

Piekethiek: over het recht op rijden tijdens de spits

Thomas Vanoutrive
Dept. Transport en Ruimtelijke Economie
& Urban Studies Institute
Universiteit Antwerpen
Thomas.Vanoutrive [at] UAntwerpen.be

Toon Zijlstra
Dept. Transport en Ruimtelijke Economie
Universiteit Antwerpen
Toon.Zijlstra [at] UAntwerpen.be

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2014, Eindhoven**

Samenvatting

Piekethiek: over het recht op rijden tijdens de spits

Rekeningrijden gaat over het efficiënt verdelen van schaarse wegcapaciteit door middel van prijsprykkels. Dat betekent tijdens de spitsuren hogere prijzen, om het gebruik te ontmoedigen, en tijdens de daluren lagere prijzen om de overcapaciteit te beperken. Zo kunnen de externe kosten van autorijden worden geïnternaliseerd. In de voortdurende discussie lijkt rekeningrijden echter een doel op zich te zijn geworden, in plaats van een middel om bijvoorbeeld sociale rechtvaardigheid te bereiken. In deze bijdrage gaan we terug naar de ethische kwesties die aan de grondslag liggen van rekeningrijden. Dit doen we aan de hand van de schijnbaar simpele vraag: *wie heeft het recht om tijdens de spitsuren te mogen rijden?* We legden deze vraag voor aan transportexperts en niet-experts in Nederland en België. En we maakten onderscheid tussen de bezetting van de wagen, de reisafstand, de reistijdverhouding met de trein en het reismotief. De resultaten laten zien dat het ontbreken van een fatsoenlijk alternatief (trein) meer recht geeft op rijden in de spits. Verder wordt een hogere bezettingsgraad gewaardeerd en beschouwt men werkgerelateerde verplaatsingen als een meer legitiem reismotief. We kunnen concluderen dat debatten over rekeningrijden bij uitstek ethische debatten zijn.

1. Rekeningrijden: rationele experts versus irrationele politici

De lijst met pogingen om een vorm van rekeningrijden in te voeren is lang en groeit gestaag. In Nederland alleen al zagen we de laatste twee decennia vier wetsvoorstellen de revue passeren. En al werd 'rekeningrijden' geherformuleerd als 'anders betalen voor mobiliteit', geen van de wetten haalde de eindstreep. In België was er begin 2014 een petitie tegen rekeningrijden. Binnen drie dagen verzamelde men meer dan honderd-duizend handtekeningen. De anders relatief brave Vlaamse Automobilistenbond noemde het proefproject rekeningrijden van de Vlaamse overheid 'volksverlakkerij' (Nieuwsblad 2014). Het schetst de sfeer die hangt rond rekeningrijden in de Lage Landen.

De meeste transportexperts lijken echter overtuigd van het principe van rekeningrijden. Al in het eerste kwart van de 20^e eeuw wees de econoom Arthur Pigou op het fenomeen dat de slijtage van het wegdek niet betaald werd door diegenen die deze schade veroorzaakten, een situatie die aangepakt diende te worden (1932:193). Staley en Moore (2009) beschouwen rekeningrijden als de enige manier om transportstromen efficiënt te stroomlijnen. Er is geen alternatief: *'We have to price our roads'* (p.75). Transportexperts kijken met een stijgende verbazing naar het politieke onvermogen om over te gaan op daadwerkelijke invoering (Gärting et al. 2008). Hau vatte het in 1992 mooi samen: *'Economists know that road pricing results in improvement in welfare to society, yet politicians and the public almost unanimously regard it with skepticism.'* (p.13). De voorstanders moeten steeds verwijzen naar de relatief schaarse voorbeelden van steden waar rekeningrijden is ingevoerd (Staley en Moore, 2009). Veelal gaat het om afkooksels van het volgens de theorie meest efficiënte model (Levinson 2010). Ter illustratie, in Londen en Stockholm betaalt u een vast bedrag om het centrum binnen te rijden, ongeacht het aantal kilometers. In dergelijke context hoeft het dan ook niet te verbazen dat het thema 'public acceptability' ruim aandacht krijgt in academische kringen (Schade en Schlag 2003).

In deze voortdurende discussie lijkt 'rekeningrijden' een doel op zich te zijn geworden. De roep tot invoering vanuit diverse hoeken verhuult de uiteenlopende motieven en de mogelijke varianten (Levine en Garb 2002). In deze bijdrage wensen we rekeningrijden niet te zien als een doel, maar als een middel. In het eerste deel van deze bijdrage plaatsen we rekeningrijden in een bredere context aan de hand van wetenschappelijke literatuur. In het tweede deel bespreken we een experiment waarin we trachten het doel van rekeningrijden scherper te stellen. Daartoe herformuleren we de problematiek en stellen we de ogenschijnlijk simpele vraag: wie heeft het meeste recht om tijdens de spits te rijden?

2. De weg verdeeld

2.1 Rekeningrijden in een notendop

Laten we het verhaal van rekeningrijden nog eens samenvatten, waarbij we ons beperken tot congestie en andere effecten zoals luchtvervuiling buiten beschouwing laten.¹ Het probleem is dus congestie, er zijn meer bestuurders die op een bepaald

¹ Diverse strategieën kunnen onder de noemer rekeningrijden vallen. Hier begrijpen we het als het toepassen van 'marginal social cost pricing' zoals begrepen in de transporteconomie (Blauwens et al. 2010; Button 1993). Dit is de gangbare theoretische vergelijkingsbasis waarbij wordt uitgegaan van prijzen die variëren in ruimte en

moment op een weg willen rijden dan het optimale aantal wagens. Daarbij veroorzaken chauffeurs vertragingen voor medeweggebruikers. De oplossing is om een aantal automobilisten weg te prijzen door het duurder te maken waardoor het verkeer weer vlotter verloopt. In essentie is het een strategie om een aantal mensen uit te sluiten, schaarse wegcapaciteit wordt dus verdeeld onder de bevolking. Heel wat tegenstanders van rekeningrijden bekritisieren het instrument omdat de wegcapaciteit wordt verdeeld op basis van de bereidheid om te betalen en de onlosmakelijk daarmee verbonden mogelijkheid om te betalen (Langmyhr 1997).

