



## Rekeningrijden en de wet van Murphy

**Auteur(s):**

Ruyter van Steveninck, M.A., de

*De auteur is werkzaam bij het Ministerie van Economische Zaken. Als ov-gebruiker is hij niet emotioneel bij het onderwerp betrokken.*

**Verschenen in:**

ESB, 85e jaargang, nr. 4268, pagina 666, 1 september 2000

**Rubriek:****Trefwoord(en):**

evaluatie

*Is er eindelijk een onderwerp waarover economen het eens zijn, besteedt de politiek geen aandacht aan hun adviezen. Hoe kan dat?*

**Het gaat er toch van komen, rekeningrijden, zij het in een sterk gewijzigde vorm en onder de naam Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Er komen geen zeventig maar slechts elf tolpoorten en er gaat meer geld naar het openbaar vervoer. De kosten vallen ruim tien miljard gulden hoger uit dan oorspronkelijk de bedoeling was <sup>1</sup>.**

Hoewel er puur politieke kanten aan rekeningrijden kleven, zoals de effecten op het milieu, ging het grootste deel van de discussie over economische aspecten. Hierbij waren voor- en tegenstanders het wel eens over het doel (vermindering van de files), maar niet over de middelen. Waarom zijn economen tijdens de discussie bijna niet aan bod gekomen?

### Argumenten

De drie belangrijkste argumenten van de tegenstanders van rekeningrijden, met name de ANWB, de RAI, het CDA, (een deel van) de VVD, de Telegraaf en het MKB (hierna: de tegenstanders), waren de volgende. Rekeningrijden zou niet werken omdat veel automobilisten geen alternatief hebben. Bovendien zou een systeem van betaalstroken beter zijn. Tenslotte zou rekeningrijden neerkomen op verdere lastenverzwaring voor automobilisten. De eerste twee argumenten zijn aantoonbaar onjuist, en als het derde uiteindelijk bewaarheid wordt, ligt dat aan de tegenstanders zelf.

Het belangrijkste verwijt is dat automobilisten geen alternatief zouden hebben om naar hun werk te komen. Hier wordt meestal aan toegevoegd dat zij niet voor hun lol in de file staan en zelf al naar alternatieven hebben gezocht. Als echter slechts een deel van alle verkeersdeelnemers kiest voor andere tijdstippen of andere vervoersmiddelen, verdwijnt een belangrijk deel van de files. Op korte termijn zijn er genoeg alternatieven: carpoolen, het openbaar vervoer, thuiswerken en later of eerder beginnen met werken. Op langere termijn kunnen werknemers dichter bij het werk gaan wonen en bedrijven zich buiten de Randstad vestigen.

Behalve verslaafden die de auto onder geen enkele voorwaarde laten staan, maken de meeste forensen een rationele afweging tussen wel of niet in de spits rijden. Aan de overlast voor medeweggebruikers hangt echter geen prijskaartje. Rekeningrijden zorgt ervoor dat deze kosten wel in rekening worden gebracht.

Soms wordt gesteld dat automobilisten niet rationeel zijn en dat 'normale' gedragsreacties niet werken. Dat geldt niet voor werkgevers die de heffing aan hun werknemers terugbetalen, zeker ten tijde van een krappe arbeidsmarkt. Doordat zij wel met kosten aan derden worden geconfronteerd, krijgen de werkgever een prikkel om bijvoorbeeld te gaan experimenteren met andere werktijden. In een zich steeds verder ontwikkelende 24-uurs economie valt niet te verdedigen dat iedereen die nu dagelijks in de file staat per se van negen tot vijf moet werken.

### Verklaringen

Hoe kan deze irrationele weerstand verklaard worden? Ik denk dat er drie factoren hebben mee gespeeld. De tegenstanders van rekeningrijden wisten niet goed waar ze het over hadden, hetgeen ook resulteerde in het aandragen van inferieure alternatieven. Bovendien koesterden ze een (deels terecht) wantrouwen tegen de overheid als organisator en uitvoerder. Ten slotte zijn op een zeker moment de emoties zo hoog opgelopen dat een discussie op basis van argumenten niet meer mogelijk was.

