



## Vervelend autorijden

**Auteur(s):**

Reitsma, A.M.

**Verschenen in:**

ESB, 85e jaargang, nr. 4238, pagina 21, 14 januari 2000

**Rubriek:**

Van de redactie

**Trefwoord(en):**

**Het terugdringen van de automobilititeit is niet gelukt. Daarom is recentelijk in een advies van de VROM-raad betoogd dat niet langer moet worden getracht het gebruik van de auto maar zijn negatieve effecten terug te dringen. Onder de negatieve effecten van autogebruik, die buiten de competentie van VROM liggen, vallen de kosten van ongevallen, verbonden met automobilititeit. Die kosten liegen er niet om: in een SER-advies van oktober 1999 worden ze geschat op twaalf miljard gulden per jaar, zo'n 1,5% van het bnp. Jaarlijks vallen in het verkeer 1200 doden en 50.000 gewonden <sup>1</sup>.**

In vergelijking daarmee zijn de kosten van files van f 1,7 miljard per jaar, bescheiden. Bij zulke bedragen lijken investeringen die tot kostenverlaging leiden al snel renderend. Dat is dan ook het geval: het SER-advies komt uit op een rendement van 6 tot 22 procent. Toch lukt het niet om mogelijke baathebbers tot investeringen te brengen: verkeersveiligheid is namelijk een collectief goed waarvan de baten niet uitsluitbaar zijn; de individuele baten die aan investeerders toevallen zijn daarmee te laag. Hoe lost het advies dat op? Eén van de genoemde mogelijkheden is het vormen van collectieven van bijvoorbeeld verzekeraars en grote bedrijven die veel gebruik maken van bepaalde weggedeeltes. Verzekeraars vormen impliciet al collectieven van baathebbers. Of dit voldoende impuls is betwijfelt de SER echter: niet alleen kunnen de collectieven te klein zijn, klanten van andere verzekeraars profiteren mee en concurrentie dwingt de verzekeraars de verwachte baten ook weer te vertalen in lagere premies.

Het SER-advies, dat in zijn algemeen als zeer deugdelijk kan worden aangemerkt, besteedt daarom ook aandacht aan andere vormen van reductie van ongevalskosten: aansprakelijkheid van wegbeheerders en het doen internaliseren van kosten door weggebruikers en veroorzakers van ongevallen.

Voor weggebruikers stelt het advies voor de kosten van handhaving van veiligheidsregels en investeringen in veilige infrastructuur via, naar vervoermiddel gedifferentieerde, heffingen toe te rekenen aan gebruikers. Doorberekening van ongevalskosten in een sterkere mate dan nu het geval is, is de prikkel die veroorzakers tot inkeer moet brengen. Op dit moment bestaan er al mogelijkheden om via aansprakelijkheidsrecht en 'regresrecht' een deel van de ongevalskosten en de kosten van een gestegen beroep op sociale verzekeringen (door slachtoffers van ongevallen) bij veroorzakers van ongevalskosten te leggen. De kosten van productieverlies en kosten van files, voor werkgevers, de immateriële schade en de afhandelingskosten door de politie worden echter nog niet toegerekend. Toerekening daarvan leidt natuurlijk tot hogere kosten voor veroorzakers en dus ook tot hogere verzekeringspremies. Dat op zichzelf kan al leiden tot een veranderde beslissing omtrent deelname aan het verkeer. Het aardige is dat dergelijke hogere premies, door het verplichte karakter van een WA-verzekering, ook niet kunnen worden ontgaan door maar geen verzekering te nemen.

Een oud verzekeringsprobleem is echter wel moreel risico: via de verzekering worden de gevolgen van het gedrag deels afgewenteld op de collectiviteit. Dat is te ondervangen door de verzekerde veroorzaker (niet het slachtoffer) uit te sluiten van dekking voor aantoonbare grove schuld of nalatigheid. Maar wat indien dit niet te bewijzen is of de transactiekosten van het bewijs zijn te hoog? Een groot deel van de ongevallen berust op toeval zodat individuele toerekenbaarheid al snel een probleem is. De raad doet hiervoor geen oplossing aan de hand. Toch ligt die deels besloten in haar eigen voorstel voor beïnvloeding van gedrag door verhoging van de pakkans. Deze hangt immers samen met intensivering van controles. Via meer camera's kan dit ook leiden tot een betere registratie van ongevallen die veroorzakers en slachtoffers helpt onderscheiden.

Het andere aspect is de aansprakelijkheid van wegbeheerders voor het aantal ongevallen op een door hen beheerd weggedeelte. Wegbeheerders (veelal gemeenten) die onveilige situaties laten voortbestaan, worden op die manier aangezet tot investeren in veiliger infrastructuur waar deze investeringen nu veelal lage prioriteit genieten.

Slechts twee problemen ziet de SER hier over het hoofd. Een veiliger weg leidt tot overzichtelijker situaties die automobilisten kunnen uitlokken tot onveilig gedrag die de winst weer gedeeltelijk tenietdoen. Veiliger infrastructuur noopt daarmee tot nog meer controles.

Een ander probleem is dat veel gemeenten niet zonder meer de mogelijkheid hebben om de bestaande infrastructuur aan te passen. In het *ser-bulletin* van november wordt in dat geval gepleit om dan maar voor intensiever handhaving te kiezen. De boetes kunnen bijdragen aan een potje voor verbeteringen in de infrastructuur. Dit alternatief is zo aantrekkelijk dat een inspanning van gemeenten om de onmogelijkheid van verbeteringen aan te tonen, eerder voor de hand ligt dan een inspanning tot verbetering.

Al met al ligt is de uitkomst die in ieder geval in het verschiet ligt, een verhoging van de pakkans op overtreding. En wie weet is die ingreep wel nuttiger dan op het eerste gezicht lijkt. Want met een camera op elke hoek wordt autorijden misschien wel zo vervelend dat we domweg minder willen autorijden

---

1 SER-advies 99/13 [Investeren in verkeersveiligheid](#), Den Haag, 15 oktober 1999.

Copyright © 2000 - 2003 Economisch Statistische Berichten ([www.economie.nl](http://www.economie.nl))