Op het eerste gezicht lijkt rekeningrijden dus onrechtvaardig: hogere inkomensgroepen kunnen rustig rijden terwijl de armen zich in hun mobiliteit beperkt vinden. Een eerste belangrijke opmerking hierbij is dat het huidige systeem waarbij de overheid wegen voorziet waarop iedereen met een wagen en een rijbewijs zich mag begeven misschien ook niet echt rechtvaardig is. De spreekwoordelijke wetten van de jungle bepalen dan wie tijdens de spits staat aan te schuiven. Ten tweede, hogere inkomens rijden doorgaans vaker met de wagen waardoor rekeningrijden voor een inkomenstransfer kan zorgen van lagere naar hogere inkomens (Levinson 2010), en het derde punt hangt daarmee samen. Verscheidene auteurs argumenteren dat de rechtvaardigheid van rekeningrijden afhangt van waarin de overheid de opbrengsten investeert. Met de opbrengst de lasten op arbeid verlagen kan immers een heel ander effect hebben dan het verhogen van de sociale uitkeringen (Mayeres en Proost 2003). Anderen pleiten er voor om het geld te investeren in wegen (Hau 1992) of in openbaar vervoer waar de lagere inkomens dan weer van profiteren (Taylor en Norton 2009).

De wetenschappelijke referentiebasis, zeker in de transporteconomie, om diverse vormen van rekeningrijden te beoordelen is het idee van externaliteiten, meer specifiek die externaliteiten welke een impact hebben op de efficiëntie van het hele systeem. De tijd en het geld die een automobilist extra op de weg investeert om een trip te maken (de marginale private kost) ligt lager dan de werkelijke kost, dit is de kost inclusief het tijdsverlies die de extra auto genereert voor andere bestuurders (de marginale sociale kost). Mochten alle bestuurders geconfronteerd worden met de werkelijke kost (de marginale sociale kost) dan zouden er een aantal kiezen om de trip niet meer te maken en zal de weg optimaal worden gebruikt².

Het theoretisch model van rekeningrijden is gebaseerd op een vereenvoudigd beeld van de werkelijkheid en het blijkt in de praktijk moeilijk toe te passen op echte verkeerssituaties. Het schatten van de vraagcurve en het bepalen van de juiste prijs is verre van eenvoudig (Button 1993). Gegeven deze beperkte kennis en de complexiteit van de realiteit, zo stelt Langmyhr (1997), is het onvermijdelijk dat vragen over wie wanneer, waar en hoeveel moet betalen, worden bediscussieerd op basis van normatieve denkkaders, en niet enkel op basis van een relatief eenvoudig theoretisch model. In het volgende deel gaan we in op een dergelijk normatief concept: het recht op mobiliteit en bereikbaarheid.

tijd (Levinson 2010). We beperken ons hierbij tot 'congestion charging' en laten andere externaliteiten zoals milieukosten even links liggen. Met andere woorden, we beperken ons tot user-upon-user kosten.

² Optimaal wil niet zeggen zonder files. Men spreekt immers van een optimaal niveau van congestie (Button 1993). Voorts dienen we nog op te merken dat hier geen sprake is van een markt in de strikte zin van het woord aangezien er geen concurrentie is aan de aanbodzijde omdat de wegcapaciteit van niemand is (de weg zelf is wel eigendom van iemand, meestal een overheid) en er geen transacties zijn zoals in een klassieke markt (Buitelaar et al. 2007). Eén van de eigenaardigheden daarbij is dat weggebruikers in het hier besproken standaardmodel zowel producenten als consumenten zijn (Hau 1992).

2.2 Het recht op mobiliteit en bereikbaarheid

Rechten en plichten hangen samen met burgerschap en begrijpen we doorgaans in de context van een staat die samenvalt met een maatschappij³. Rechten hangen enerzijds samen met de noden van burgers en anderzijds met hun vrijheden. In de transportliteratuur situeren pleidooien voor rechten op basis van noden zich veelal in studies die Farrington (2007) omschrijft als behorend tot de 'new narrative of accessibility'. De nadruk ligt daarbij op bereikbaarheid en niet op mobiliteit omdat, gegeven het afgeleide karakter van transport, de mensen nood hebben aan bereikbaarheid om bepaalde bestemmingen te bereiken om zo tegemoet te komen aan hun noden. De keuze om bereikbaarheid boven mobiliteit te verkiezen wordt geïllustreerd met volgend voorbeeld. In een stadscentrum kan iemand met een beperkte hoeveelheid mobiliteit wel bereikbaar zijn omdat winkels, arbeidsplaatsen en culturele voorzieningen op korte afstand van de woning liggen terwijl iemand die meer mobiliteit heeft maar buiten de stad woont misschien wel minder toegang heeft tot allerhande voorzieningen (Martens 2012; Levine en Garb 2002).

Het idee van het recht op bereikbaarheid staat dicht bij een eerste notie van vrijheid. Sociale uitsluiting is dan vrijheid in de negatieve zin, iemand wordt uitgesloten van het maatschappelijk leven omdat zij of hij onvoldoende bereikbaar is (Cass et al. 2005). Vrijheid heeft echter ook een intrinsieke positieve waarde en dan spreken we veelal in termen van keuzevrijheid en autonomie. '*Een ieder heeft het recht zich vrijelijk te verplaatsen*', zoals we kunnen lezen in Artikel 13 van de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens⁴. Het recht op vlot verkeer, om een trip te maken of juist niet te maken, is gebaseerd op een positieve benadering van vrijheid. Tot slot wordt vrijheid nog geassocieerd met privacy, vertrouwen en het afwezig zijn van controlemechanismen (Sager 2006). Het is echter noodzakelijk om te realiseren dat rechten zowel op individueel als op collectief niveau gesitueerd kunnen zijn (Urry 2000). In voorliggende paper hebben we het over het recht om op een bepaalde weg te rijden tijdens de spits. Aangezien wegcapaciteit geen zuiver publiek goed is, kan niet iedereen tegelijkertijd dezelfde wegcapaciteit consumeren en wordt de aanwezige wegcapaciteit verdeeld waarbij sommige potentiële reizigers wel en anderen niet de trip zullen maken.

2.3 Ethisch verdelen

Discussies over wie iets wel en wie iets niet krijgt brengen ons bij het domein van de distributieve ethiek dat veel aandacht besteedt aan de principes op basis waarvan iets wordt verdeeld onder de bevolking. De lijst van principes is echter lang (Hay 1995; Langmyhr 1997). De nadruk kan liggen op de procedures die iets verdelen of eerder op het uiteindelijke effect er van. De procedure om een rijbewijs te behalen is voor iedereen dezelfde, maar desalniettemin kan het zijn dat sommige bevolkingsgroepen minder makkelijk slagen voor het rijexamen (GOCA 2010). Bij de verdeling van publieke goederen en diensten kan ook rekening gehouden worden met verwachtingen van mensen, dit idee vinden we terug in pleidooien die de nadruk leggen op rechtszekerheid. Indien plotsklaps beslist wordt om een treinstation te sluiten dan vinden huishoudens en bedrijven die ergens geïnvesteerd hebben omwille van het station dit dikwijls niet fair.

³ Al is het door de opkomst van de EU en diverse processen geassocieerd met globalisering nu moeilijker om rechten louter op het niveau van een staat te situeren (Urry 2000).

