

Anders betalen voor mobiliteit feest voor babyboomers

Is het huidige systeem van betalen voor automobility wel aan vervanging toe? Rekent men zich met de kosten-batenanalyses, *ex ante*, niet ten onrechte rijk met Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)? Zijn de analyses wel volledig?

Het debat over Anders Betalen voor Mobiliteit moet een andere richting krijgen. Het debat moet niet gaan over het effect op files, maar over doelstellingen van financieel-economisch beleid in brede zin. Een beleidsomgeving in de heffing van 7,5 miljard euro belastingen per jaar is te omvangrijk om te laten stoeien op de uitkomsten van traditionele verkeerskundige modellen. Besluitvorming over ABvM vraagt om een bredere beleidsanalyse. De kans is groot dat files niet zullen verdwijnen. De kans op tegenvallende belastingopbrengsten en negatieve effecten op de betalingsbalans mogen niet worden genegeerd.

Van micro naar macro: De nieuwe Citroën C5 staat te pronken voor de deur. Waarschijnlijk de laatste want door de afschaffing van de BPM met Anders Betalen voor Mobiliteit wordt de volgende auto vast een Citroën C6. Met BPM kost deze auto 68 duizend euro maar zonder BPM kost deze 48 duizend euro. Het ultieme geluk, het bezit van een C6 wordt bereikbaar.

De C5 kost thans 888 euro per jaar aan motorrijtuigenbelasting. Voor dat bedrag kan straks buiten de spits, bij 5,8 cent vlakke heffing, 15.310 kilometer in Nederland worden gereden. Dat zijn veel kilometers voor gepensioneerde babyboomers. Ze houden vast wel geld over om zo nu en dan congestieheffing te kunnen betalen. Hoewel, deert de congestieheffing hen? Nee, in de ochtend vertrekken ze toch niet al te vroeg. Vroeger vertrekken om de avondspits te mijden? Zonde van de tijd. Bovendien, een extra uurtje parkeren in de stad kost al snel twee tot vier euro; daar kan twintig tot veertig kilometer congestieheffing voor worden betaald. Bovendien, dankzij de congestieheffing zou er toch geen file zijn en zijn ze op tijd thuis.

Dit gedrag en deze zonden beleven de babyboomers straks zonder gevoelens van schaamte. Het is een geschenk van nieuw beleid, niet betalen voor het bezit, maar voor het gebruik van de auto.

Nu maar hopen dat niet veel babyboomers zo denken. Hopen dat niemand op het idee komt dat het huidige systeem zo gek nog niet is. Hopen dat de buitenlandse autofabrikanten, de importeurs of de dealers de prijzen niet gaan verhogen om een deel van de prijsverlaging door de afschaffing van de BPM naar zich toe te halen. Hopen dat niemand gaat denken dat die babyboomers veel openbare ruimte in beslag nemen met hun bezit en er overal parkeerbelastingen worden ingevoerd. Hopen dat niemand denkt dat de wegen ook aangelegd en onderhouden worden voor babyboomers die weinig rijden, maar wel overal veilige wegen willen hebben. Hopen dat men niet gaat denken dat de wegen, net als natuur, een bestaanswaarde hebben en dat daar best voor mag worden betaald. Geen gebruiksheffingen maar een belasting bestaanswaarde wegen (bbw). De bbw uiteindelijk dan als vervanging van de huidige motorrijtuigenbelasting.

Laat niemand dat bedenken, want de babyboomers verheugen zich op een oude dag, waarop naar hartenlust, in alle luxe, kan worden gereden op minder drukke wegen tegen schappelijke kosten. Of kan het vraagstuk van betalen voor mobiliteit vanuit een andere invalshoek worden bekeken? Bezien door de bril van de emotie-economie: hoe komen keuzes tot stand? Vanuit de optiek van markten en marktwerking, of van producenten- en consumentensurplusen. Analyses op basis van de prijs als resultante van vraag en aanbod, en niet als sturingsinstrument van de overheid om de vraag naar verplaatsingen te regisseren of te reduceren. Laat het vraagstuk vallen onder het thema doelstellingen en instrumenten van economische politiek en de leer van openbare financiën, en niet onder uitkomsten van verkeerskundige modellen. Verkeersmodellen zijn ontwikkeld om routekeuzes van personen te berekenen. Deze modellen zijn niet ontwikkeld om de effecten van fiscale regimes op autobezit en autogebruik door te rekenen op de welvaart van onze samenleving en zeker niet op de effecten van de verdeling van de welvaart over bedrijven, huishoudens of de schatkist. De welvaartseffecten en de effecten op de herverdeling van de welvaart van ABvM kunnen weleens geheel anders uitpakken dan nu berekend. Mogelijk meer en vooral grotere auto's, gewoon nog altijd files, een herverdeling van welvaart tussen werkenden en niet werkenden, tussen generaties en tussen binnen- en buitenland. De beleidskeuzes moeten beter worden onderbouwd.

LITERATUUR

Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving (2008) *Effecten van omzetting van de aanschafbelasting op personenauto's in een kilometerprijs*. CPB Document Nr 166. Den Haag: CPB.

BAS VAN HOLST

Directeur-eigenaar van Doctorandus B.V.