#### *Inferieure alternatieven*

De tegenstanders bezitten te weinig kennis van zaken om over een dergelijk inherent economisch probleem (de onevenwichtigheid tussen vraag en aanbod van snelwegcapaciteit tijdens de spits) een afgewogen oordeel te kunnen vellen. Er is geen reden om te veronderstellen dat weggebruik in de spits geen 'normaal goed' zou zijn, waarbij de vraag ernaar afneemt als de prijs omhoog gaat. Onderzoek heeft duidelijk uitgewezen dat automobilisten in de praktijk bereid zijn te betalen om in de spits tijdwinst te boeken en dat heffingen er in slagen hun gedrag te beïnvloeden <sup>2</sup>. De grootste moeilijkheid is het vinden van de hoogte van het tarief waarop gedragswijzigingen zichtbaar worden.

De voortschrijdende technologische ontwikkeling biedt een groeiend aantal mogelijkheden tot registratie van snelweggebruik, totdat tot een kilometerheffing kan worden overgegaan.

De tegenstanders kwamen met slechts twee alternatieven: meer asfalt en een systeem van betaalstroken. Beide zijn inferieur aan rekeningrijden. Asfalt is duur. Betaalstroken moeten óf extra worden aangelegd, óf gaan ten koste van bestaande stroken. In het eerste geval zijn ze 21 uur per etmaal overbodig. In het laatste geval worden de files op het niet-betaalstrook gedeelte alleen maar erger. Trouwens, als maar genoeg mensen willen betalen, ontstaan op de betaalstroken ook weer files.

De tegenstanders vertrouwen er bovendien niet op dat de overheid de opbrengsten van rekeningrijden zal terugsluizen. Zij vrezen voor verdere lastenverzwaring voor de automobilist. Deze vrees is zeker niet ongegrond, omdat de overheid hem langdurig heeft gebruikt als bron van inkomsten. Bovendien is lang getracht het autogebruik uit milieuoogpunt te verminderen. Toch is het niet zo moeilijk een manier te bedenken waarop de opbrengsten van rekeningrijden terugschluisd worden naar de automobilist.

### *Ondeugdelijke tegenargumenten*

Hoewel vroeger alles beter was, is het verzet tegen het moeten gaan betalen voor iets dat tot dan toe altijd gratis is geweest van alle tijden. Wie herinnert zich niet de volkswede toen de overheid (hertog Alva) aan het einde van de zestiende eeuw voor tot dan toe belastingvrije transacties de 'Tiende Penning' invoerde?

De houding van de ANWB verdiende geen schoonheidsprijs. De twee serieuze bezwaren van de Bond (de inelastische vraag naar snelwegcapaciteit in de spits en de argwaan tegen de overheid) werden verpakt in een lijst met twaalf punten<sup>3</sup>. Met de waarheid werd bovendien flexibel omgesprongen, zowel wat betreft de acceptatie als de effectiviteit. Het opbellen van 406 ANWB-leden werd gepresenteerd als een onderzoek onder duizend Nederlanders<sup>4</sup>.

Curieus is ook het verwijt van de tegenstanders dat de overheid verzuimt te garanderen dat rekeningrijden werkt. Als we dit criterium vaker toepassen, hoe moet het dan met de defensie-uitgaven? De minister van Defensie kan immers nooit garanderen dat Nederland niet alsnog door de Russen wordt aangevallen.

### *Wat heeft het verzet opgeleverd?*

Het gesloten compromis is suboptimaal. Of het erin zal slagen de files te verminderen, moet worden afgewacht. Zeker is wel dat het de belastingbetaler heel wat meer geld gaat kosten dan wanneer alleen rekeningrijden was ingevoerd.

Minister Netelenbos heeft veel extra overheidsgeld moeten uittrekken voor infrastructurele projecten om tegenstanders binnenboord te halen. In hoeverre de baten hiervan de kosten overstijgen, is nog maar de vraag.