⁴ Geraadpleegd op 2/9/2014 op <http://www.aivl.be/subthema/universele-verklaring-van-de-rechten-van-de-mens-volledige-versie/842>

Andere principes zijn het verdelen op basis van behoeftes en noden, op basis van vraag en het 'de vervuiler betaalt' principe.

Principes die veel gebruikt worden om rekeningrijden te verdedigen zijn

(1) duurzaamheid, in de huidige transportwereld dikwijls begrepen als minder (vervuilende) wagens en meer alternatieve modi, (2) social benefit, waarbij de nadruk wordt gelegd op het sociale surplus dat gegenereerd wordt, doorgaans begrepen als de som van het individuele nut van alle individuen, en (3) verantwoordelijkheid, wat samen hangt met het idee dat je moet betalen voor wat je krijgt. Latent aanwezig in elke van de drie voornoemde principes is dat de gebruiker of vervuiler dient te betalen.

Tegenstanders van rekeningrijden beroepen zich dikwijls op andere principes, in het bijzonder (1) gelijke behandeling, meestal in pleidooien om het systeem niet enkel toe te passen op een klein gebied, (2) het idee dat autorijders al meer dan genoeg betalen, (3) verwachtingen, inwoners hebben bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de extra kost toen ze kozen voor een woning buiten de stad, (4) basisbehoeften (noden), iedereen heeft nood aan een zekere hoeveelheid mobiliteit om aan het maatschappelijk leven te kunnen deelnemen, en (5) een welvaarts criterium dat stelt dat aandacht in de eerste plaats dient te gaan naar degenen die het meest kwetsbaar zijn (Langmyhr 1997).

Op een meer algemeen niveau kunnen we 'marktethiek' plaatsen, het idee dat marktwerking voor de beste verdeling van goederen en diensten zorgt (Harvey 2005). Dit kan op haar beurt geïnspireerd zijn door diverse andere principes zoals verdienste, i.e. zij die het meeste bijdragen aan de welvaart verdienen ook een groter deel van deze welvaart. Nog iets verder gaan de voorstanders van het libertarisme die stellen dat een verdeling die het gevolg is van legale transacties per definitie rechtvaardig is (Taylor en Norton 2009).

Zeker de werken van transporteconomen zijn doordrongen van marktethiek. Zo schrijft Hau (1992:8): *'I am convinced of the advantages of market forces,'*. Echter, de nadruk die economen traditioneel leggen op efficiëntie is nu sterk verspreid in het publieke discours, waarbij andere principes dan efficiëntie minder aandacht krijgen. Zelfs als er aandacht gaat naar sociale rechtvaardigheid, dan wordt dit veelal eng opgevat in monetaire termen waarbij de centrale vraag, in het geval van rekeningrijden, is of het een regressieve of degressieve impact op inkomen heeft (Levinson 2010). Dit terwijl anderen benadrukken dat sociale rechtvaardigheid over meer gaat dan inkomen alleen, en ook te maken heeft met keuzevrijheid, levenskwaliteit en kansen (Beyazit 2011). Aangezien de marktethiek meer en meer dominant wordt, bespreken we in het volgende deel neoliberalisering omdat één van de basisideeën van het neoliberalisme is dat *'[a]ny problem, economic or otherwise, has a market solution,'* (Mirowski 2013:65).

2.4 Neoliberalisering en marktethiek

Op een metaniveau hangt een voorkeur voor rekeningrijden samen met het idee dat het fileprobleem begrepen kan worden door transport te zien als een markt, én met het idee dat er voor elk sociaal probleem een marktoplossing bestaat. Dergelijk marktgericht denken is typisch voor neoliberalisering. Deze term omvat hervormingen waarbij liberalisering, privatisering en deregulering centraal staan en waarbij marktdenken wordt toegepast in steeds meer domeinen die vroeger tot de publieke sfeer behoorden. De rol van de overheid wordt hierbij geherdefinieerd. De Staat wordt geacht de condities te scheppen voor het optimaal functioneren van markten. Denk hierbij aan het garanderen van eigendomsrechten, het scheppen van een gelijk speelveld, of het beslechten van handelsbarrières (Saey 2013; Achterhuis 2010). In sommige gevallen worden er bewust

nieuwe markten gecreëerd, om zo marktwerking te kunnen introduceren, denk bijvoorbeeld aan emissiehandel. Het neoliberalisme volgt in verschillende domeinen en in verschillende plaatsen een eigen weg, maar belangrijke doorbraken zijn gesitueerd rond de jaren 1980 met het aan de macht komen van Reagan en Thatcher. Maar reeds daarvoor waren er experimenten die de neoliberale doctrine volgden in bijvoorbeeld Chili (Brenner et al. 2010). Vandaag zijn neoliberale denkbeelden alomtegenwoordig geworden en lijkt het soms alsof 'efficiëntie' het enige mogelijke criterium is bij het voeren van beleid. Het gaat daarbij niet alleen om hervormingen die we met het 'globale' schaalniveau en organisaties als de WTO, de Wereldbank, het IMF en de Europese Unie associëren (Harvey 2005), maar ook om het dagelijks leven. Wat Brenner et al. (2010) omschrijven als governmentality benaderingen van neoliberalisering zijn studies die dagelijkse praktijken en het mensbeeld dat naar voor wordt geschoven benadrukken. Mensen zijn in de neoliberale wereld in de eerste plaats rationeel denkende individuen die permanent onderbouwde keuzes maken. Mensen zijn de architecten van hun eigen leven en dragen dan ook de verantwoordelijkheid voor hun keuzes. Dit mensbeeld hangt samen met hoe, in de eerste plaats, economen individuen conceptualiseren in hun modellen.

Neoliberalisering is geen abstract proces dat zich spontaan over de aardbol verspreid. Alhoewel mensen met verschillende visies, gaande van neoconservatieven tot ultraliberalen, tot het neoliberale kamp kunnen gerekend worden, is er sprake van wat Miroswski (2013) een 'thought collective' noemt. Dit is geen samenzwering, maar wel een netwerk van personen die zeer invloedrijk waren en zijn in het verspreiden van neoliberale ideeën en in het laten toepassen van hun receptenboek. Het neoliberalisme is in de eerste plaats een politiek project, maar de stijgende invloed van neoklassieke economen op beleidsprocessen is opvallend. Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat er niet altijd eensgezindheid bestaat over de economische theorieën die het beleid dienen te onderbouwen, al convergeren visies meestal wel snel. In het geval van transport zegt de neoliberale consensus dat gebruikers dienen te betalen voor transport en dat publiek-private samenwerking nodig is bij infrastructuurprojecten waarbij kosten-batenanalyse het evaluatiemiddel bij uitstek is (Sager 2011). Niet toevallig zijn dit de aanbevelingen die we lezen in rapporten van organisaties als de Wereldbank (Hau 1992) en de OESO. Deze laatsten schrijven, de gebiedende wijs hanterend, in hun aanbevelingen naar België toe: '*Introduce a road pricing system and differentiated public transport fares to reduce congestion.*' (OECD 2013:5).

