



Kilometerheffing exit

Een van de problemen van Nederland is de congestie op de wegen. Heel beeldend spreekt men wel van een verkeersinfarct. Het is natuurlijk duidelijk dat het gebruik van de weg niet voor niks gaat. Uiteraard kan men niet zonder wegensysteem en de evidente gunstige positieve effecten dicteren welhaast om het wegensysteem als publiek goed beschikbaar te stellen. Maar dat leidt ook tot het gevoel dat weggebruik gratis is, en dat is nu ook weer niet zo. Wanneer het gebruik te uitbundig is, komen er files en dat leidt tot extra kosten voor de automobilist: voor zichzelf en voor de medeweggebruikers wie hij de weg verspert.

De oplossing die natuurlijk voor de hand ligt om het schaarse goed ruimte op de weg rechtvaardig te verdelen, is dan beprijzing. Tot in het recente verleden was dat alleen maar mogelijk door tolheffing, maar nu lijken er ook nieuwe middelen voorhanden te zijn. Het gaat dan om bepaalde versies van een TomTom-achtige toepassing, waarmee elke auto op de weg kan worden geobserveerd en gedifferentieerd naar locatie, tijdstip van de dag, gewicht of CO₂-uitstoot. Elke auto krijgt zo'n kastje aan boord en hiermee kan op continubasis het weggebruik van de automobilist worden geobserveerd. De binnenkomende signalen worden vermenigvuldigd met het geldende tarief en eenmaal per maand krijgt de automobilist een rekening voor zijn weggebruik. Om inbreuken op de privacy te voorkomen, is het ook mogelijk alleen de eindbedragen in de auto op te slaan en de locatie- en tijdgegevens te onderdrukken.

Men zou zeggen dat het hier gaat om de ideale oplossing voor een vraagstuk waar verkeerseconomen en beheerders van publieke goederen al tweehonderd jaar lang mee worstelen. Allereerst vermijdt men de hinderlijke tolpoortjes, die altijd tot oponthoud en filevorming leiden. In de tweede plaats lijkt een eindeloze differentiatie van het tarief moeiteloos door te voeren en in de werkelijkheid te implementeren. Het is immers duidelijk dat de methode in een tijd van mobiele telefoon, GPS en autonavigatie technisch niet al te veel problemen kan geven. In de derde plaats wordt het mogelijk naar echt verbruik te belasten en bovendien de vervuiler te laten betalen. Men kan zich voorstellen dat bepaalde mensen of instanties met afwijkende tarieven te doen krijgen, bijvoorbeeld het openbaar vervoer met autobusdiensten, of invaliden en bejaarden die voor hun sociale mobiliteit afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Men zou het tarief ook kunnen differentiëren naar mate van groenheid, waarbij de benzineslurper een hogere prijs per kilometer betaalt dan het elektrische autootje. De opbrengsten vervangen natuurlijk de

bestaande wegen- en aanschafbelasting, die kunnen vervallen en daarmee ook het hele inningsapparaat daarvoor. Het is dan ook onbegrijpelijk dat de Tweede Kamer niet durft door te pakken en de plannen afserveert na vele jaren voorbereiding. Partijen zijn gezwicht voor demagogische bangmakerij, die op vele websites welig tiert.

Welke bezwaren zijn inderdaad het overdenken waard?

Een belangrijk punt is de privacy. Op websites figureert het begrip stasi-kastje, waarmee de inktzwarte bedreiging van een maatschappij naar Oost-Duits model wordt geïnsinueerd. Het kan niet ontkend worden dat zo'n instrument kan worden ingezet voor een *Big-Brother-is-watching-you*-maatschappij. Maar geldt dat niet ook voor het mobieltje, het gebruik van e-mail, digitale televisie, en nog veel andere handige gadgets waar we aan verslaafd zijn geraakt? Ook het gebruik van die zaken laat sporen achter, die kunnen, en die inderdaad ook worden, geregistreerd. Moeten we daarom het mobieltje bij wet verbieden? Nee, natuurlijk. We moeten alleen zorgen voor een waterdichte privacy-bewaking.

Een tweede probleem zijn de kosten van de vereiste infrastructuur. Deze zijn eenmalig en waarschijnlijk van dezelfde schaal als die nodig waren voor de invoering van de mobiele telefoon.

Ten slotte de invoering. Is het eerlijk wanneer iemand juist voor de invoering van het systeem tienduizend euro bpm heeft betaald, dat hij dan na de invoering moet overschakelen naar het nieuwe systeem en dus in feite dubbele belasting gaat betalen? Nee, dat is niet eerlijk, maar in dit systeem kan er ook uitermate makkelijk voor worden gecorrigeerd, bijvoorbeeld door de oude bezitter eerst zijn bpm-krediet te laten opgebruiken. Het prachtige van dit systeem is juist dat het zo individualiseerbaar is.

Toch is het boeiend om te zien dat een van de weinige niet-discutabele resultaten van de economische wetenschap op zo demagogische wijze de prut in gedraaid kan worden. De CDA-parlementariër die op de televisie de doodsteek toebrecht aan de kilometerheffing wist nog op weinig geloofwaardige wijze uit te brengen dat een soortgelijk systeem, maar dan niet dit, er in de komende decennia toch wel zou komen. Het zou kunnen, maar ik weet het zo net nog niet. Bij de bevolkingskrimp en vergrijzing die we mogen verwachten in de komende decennia zouden de files wel eens als sneeuw voor de zon kunnen wegsmelten. Oudjes zitten liever thuis, ook als ze zich überhaupt nog een auto kunnen permitteren.