Elf tolpoorten is in ieder geval te weinig en zal sluipverkeer stimuleren. Ook de presentatie van het plan als experiment is geen goede zaak. De periode van twee jaar die is uitgetrokken is veel te kort om de effecten te evalueren, zeker met alle nevenmaatregelen in het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Zo zal de stimulering van het openbaar vervoer zeker te veel tijd kosten om nog in de evaluatie te worden meegenomen.

Verder lijkt het tarief van vijf gulden te laag te zijn om grote gedragsveranderingen uit te lokken en kan het indien nodig niet snel naar boven worden bijgesteld.

## **Economen**

Vermoedelijk heeft de minister meeste schuld aan het monstercompromis dat er nu ligt, wellicht in haar streven de geschiedenis in te gaan als degene die het rekeningrijden heeft ingevoerd. Maar ook de tegenstanders gaan niet vrijuit.

Misschien hadden wij als economen ook iets meer van ons moeten laten horen. Vorig jaar heeft een aantal hoogleraren en andere gezaghebbende economen een manifest uitgegeven waarin voor rekeningrijden werd gepleit, zonder dat dit veel effect in de publieke discussie sorteerde<sup>5</sup>.

Het lijkt er soms op dat economen hun standpunten niet goed aan het grote publiek duidelijk kunnen maken. Ten dele ligt dit aan de lage status van de economische wetenschap in het maatschappelijk debat. De natuurwetenschappen hebben hier minder last van, hoewel steeds meer Nederlanders in astrologen, antroposofen, gebedsgenezers, paardenfluisteraars en kruidenvrouwjes geloven. Toch gaat niemand de ingenieur die een auto ontwerpt suggesties geven over zaken als aërodynamica. Dit lijkt Alan Blinder's *Murphy's law of economic policy* te bevestigen: "Economen hebben de meeste invloed op gebieden waar ze het heftigste over oneens zijn en de minste invloed op de gebieden waar ze het meeste verstand van hebben"<sup>6</sup>.

Wellicht interesseren we ons te vaak in het hebben van gelijk en te weinig in het krijgen ervan. Economen slagen er niet in de door hen voorgestelde oplossingen politiek geaccepteerd te krijgen. De lijst van problemen waarvoor dit geldt, lijkt met de dag langer te worden. Drugs zijn gevaarlijk en moeten daarom verboden worden, handelsliberalisatie resulteert in stijgende armoede en milieuvuiling, de euro wordt pas waardevast als aan de Maastricht-criteria is voldaan, de Betuwelijn is goed voor Nederland en rekeningrijden is betaald in de file staan.

Misschien moet er op de economische faculteiten in Nederland wat minder aandacht komen voor wiskunde en econometrie en wat meer voor argumentatie- en debatteertechnieken

1 Zie het dossier van *NRC Handelsblad*: <http://www.nrc.nl/W2/Lab/Rekeningrijden/nieuws.html>, en de site van V&W, <http://www.bereikbaarheidsoffensief.nl>.

2 Zie A. van der Vlist, E.T. Verhoef en P. Rietveld, *Mobiliteitseffecten van kordonheffingen in de Randstad - Rekeningrijden: spitsvondigheid aan de stadsrand*, <http://www.verkeerskunde.com/artikelen/rekrijdvw.htm>. Zie ook Research Memorandum 1996-8, Vrije Universiteit, waaruit bleek dat automobilisten gemiddeld bereid zijn zo'n f 11 te betalen per gewonnen uur.

3 Zie [http://www.anwb.nl/anwb.exe/KbAE\\_M3o/alb\\_rekeningrijden.htm](http://www.anwb.nl/anwb.exe/KbAE_M3o/alb_rekeningrijden.htm).

4 F. Kalshoven, Paul Nouwens, ANWB jukt over rekeningrijden, *de Volkskrant*, 23 januari 1999, en En Paul Nouwen is nog hardleers ook, *de Volkskrant*, 20 maart 1999.

5 D.J. Wolfson, *Rekeninglijden*, *ESB*, blz. 423, 4 juni 1999.

6 P. Krugman, A rent affair, *New York Times*, 7 juni 2000.