Wat we omschreven als marktethiek heeft veel weg van een doctrine aangezien het gebaseerd is op het dogma dat een marktoplossing altijd de beste is (Achterhuis 2010). Dit lijkt op een omkering van doel en middel. Een marktachtig iets is het doel en het beleid dat dit invoert is dan het middel. We kunnen dit echter ook omkeren. Er valt immers iets voor te zeggen om sociale rechtvaardigheid als doel te zien en bijvoorbeeld een marktachtig mechanisme als rekeningrijden als een middel om rechtvaardigheid te bereiken. Om dergelijk idee te verkennen, bespreken we in het volgende deel een denkoefening.

3. Denkoefening: terug naar het doel via een experiment

3.1 Opzet van het experiment

In deze denkoefening vertrekken we van het concept van het individuele recht om tijdens de spits op een oververzadigd wegennetwerk te rijden. In de huidige context wordt de wegcapaciteit verdeeld op basis van het principe 'wie eerst komt, eerst maalt', waarbij eens het verzadigingspunt bereikt is, we te maken krijgen met files. Dit is een vorm van procedurele rechtvaardigheid, iedereen mag om pakweg 8 uur in de ochtend een bepaalde oprit nemen. We laten daar uitzonderingen als prioritaire voertuigen en overwegingen over geografische rechtvaardigheid links liggen.

Indien rekeningrijden wordt ingevoerd dan zal de wegcapaciteit verdeeld worden op basis van de betalingsbereidheid. Maar wat als we mensen zouden laten beslissen wie er wel en niet mag rijden? Dat is precies wat we deden in ons experiment.⁵

We ontwierpen een discrete keuze experiment op basis van vier potentieel relevante – en niet conflicterende – aspecten. Deze aspecten zijn: (1) het aantal personen in de wagen, (2) het reismotief, (3) de reisafstand en (4) de reistijdverhouding met de trein. *Het aantal personen* lieten we variëren omdat carpooling over het algemeen een positief imago heeft en gezien wordt als efficiënt en milieuvriendelijk, ook al gaat het regelmatig gepaard met omwegen en terugritten zonder passagier (Morency 2007). *Het reismotief* is iets dat in de literatuur over rekeningrijden dikwijls wordt vermeld. Daarbij gaat men er van uit dat shopping of leisure trips een lagere *Value of Time* hebben dan werkgerelateerde verplaatsingen, en dat shoppers bijgevolg de eersten zullen zijn die geen trip meer zullen maken tijdens de spits (zie bv. Hau 1992:32). We maakten ook onderscheid tussen klantenbezoek en woon-werkverkeer omdat het eerste binnen de werkdag valt en het laatste erbuiten. Daarnaast lieten we de reisafstand variëren, zonder expliciete verwachtingen. Immers, korte ritten zijn doorgaans minder milieubelastend dan langere ritten, maar er wordt dikwijls van uit gegaan dat er tegenover een langere verplaatsing een hoger nut op de bestemming staat (Schwanen en Dijst 2002). Tot slot gaven we aan of reizen met de trein, even lang of twee maal zo lang zou duren. Dit om drie redenen. Ten eerste wordt dikwijls het bestaan van een alternatief gepresenteerd als een justificatie voor rekeningrijden. Daarbij suggereert men dat je niet gedwongen wordt om aan rekeningrijden te doen. Ten tweede wordt openbaar vervoer gezien als het alternatief voor de lagere inkomens (Garrett en Taylor 1999). Ten derde heeft de trein een groener imago.

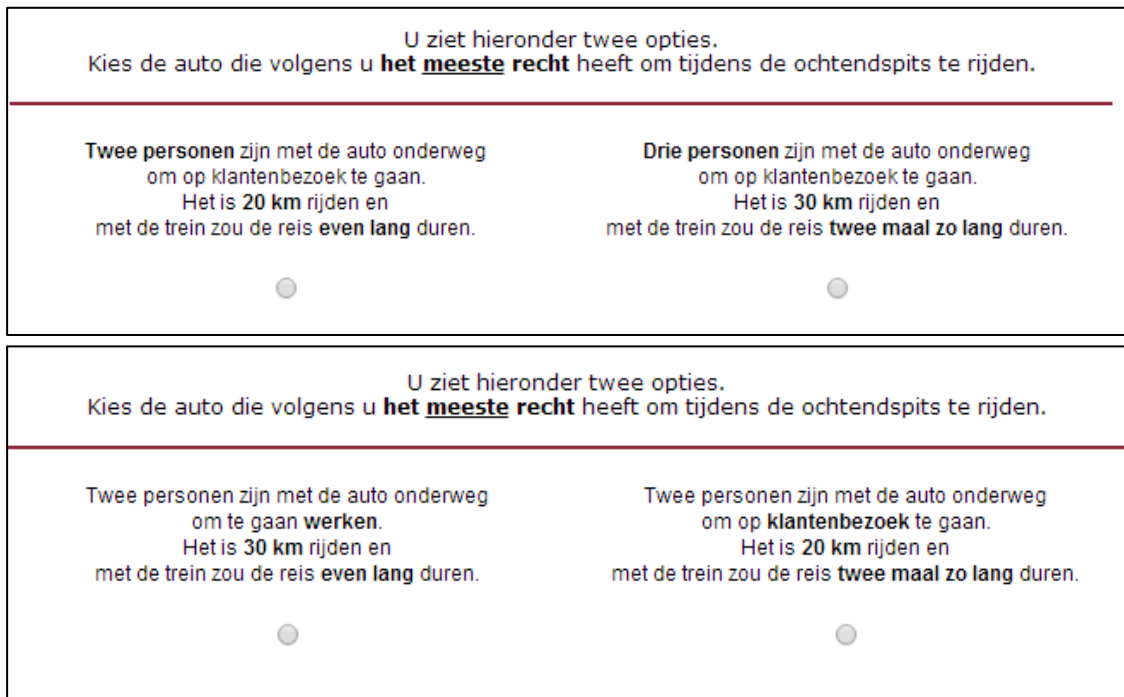
In de onderstaande tabel treft u een overzicht van de genoemde aspecten en de bijhorende niveaus. Het totaal levert 54 combinatiemogelijkheden op en een totaal van 2862 mogelijke keuzesets, bij het gebruik van twee combinaties naast elkaar. Het bleek zodoende noodzakelijk om het experiment efficiënt te ontwerpen. Dit hebben we gedaan met behulp van het softwarepakket JMP en op basis van enkele verwachtingen ten aanzien van de respons. Op deze wijze hebben we 24 van de meest nuttige keuzesets geselecteerd uit het totaal van 2862. Deze 24 dilemma's zijn in twee blokken verdeeld. Per respondent waren er zodoende slechts 12 dilemma's.

