

# Kilometers vreten

**M**oord en brand hadden we geschreeuwd. Opnieuw was het niet doorgegaan. Het kabinet had er nog wel zo'n zin in gehad, met een verkeersminister die, in tegenstelling tot zijn vijf voorgangers, daadwerkelijk tot een wetsvoorstel was gekomen. Maar toen het kabinet-Balkenende IV in 2010 uiteindelijk aan onderhuidse spanningen bezweek, had de oppositie van de weeromstuit niet geweten hoe gauw ze het rekeningrijden tot controversieel onderwerp moest verklaren. En van wanhoop wisten wij economen niet meer waar we het zoeken moesten.

In 1999 al had een veelkoppig economiegezelschap een brief aan de Tweede Kamer gestuurd waarin het opriep tot invoering van een Wet op het rekeningrijden. Het was immers verschrikkelijk logisch: we gaan minder de weg op als dat meer geld kost en we vermijden files als we filevorming belasten. In 2005 toonde een onderzoeksteam onder leiding van VU-econoom Erik Verhoef dit met theorie, simulaties en buitenlandse voorbeelden ondubbelzinnig aan. Het zou bovendien best op een manier kunnen waarbij niemand fiscaal slechter af is. Terwijl inzet van kastjes die weggebruik bijhouden ook gewoon prima rijmt met banken, overheden en sociale media die je financiële en sociale *whereabouts* bijhouden. Hier zou toch geen weldenkend mens op tegen kunnen zijn?

Daarom – en omdat je als econoom uit de onwrikbare logica van het rekeningrijden misschien net dat beetje troost putte dat nodig was na alle opgelopen vertrouwensdeukjes in de voorbije crisisjaren – was het laatst ook zo schrikken toen bleek dat we er alsnog naast zaten. Je kunt wél tegen rekeningrijden zijn. In alle redelijkheid zelfs, zoals het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving gezamenlijk lieten zien met een analyse van verschillende vormen van prijsbeleid voor personenauto's. Want ofwel het maatschappelijk rendement is negatief, zoals bij een kilometerheffing op alle wegen; ofwel het beleidsinstrument is slecht uitvoerbaar, zoals bij een heffing die varieert met de verkeersdruk. Geen enkele onderzochte vorm bleek eenduidig welvaartsverhogend.

Krantenkoppen laten zich raden: 'Ook op de weg zaten die betweterige economen er al die tijd naast.' Je zou haast naar de fles grijpen. En eerlijk is eerlijk, voor ideeën die het meer van hun schoonheid dan van hun uitwerking moeten hebben, koopt de weggebruiker weinig. Hoe hadden we zo



**GELIJK WERNER**

Eindredacteur ESB

[gelij.werner@economie.nl](mailto:gelij.werner@economie.nl)

stom kunnen zijn om weer met zo veel bombarie op de trom te slaan, al die keren dat we niet-economen uitlegden waarom dit toch echt de beste (snelste) weg naar Rome was.

Maar we moeten door de zure kater heen. En als we dan weer nuchter zijn, ziet dat rekeningrijden er zo bar nog niet uit. Een: het blijft een goed idee, dat in het buitenland werkt. Twee: ook het onderzoeksteam van Verhoef in 2005 concludeerde al dat het maatschappelijk rendement afhangt van uitvoeringskosten. De echte kenners zijn goed bij zinnen. Drie: de uitvoeringskosten en het maatschappelijk rendement van prijsbeleid hangen sterk af van de vorm. Sober beschouwd moeten we onze ideeën dus gewoon beter vormgeven.

Dat klinkt een stuk overzichtelijker

dan een veelbelovend idee als een versleten bank bij het oud vuil zetten. Al moet dat vormgeven dan wel gaan gebeuren.

Zoals ze dat doen aan Stanford University bijvoorbeeld. Met een miljoenenbeurs zette Balaji Prabhakar enkele jaren terug veldexperimenten uit in Singapore om te zien of mensen files zouden mijden in reactie op beloning. Wie buiten de spits reed kreeg bijvoorbeeld een ov-tegoed, of een lot. Beloningen bleken verkeersdruk sterk terug te dringen. Net als kilometerheffing, maar met bijzondere voordelen die juist in Nederland ook van pas zouden komen. Zo is er niet in alle auto's een prijzig kastje nodig om onwillige chauffeurs informatie af te snoepen. Ieder kan zich vrijwillig aanmelden, met een simpele mobiele applicatie die GPS-signalen opvangt.

Prijsbeleid kan dus goedkoop en plezierig zijn. Maar de bottom line van de experimenten in Singapore is een andere: het zijn – wetenschappelijke – experimenten. Niks discussie hoe belachelijk het is dat kilometerheffing of -beloning wel of niet wordt ingevoerd, maar beetje bij beetje bijgestelde beprijzingsvormen, die gaandeweg evolueren tot varianten waar geen weldenkend mens omheen kan.

De rol van economen? Theoretiseren vanuit de leunstoel én ontwerpen vanachter de tekentafel én meelopen in het veld. Het economenbestaan wordt met de dag boeiender. Net als dat van de beleidsmaker overigens. Die meer en meer bewijs kan opbouwen, dat veel te sterk is om onder in bureaulades te verdwijnen. Daarover gesproken: experimenteel verkregen inzichten over de effecten van zowel negatieve als positieve prijsprikkels op de weg zijn er ook in Nederland al, in het kader van het overheidsproject Spitsmijden. Bij uitbouw daarvan wordt het absoluut wat met dat wegbeprijzen.