

Weg met files



Erik Verhoef

foto: Sidney Vervuurt

Erik Verhoef bijvoorbeeld, hoogleraar Ruimtelijke economie aan de VU. Hij werkt aan een probleem dat de gemoederen al jarenlang bezig houdt: verkeerscongestie, en dan vooral files. Voor hem is het fileprobleem een extern effect: een welvaartseffect waarvoor geen markt bestaat. Er is immers geen markt voor een plek op de weg of voor reistijd. "Jij maakt mijn reistijd langer door ook de weg op te gaan, maar dat kost je niets", zegt Verhoef. "Mijn welvaart in dit opzicht hangt af van wat de mensen om me heen doen. Schone lucht is ook een extern effect. Het is input voor productie, maar fabrieken hoeven er geen prijs voor te betalen. Toch kan het schaars worden, en dan is er een probleem." Wat schone lucht betreft: volgens het principe 'de vervuiler betaalt' heeft de overheid er als het ware een markt voor gecreëerd. Voor reistijd kan dat ook, al ligt het wat ingewikkelder. Want anders dan een kuub schone lucht is de ruimte op de weg in de ochtendspits voor de Coentunnel veel schaarser dan om twee uur 's middags op een weggetje in de kop van Noord-Holland. Het is dus een schaarste die

Als je denkt aan wetenschappers die bijdragen aan een beter en plezieriger leven, denk je allereerst aan medici die ons leven langer en gezonder kunnen laten verlopen, of aan techneuten die allerlei gemakkelijke snufjes bedenken. Vergeet echter de economen niet. Hun modellen kunnen helpen de recessie de kop in te drukken en ze bedenken hoe de welvaart in ontwikkelingslanden kan toenemen. Maar het gaat ze er niet alleen om hoe we met zijn allen zo rijk mogelijk kunnen worden. Ze bedenken ook hoe we geld kunnen inzetten om de maatschappij optimaal in te richten.

afhankelijk is van plaats en tijd.

Economen zien al decennialang met lede ogen aan hoe auto's dagelijks in de rij staan. "Op geen enkel ander terrein is het gebruik van prijzen zo irrationeel, zo gedateerd en zo verspillend als in het stedelijk vervoer", zei econoom en Nobelprijswinnaar William Vickrey meer dan veertig jaar geleden al. En het is nergens voor nodig, volgens Verhoef en veel collega-economen.

"De Coentunnel is een knelpunt dat een bepaald aantal auto's per minuut kan laten passeren", legt Verhoef uit. "Een file ontstaat en groeit als er meer auto's naar deze bottleneck toe komen dan de capaciteit toelaat. De vraag is waarom weggebruikers niet met een stroom arriveren die gelijk is aan de capaciteit; het antwoord is dat heel veel mensen rond negen uur op hun werk moeten zijn. Allemaal om negen uur aankomen, lukt niet, omdat niet iedereen op het gewenste tijdstip door de Coentunnel kan. Ze kunnen twee dingen doen: voor lief nemen dat ze iets te laat komen en in de file gaan staan, of extra vroeg van huis vertrekken