⁵ Qua opzet sluit ons experiment aan bij studies over publieke voorkeuren voor het leggen van prioriteiten bij het terugbetalen van interventies in de gezondheidszorg (zie bv. Luyten et al. 2013).

Tabel 1: Overzicht van de vier aspecten met de verschillende niveaus per aspect

Aantal inzittenden	Reismotief	Reisafstand	Alternatief met de trein
1 persoon	Werken	10 km	Even lang
2 personen	Zakelijk	20 km	Twee keer zo lang
3 personen	Winkelen	30 km	

De centrale opdracht voor de respondenten van de enquête was 'kies die auto die volgens u **het meeste recht** heeft om tijdens de ochtendspits te rijden'. Dit was de steeds terugkerend vraag. De situaties zelf werden verhalend gebracht. Om de complexiteit te beperken, hebben we steeds één van de vier aspecten gelijk gehouden. In onderstaande figuur ziet u twee schermen uit de online versie, waarbij steeds uit twee mogelijke situaties gekozen diende te worden (Figuur 1). Het experiment werd in de vragenlijst aangevuld met een zestal relevante stellingen, vragen omtrent het reisgedrag en standaard persoonskenmerken. Op basis daarvan verwachtten we eventuele groepen te kunnen onderscheiden.



Figuur 1: Twee screenshots uit de online versie van het experiment

3.2 Dataverzameling

De vragenlijst is voorgelegd aan enkele verschillende categorieën van individuen. Dit levert geen sample op die representatief is voor een bevolking, maar geeft wel inzicht in hoe enkele beroepsgroepen denken. Een eerste groep betreft administratief personeel werkzaam op de stadscampus van een Universiteit (n=20), de tweede groep zijn Belgische federale ambtenaren werkzaam op een administratief departement in Brussel gelegen vlakbij een groot station (n=19), en de derde categorie zijn transportdeskundigen. Deze laatsten kregen een elektronische in plaats van een papieren

enquête en enkele bijkomende vragen. De experts werkzaam in Vlaanderen die werden aangeschreven zijn degenen die op de website *www.mobielvlaanderen.be* persoonlijk vermeld staan in de lijst van studiebureaus, de auditoren die mobiliteitsplannen beoordelen en de MER-deskundigen in de discipline 'mens'. Voor het Nederlandse deel van de steekproef hebben we gebruik gemaakt van de website *www.verkeerskunde.nl*. Aldaar hebben we de lijst met bedrijven geconsulteerd en per bedrijf gezocht naar e-mailadressen. In totaal ontvingen we 54 bruikbare reacties van transportexperts uit beide landen. Daarmee komt het totaal op 93 deelnemers. Dit bleek voldoende voor solide resultaten.

4. De resultaten

4.1 Inzichten op basis van de stellingen

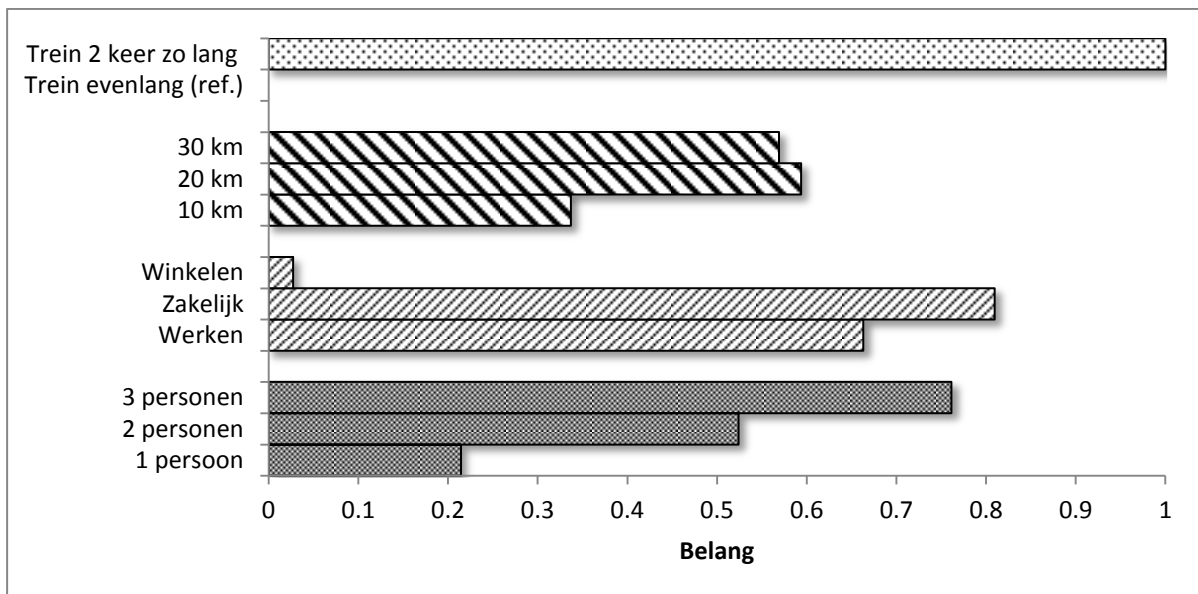
Naast de hierboven beschreven dilemma's kregen respondenten ook enkele stellingen voorgelegd. Circa 34% gaf aan het eens te zijn met de stelling "Rekeningrijden dient zo snel mogelijk te worden ingevoerd". Nog eens 26% was het hier *helemaal mee eens*. Echter, als we de cijfers opsplitsen dan blijkt dat er enkel onder de door ons gecontacteerde mobiliteitsexperts een meerderheid te vinden is voor rekeningrijden. Verder is hier het verschil in transportmodus opvallend. Zij die voornamelijk met de wagen naar het werk reizen reageren voornamelijk negatief (68%). Terwijl er bij de overige pendelaars juist een meerderheid voor rekeningrijden is. De relatie tussen rekeningrijden en de perceptie van het fileprobleem is opmerkelijk. De perceptie van het fileprobleem werd getoetst aan de hand van de stelling "het fileprobleem valt nog wel mee". Een meerderheid van de voorstanders van rekeningrijden was het hier (*helemaal*) *mee eens*. De tegenstanders van rekeningrijden vinden dan weer dat het fileprobleem niet meevalt. Meer dan 70% van de mensen die te kennen hadden gegeven het helemaal niet eens te zijn met de stelling over rekeningrijden, zijn het ook niet eens met deze stelling over het fileprobleem. Met andere woorden: zij die de files niet als problematisch beschouwen, zien wel belang in het invoeren van rekeningrijden en zij die de files wel problematisch achten zijn juist geen voorstander van rekeningrijden. Dit betekent waarschijnlijk dat men de wenselijkheid van het invoeren van rekeningrijden op een andere grondslag dan het verminderen van het fileleed beoordeelt.

