

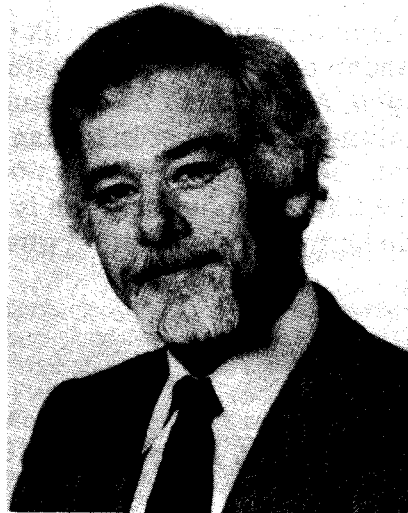
Het reiskostenforfait

Eindelijk! Eindelijk weer eens een echte kabinetscrisis. Net zoals de jongeren onder ons zich vertwijfeld afvragen hoe de echte hete zomer in Nederland eruit ziet, is er ook een gezonde sensationele nieuwsgierigheid naar een Nederlandse kabinetscrisis. Aan beide behoeften wordt nu naar het schijnt voldaan. Als de schijn niet bedriegt kunnen wij ook weer een lange formatieperiode vol schijnbewegingen tegemoet zien. Immers, al is de verhouding tussen CDA en VVD wat bedorven en al wordt er sympathiek gepraat over de PvdA die nu ook eens een kans moet krijgen, de getalsverhoudingen zijn zodanig dat een uiteindelijke coalitie CDA-VVD toch wel zeer waarschijnlijk is.

Het bereiken van zo'n kabinet zal echter veel barensweeën kosten, want het is natuurlijk niet te verkopen dat de crisis om niets zou zijn uitgebarsten. Waarom denk ik dat een weer opzetten van de oude coalitie toch waarschijnlijk is? In de eerste plaats is het herstelbeleid van de kabinetten-Lubbers zoals ook uit het laatste OESO-rapport blijkt gewoon goed geweest en zou een PvdA die zich als regeringspartij moet profileren, moeten aansturen op een beleid dat het huidige beleid niet continueert, bij voorbeeld met een herinstelling van de heilloze koppeling van lonen, ambtenarensalarissen en uitkeringen. Het valt niet in te zien dat het gros van de CDA-kiezers dat echt leuk zou vinden. In de tweede plaats is er de haarscherpe analyse in *Intermediair* van enige weken geleden waarin wordt uitgelegd dat de CDA in een CDA-VVD-kabinet, zo dit een meerderheid kan halen, op rozen zit terwijl in een kabinet met de PvdA het CDA geen machtoverschot van betekenis zal kunnen hebben.

De aanleiding van de crisis, wel te onderscheiden van de oorzaak zoals we vroeger leerden bij de geschiedenisles, is dit keer wel erg onbenullig geweest. Wat is het reiskostenforfait nou voor bananenschil? Iedereen is het er wel over eens dat wij met alle macht ons milieu zullen moeten verdedigen. Eén van de belangrijke factoren waarom wij zo lichtzinnig met ons milieu zijn omgegaan is ongetwijfeld onze onwil geweest een prijs te hechten aan milieuverontreiniging. Beter laat dan nooit zullen wij de werking van het marktmechanisme moeten gaan uitbuiten en de vervuiler moeten laten betalen voor zijn daden. En één van de belangrijke veroorzakers van de vervuiling is het automobilisme, het botulisme van de weg. Een hele tijd

B.M.S. van Praag



gaat het goed, maar is eenmaal een kritische grens overschreden, dan krijgen we de smog- en filevorming.

De vraag is echter of de afschaffing van het reiskostenforfait het machtige milieuwapen is waar de milieuministers Smit en Nijpels het voor houden. Naar mijn mening is het wapen tamelijk bot. Beweerd wordt, dat men daarmee de automobilist het openbaar vervoer in drijft. Geldt dit echter ook voor de belastingplichtige die nu al met de trein reist of voor degene die rijdt met een auto van de zaak? En hoe staat het met de tweede auto van mevrouw of de auto van de WAO-trekker of de gepensioneerde die wel naar zijn kinderen rijdt maar dit niet als reiskosten kan opvoeren? Hoe zit het met de vele bedrijfsauto's van de kleine zelfstandigen, met de vrachtauto's en de autobussen? En zelfs bij het effect op het prototype in de ministeriële verbeeldingswereld, de echte woon-werkforens, kan men vraagtekens zetten. Een secretaresse van de Erasmus Universiteit woont in Berkel-Rodenrijs onder de rook van Rotterdam op een afstand van circa 12 kilometer van de universiteit. Met het openbaar vervoer doet zij over een enkele reis bijna anderhalf uur, dat wil zeggen overdag, want 's avonds ligt het allemaal nog moeilijker. Met de auto doet zij er 20 minuten over. Is het gek, dat zij de auto neemt?

Het ideale middel om het autoverkeer te beperken is inderdaad 'road-pricing'. De vraag is echter of dit in de praktijk haalbaar zal blijken. Het meetnet op zich is zeer duur en er zullen zich natuurlijk vele sluiproutes ontwikkelen, die

de verkeersveiligheid en de rust op secundaire wegen niet bevorderen. Het redelijkste middel lijkt toch wel een road-pricing die elke kilometer belast door middel van een extra accijnsheffing met eventueel een reductie van de wegenbelasting. Het 'grenseffect' is natuurlijk niet te ontkennen maar ook nu verschillen de benzineprijzen al internationaal. Eventueel is het voorstelbaar de accijnsheffing te differentiëren naar regio, waarbij de grensstreken minder belast worden en de Randstad, waar de verkeersdruk het zwaarst is, ook het zwaarste wordt belast. Deze differentiatie is verdedigbaar wanneer men de extra accijns niet interpreteert als een belasting maar als een specifieke vergoeding voor de milieuschade die de auto veroorzaakt, en deze schade is nu eenmaal in Amsterdam veel groter dan bij voorbeeld in Drenthe.

Een tweede middel, dat ook te beargumenteren is als de heffing van een prijs op een schaars goed, is een forse heffing op parkeerplaatsen, parkeervignetten of parkeergarages. Deze heffing kan naar keuze worden betaald door de automobilist of bij voorbeeld door de werkgever, die een parkeergarage voor zijn werknemers aanhoudt. Wat er ook besloten wordt, alleen de vertraging al van ettelijke maanden bij de besluitvorming omtrent het Nationaal Milieubeleidsplan valt te betreuren. Het sop is de kool niet waard.