt¹. Economen vertrouwen meer op doe-gedrag, maar bij een 'nieuw product' als rekeningrijden zijn er uiteraard nog weinig empirische gegevens. Daarom moet je ook kijken naar gedragsreacties op aanpalende maatregelen, zoals het parkeerbeleid in Amsterdam, en de dalurenkaart van NS. Dan blijken mensen hun gedrag inderdaad aan te passen.

Ik weet niets beters. Zolang we de automobilist niet confronteren met de overlast die hij andere automobilisten aandoet, blijft het gekke Henkie-effect werken: als ik uit eigen beweging met de trein ga, neemt een ander mijn plaats in de file in. En nieuwe capaciteit loopt meteen weer vol, volgens de empirisch getoetste Wet van behoud van reistijd. Daarom moeten we de bestaande capaciteit beter benutten, door het elastische deel van de piek-vraag af te buigen naar het dal, of naar andere modaliteiten (carpoolen, bijvoorbeeld). Wachten tot alles stilstaat? Dat is wat Blankert bepleit, met betaalstroken (paylanes) als fopspeen. Want zulke betaalstroken zijn niet zonder meer inpasbaar (op- en afritten!), en vragen dus tien jaar bouwen en breken. Die tien jaar hebben we niet, als de bereikbaarheid ons ter harte gaat.

Wie mobiel wil blijven moet de heren Wiegel en De Graaf misschien wel dankbaar zijn voor deze kabinetscrisis, want die geeft ruimte om onze hersens in beweging te krijgen, tijdens het zomerreces. Daarna is Nouwen weg, is Blankert weg, en heeft ook de echte Haagse politiek weer ervaren dat politiek onverantwoord gedrag leidt tot rekeninglijden

¹ Van der Vlist e.a., De mobiliteitseffecten van congestieheffingen en rekeningrijden in de praktijk, Vrije Universiteit, *Research Memorandum* 1998-52.