4.2 Inzichten op basis van het experiment

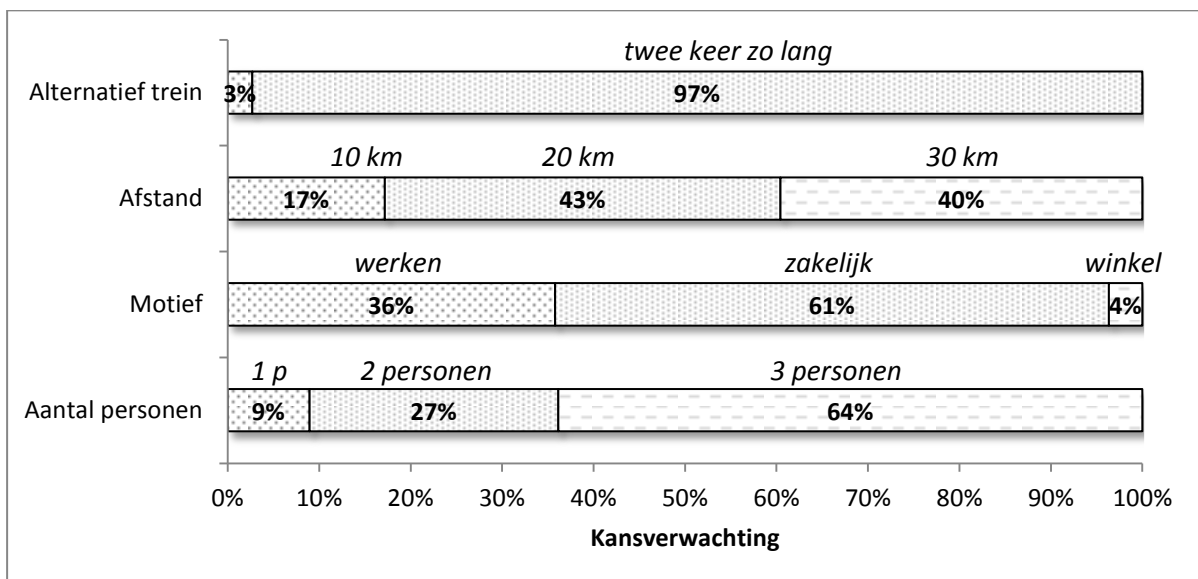
De resultaten van het experiment zijn gepresenteerd in *Figuur 2* en *Figuur 3*. We kunnen op basis hiervan concluderen dat men het meeste recht heeft om te rijden wanneer de reis met de trein twee maal zo lang zou duren. Maar indien de trein een prima alternatief vormt en geen extra reistijd oplevert, dan heeft men het minste recht om met de auto te rijden. *Figuur 3* interpreteert dezelfde resultaten op een lichtjes andere manier. Circa 97% van de respondenten meent dat men meer recht heeft om te rijden indien de treinrit twee keer zo lang zou duren, indien het dilemma zich tot deze vraag zou beperken. Ten aanzien van reisafstand zien we de minst uitgesproken resultaten. Er wordt geen significant onderscheid gemaakt tussen 20 of 30 kilometer. Kortere ritten, van 10 kilometer, kunnen op minder mededogen rekenen. We vermoeden dat dit voornamelijk het gevolg is van een niet expliciet opgenomen alternatief, namelijk de fiets of het lokale openbaar vervoer. Dit wordt ondersteund door de opmerkingen van enkele

deelnemers aan het experiment. Werkgerelateerde verplaatsingen, hetzij pendelen of zakelijke trips, scoren duidelijk beter dan trips met als motief 'winkelen'. Tot slot zien we dat carpooling op een zekere waardering kan rekenen van de deelnemers aan ons experiment: een wagen met meerdere inzittenden heeft meer recht op een stukje weg in de spits.

Binnen de beperkingen van ons experiment kunnen we concluderen dat een wagen het meeste recht heeft op een deel van de schaarse wegcapaciteit wanneer er 3 personen inzitten, die op weg zijn naar een klant die zich op meer dan 10 kilometer afstand bevindt en wanneer de reis met de trein twee maal zo lang zou duren. Het minste aanspraak maakt iemand die alleen in de auto zit en op weg naar een winkel is op 10 kilometer van de woning en die er met de trein niet langer over zou doen.



Figuur 2: Gestandaardiseerde waarden van het panel mixed logit model (n=93)

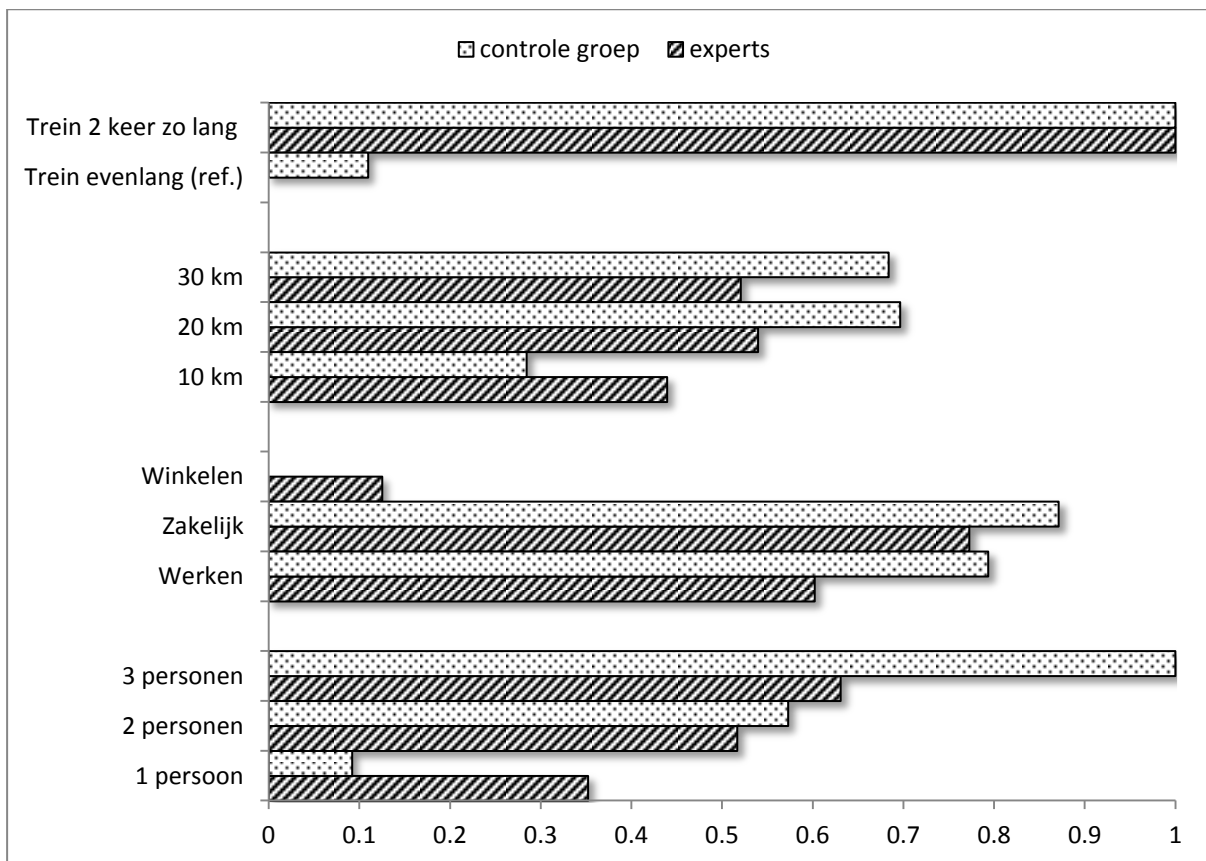


Figuur 3: Verwachte selectiekans per aspect (n=93)

