



Draagvlak door transparantie

Auteur(s):

Smith, F.E.

De auteur is werkzaam bij de anwb.fsmith@anwb.nl**Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4391, pagina D30, 21 december 2002

Rubriek:

Dossier: Weg voor je geld

Trefwoord(en):

mobilisten

Het profijtbeginsel lijkt een aansprekend principe. Het is gebaseerd op een uitermate praktisch uitgangspunt: de gebruiker ervaart tegenwaarde voor zijn betaling. Het is interessant om te ontdekken of het principe ook kan werken bij het gebruik van weginfrastructuur in het bijzonder. Voor de anwb geldt daarbij een belangrijke voorwaarde: draagvlak bij de gebruiker.

De studie 'Weg voor je geld' beperkt zich tot het betalen voor weginfrastructuur. Dat is begrijpelijk, maar tevens jammer. De totale kosten die de gebruiker ervaart worden immers niet uitsluitend bepaald door het gebruik van de weg. Ook de aanschaf, onderhoud, verzekering en brandstofkosten bepalen uiteindelijk de werkelijke kosten voor een verplaatsing. Om een goed vergelijk met andere modaliteiten mogelijk te maken, is het goed de gebruiker inzicht te geven in de totale kosten van zijn verplaatsing. En dat liefst voordat hij de keuze heeft gemaakt voor een bepaalde modaliteit. Het variabel maken van kosten is een principe dat daarbij goed kan worden gehanteerd.

Het in de studie gekozen model om de kosten voor het gebruik van de weg in rekening te brengen, helpt niet om dat doel te bereiken. Om het model goed te laten werken, worden liefst drie verschillende betalingen geïntroduceerd: een basiskilometerheffing, een vaste component motorrijtuigenbelasting (deze bedraagt ongeveer een kwart van de huidige mrb) en een optimale congestieheffing. Waarschijnlijk hebben deze betalingen elk een eigen afrekenmoment. Dat maakt het vergelijken van kosten en daarmee van vervoerwijzen beslist niet eenvoudiger en brengt het verantwoord kunnen kiezen een stap verder weg.

Ook op dit moment worden verschillende soorten kosten in rekening gebracht door met name de overheid. Houderschapsbelasting, provinciale opcenten, accijns op brandstof en btw bijvoorbeeld. Onduidelijk is waarvoor deze kosten in rekening worden gebracht en of deze kosten nog wel een relatie hebben met het gebruik van het voertuig. De houderschapsbelasting heeft een grondslag (de massa van het voertuig) die is vastgesteld in de tijd dat die belasting nog wegebelaasting heette. Het veronderstelt een vergoeding in rekening te brengen voor het gebruik van de weg. Maar gebruikers ervaren dat al lang niet meer zo. Zij blijven zich afvragen waarvoor zij nu feitelijk betalen. Met andere heffingen en accijnzen is dat niet anders.

Wanneer de kosten inzichtelijk worden gemaakt, zal dat op weinig onbegrip bij de gebruiker stuiten. Net als in een restaurant is het begrijpelijk en acceptabel dat je meer betaalt als je meer hebt geconsumeerd. Zeker wanneer die consumptie inzichtelijk wordt gemaakt door een gespecificeerde rekening.

Zo'n systeem laat zich moeilijk combineren met prijsmechanismen die louter tot doel hebben de vraag te beïnvloeden. Een congestieheffing is zo'n mechanisme. Indien de overheid zich van een dergelijk mechanisme bedient, worden twee systemen door elkaar geklutst. Het in rekening brengen van gemaakte kosten enerzijds, het afdwingen van gewenst gedrag anderzijds. Bij een systeem dat zich presenteert als marktgericht en dat werkt volgens een profijtbeginsel zijn dergelijke stuurmechanismen moeilijk uit te leggen.

Als enige aanbieder van weginfrastructuur mag de overheid worden beschouwd als monopolist. Dat schept verplichtingen. Transparantie van hetgeen in rekening wordt gebracht is een absolute vereiste. Zeker wanneer je integer wilt overkomen en draagvlak en begrip wilt creëren voor de gevraagde betaling. In een vrije markt wordt een niet marktconforme prijs gecorrigeerd door concurrentie. De gebruiker heeft dan de keuze voor een concurrerend aanbod. Helaas is dat bij het gebruik van de weg niet het geval.

Een congestieheffing is ook om een andere reden moeilijk uit te leggen. De gebruiker heeft op dit moment het beeld dat hij voldoende betaalt en dat uit die betalingen ook aanvullende infrastructuur gefinancierd zou moeten kunnen worden. Extra heffingen worden met argusogen bekeken. Vooraf aan laten leggen en er daarna voor laten betalen kan een manier zijn om extra betalingen te verklaren. De klant krijgt dan iets terug voor zijn geld. Vooraf betalen is lastig te verkopen aan een consument die de betrouwbaarheid van de overheid niet erg hoog acht.

Op termijn kan de gebruiker wellicht duidelijk worden gemaakt dat de kosten van een bepaald traject hoger zijn omdat niet meer ruimte beschikbaar is. Met parkeren is daar al sprake van. Daar ervaart de gebruiker het als logisch dat een parkeerplaats in het centrum meer kost dan parkeren aan de rand van de stad. Het directe voordeel is dat men tot voor de deur kan komen. Als men het echt nodig vindt, betaalt men voor dat comfort.

Belangrijk aandachtspunt is overigens de manier waarop over het onderwerp wordt gecommuniceerd. In het recente verleden heeft het thema zich mogen verheugen in veel negatieve publiciteit. Vaak veroorzaakt door onzorgvuldige communicatie. De term rekeningrijden was een voorbeeld van een slecht gekozen terminologie.

Wanneer wordt nagedacht over het betalen voor het gebruik van de weg, moet dit in relatie worden gebracht met de overige kosten die tezamen de prijs van de verplaatsing bepalen. Ook moet de reiziger een vergelijking kunnen maken met de kosten van andere vervoermodaliteiten.

Dossier Weg voor je geld

P.J.C.M. van den Berg: [Weg voor je geld?](#)

P.D. Groot: [De cultuur van het heffen](#)

E.T. Verhoef: [Zelffinanciering en beslisregel](#)

J.W.M. Dings: [Hoe prikkelbaar is de automobilist?](#)

P. Rietveld: [Heffen zonder wegaanleg](#)

E. Pommer, L. Ruitenbergh: [Weglekkend inkomen?](#)

C.C. Koopmans: [Kosten-batenanalyse blijft nodig](#)

G.P. van Wee: [Congestie weg?](#)

J. Rouwendal: [Zelffinanciering: praktisch mogelijk?](#)

G.A. Marlet, J.P. Poort: [Tol toereikend](#)

S.A. Rienstra, F. Rosenberg, E. Schol: [Weg besluitvorming?](#)

D.J. Kraan: [Heffingen en de rijksbegroting](#)

J. de Vries: [Geen Weginfra bv!](#)

F.E. Smith: [Draagvlak door transpiratie](#)

A.P. Mesker: [Waar voor je geld](#)

W. Jonkhoff: [Theorie en praktijk](#)