4.3 De verschillen tussen de deelnemers

De verschillen tussen de diverse deelnemers aan het experiment zijn dermate beperkt dat deze niet tot fundamenteel andere conclusies zullen leiden. We verwachten op basis hiervan dan ook dat het verder uitbreiden van de steekproefomvang weinig toegevoegde waarde heeft.

We observeren beperkte verschillen tussen de transportexperts en de controlegroep van administratief personeel. De experts kijken bovengemiddeld sterk naar de concurrentiepositie van de trein. Ten aanzien van de overige aspecten is men (mede daarom) juist meer gematigd. Deskundigen blijken vooral meer begrip te hebben voor de autosolist, het onderscheid tussen het aantal personen in de wagen wordt slechts in beperkte mate gemaakt. Dit wordt gereflecteerd in de reacties op de stelling "carpoolen dient meer gepromoot te worden". De controlegroep reageerde hier duidelijk positiever op. De helft van hen was het hier *helemaal mee eens*, tegenover 24% van de deskundigen. Ook observeren we dat reisafstand er nauwelijks toe doet voor de mobiliteitsprofessionals. Tot slot merken we op dat de samenstelling van de twee categorieën verschilt: zo zijn vrouwen oververtegenwoordigd in onze controlegroep en zijn de experts zowel uit Nederland als België afkomstig, terwijl de controlegroep volledig Belgisch is.



Figuur 4: Vergelijking van de waarden voor de experts en de controlegroep

5. Slot

5.1 Discussie

Het bovenstaande eenvoudige experiment vat tot op zekere hoogte de heersende moraal met betrekking tot rekeningrijden. We beweren niet dat de heersende moraal ons vertelt wat goed of rechtvaardig is, en we kennen ook niet de individuele redenen waarom respondenten het ene of andere kiezen in een dilemma. Het was een eenvoudig experiment waarin afhankelijkheden en kenmerken van het transportsysteem grotendeels buiten beschouwing werden gelaten. Het was opvallend dat indien een filerijder ergens even snel met de trein kon komen, dat hij of zij dan weinig recht heeft om voor de auto te kiezen. Dat minder files, de trein minder aantrekkelijk maakt, lieten we hier buiten beschouwing, evenals de kostprijs, het comfort en drukte in de treinen. En wat met de wetenschap dat in 94% van alle dagelijkse 6,6 miljoen autoritten in Nederland de reis met de wagen meer dan twee keer zo snel gaat dan diezelfde rit met het openbaar vervoer? In slechts een fractie (<1%) is het openbaar vervoer sneller of even snel (Bakker en Zwaneveld 2009).⁶

Wat is dan het nut van dergelijk experiment? Wel, het is interessant om onze resultaten te plaatsen naast die over de waardering van reistijd. Vorig jaar publiceerde het KiM geactualiseerde cijfers over het reizen met de auto, de trein en het vliegtuig (Warffemius 2013). In het onderscheid op basis van reismotief treffen we een bekende volgorde aan: zakelijke verplaatsingen worden het hoogst gewaardeerd, dan volgen woon-werkverplaatsingen en overige verplaatsingsmotieven hebben de laagste 'Value of Time', conform de literatuur over rekeningrijden. De verhoudingen in ons experiment liggen echter anders. De tijdswaardering voor zakelijke verplaatsingen is 2,8 maal zo hoog als die voor woon-werkverplaatsingen in het KiM-rapport, terwijl in onze studie beide sterker aan elkaar gelijk waren. Misschien kunnen we hier wel uit concluderen dat wanneer het over onszelf gaat we zakelijke afspraken veel belangrijker vinden (KiM), dan wanneer we over een ander oordelen (deze paper). Al blijft diepgaander onderzoek nodig om deze verschillen beter te vatten.

Hetgeen deze paper vooral aantoonst is dat de case van rekeningrijden illustratief is voor het invoeren van marktmechanismen als doel op zich. Door de problematiek te herformuleren toonden we aan dat er hierbij sprake kan zijn van het tot doel verheffen van een middel. Wensen we rekeningrijden in te voeren omdat het carpoolen voordeliger maakt, meer mensen de trein doet nemen en shoppers uit de piekuren pest, of omdat we vinden dat we voor alles dienen te betalen? En is rekeningrijden geen gemakkelijks-oplossing die het fileprobleem oplost zonder dat we ons moeten buigen over de vraag wie het meeste recht heeft op wegcapaciteit? In ons experiment hadden we het over carpoolers, shoppers en pendelaars, maar wat als we respondenten hadden laten beslissen over elektrische en dieselwagens, over wegpiraten en brave huismoeders, en over managers op weg naar hun zieke moeder en joyridende klaplopers?⁷ Het debat over het verdelen van de wegcapaciteit is een ethisch debat, en dat is hetgeen ons experiment duidelijk maakt.

⁶ Autoverplaatsingen op werkdagen tussen de 10 en 30 kilometer (cfr. het experiment).

⁷ Dergelijke, zeer suggestieve, bewoordingen worden onder meer gebruikt in onderzoek over (risico)solidariteit en persoonlijke verantwoordelijkheid (Elchardus en Spruyt 2014). Bijvoorbeeld: *'Kim duikt zoals elke week het nachtleven in. Zij neemt drugs en drinkt een paar glazen alcohol. Om zes uur 's morgens besluit ze naar huis te rijden. Ze verliest de controle over het stuur en rijdt tegen een boom met als gevolg dat ze in coma ligt. Moet het ziekenfonds de kosten van haar verzorging terugbetalen zoals bij iedereen?'* (p. 10).

5.2 Conclusies

In deze bijdrage hebben we de discussie rondom rekeningrijden geherformuleerd als een discussie over wie het recht heeft om tijdens de spits te rijden. Dit omdat men de indruk kan krijgen dat rekeningrijden een doel op zich is geworden. Om de discussie te voeden werd een discrete keuze-experiment opgezet. Iedere deelnemer kreeg 12 dilemma's gepresenteerd met steeds twee verhalende situatieschetsen over andere anonieme personen. Men werd gevraagd de situatie te kiezen waarin men het meeste recht heeft om tijdens de spits te reizen. De resultaten tonen aan dat wanneer dezelfde verplaatsing twee keer zo lang zou duren met de trein, er meer begrip is voor de automobilist. Verder zien we dat mensen vinden dat carpoolers meer recht hebben om tijdens de spits te reizen. Werkgerelateerde verplaatsingen tot slot, wegen duidelijk zwaarder dan een rit naar de winkel. Door te spreken in termen van het recht op wegcapaciteit toont deze paper aan dat het debat over files en rekeningrijden een ethisch debat is.

Woord van dank

De eerste auteur had inspirerende gesprekken met, onder meer, Justin van Dijk en Bert van Wee tijdens het WSTLUR 2014 congres. Beide auteurs danken Thierry en Kim voor het nalezen van een eerdere versie van deze bijdrage.

Referenties

- Achterhuis, H. 2010. De utopie van de vrije markt. Rotterdam: Lemniscaat
- Bakker, P. en P. Zwaneveld. 2009. Het belang van openbaar vervoer, de maatschappelijke effecten op een rij. Den Haag: Centraal Planbureau en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Beyazit, E. 2011. Evaluating Social Justice in Transport: Lessons to be Learned from the Capability Approach. *Transport Reviews* **31:117-134**.
- Blauwens, G.; P. De Baere en E. Van de Voorde. 2010. *Transport Economics - Fourth Edition*. Antwerp: Uitgeverij De Boeck.
- Brenner, N.; J. Peck en N. Theodore. 2010. Variegated neoliberalization: geographies, modalities, pathways. *Global Networks* **10:182-222**.
- Buitelaar, E.; R. Van der Heijden en R. Argiolu. 2007. Managing traffic by privatization of road capacity: A property rights approach. *Transport Reviews* **27:699-713**.
- Button, K.J. 1993. *Transport Economics 2nd Edition*. Aldershot: Edward Elgar.
- Cass, N.; E. Shove; en J. Urry. 2005. Social exclusion, mobility and access. *Sociological Review* **53:539-555**.
- Elchardus, M. en B. Spruyt. 2014. *Solidariteit 2012: Een bevolkingsonderzoek; Deelrapport 3 risico en persoonlijke verantwoordelijkheid*. Geraadpleegd op: <http://www.bondmoyson.be/ovl/Informatie-zorgverleners/Publicaties-professionelen/Studies/Pages/Rapport-Tevredenheid-over-en-keuzes-in-de-gezondheidszorg.aspx> access date 8/9/2014.
- Farrington, J.H. 2007. The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography* **15:319-330**.
- Gärbling, T.; C. Jakobsson; P. Loukopoulos en S. Fujii. 2008. Acceptability of road pricing. In *Pricing in Road Transport*, ed. E. Verhoef; M. Bliemer; L. Steg en B. van Wee, 193-208. Cheltenham: Edward Elgar.
- Garrett, M. en B. Taylor. 1999. Reconsidering Social Equity in Public Transit. *Berkeley Planning Journal* **13:6-27**.
- GOCA. 2010. *Persconferentie 24 Februari 2010 Statistieken Rijbewijs & Autokeuring 2009*. Brussel: GOCA, Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs v.z.w.

- Harvey, D. 2005. *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press.
- Hau, T.D. 1992. *Economic Fundamentals of Road Pricing: A Diagrammatic Analysis*. Washington DC: The World Bank.
- Hay, A.M. 1995. Concepts of Equity, Fairness and Justice in Geographical Studies. *Transactions of the Institute of British Geographers* **20:500-508**.
- Langmyhr, T. 1997. Managing equity: The case of road pricing. *Transport Policy* **4:25-39**.
- Levine, J. en Y. Garb. 2002. Congestion pricing's conditional promise: promotion of accessibility or mobility? *Transport Policy* **9:179-188**.
- Levinson, D. 2010. Equity Effects of Road Pricing: A Review. *Transport Reviews* **30:33-57**.
- Luyten, J.; R. Kessels; P. Goos en P. Beutels. 2013. *Public preferences for prioritizing preventive and curative health care interventions: a discrete choice experiment*. University of Antwerp: Faculty of Applied Economics, research paper 2013-032.
- Martens, K. 2012. Justice in transport as justice in accessibility: applying Walzer's 'Spheres of Justice' to the transport sector. *Transportation* **39:1035-1053**.
- Mayeres, I. en S. Proost. 2003. Reforming Transport Pricing: An Economic Perspective on Equity, Efficiency and Acceptability. In *Acceptability of Transport Pricing Strategies*, ed. J. Schade en B. Schlag, 93-106. Amsterdam: Elsevier.
- Mirowski, P. 2013. *Never let a serious crisis go to waste: how neoliberalism survived the financial meltdown*. London: Verso.
- Morency, C. 2007. The ambivalence of ridesharing. *Transportation* **34:239-253**.
- Nieuwsblad 2014. Petitie tegen rekeningrijden al aan bijna 170.000 handtekeningen. http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=DMF20140217_00984556 access date 8/9/2014.
- OECD. 2013. *OECD Economic Surveys Belgium May 2013 Overview*. Paris: OECD.
- Pigou, A.C. 1932. *The economics of welfare*, 4th edition, London: MacMillan
- Saey, P. 2013. En toen was er Akkermans, minister van de mensen - Een introductie in de pioniersperiode van Vlaamse planning. In *... ter wille van de samenleving - liber amicorum Georges Allaert*, ed. L. Boelens; H. Leinfelder; en A. Pisman, 19-39. Ghent: Academia Press.
- Sager, T. 2006. Freedom as Mobility: Implications of the Distinction between Actual and Potential Travelling. *Mobilities* **1:465-488**.
- Sager, T. 2011. Neo-liberal urban planning policies: A literature survey 1990-2010. *Progress in Planning* **76:147-199**.
- Schade, J. en B. Schlag (ed.). 2003. *Acceptability of Transport Pricing Strategies*. Amsterdam: Elsevier.
- Schwanen, T. en M. Dijst. 2002. Travel-time ratios for visits to the workplace: the relationship between commuting time and work duration. *Transportation Research A* **36:573-592**.
- Staley, S. en Moore, A. 2009. *Mobility first; a new vision for transportation in a globally competitive twenty-first century*. Lanham, Maryland: Rowman & Littlefield
- Taylor, B.D. en A.T. Norton. 2009. Paying for Transportation What's a Fair Price? *Journal of Planning Literature* **24:22-36**.
- Urry, J. 2000. *Sociology beyond Societies: mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.
- Warffemius, P. 2013. *De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.