



## Nederland eindelijk mobiel

**Auteur(s):**

Lecq, S.G., van der.  
Hoofdredacteur ESB

**Verschenen in:**

ESB, 88e jaargang, nr. 4394, pagina 49, 7 februari 2003

**Rubriek:**

Van de redactie

**Trefwoord(en):**

*Na de mobimiles van Roel Pieper hebben we sinds vorige week het mobitarief. Dit is een heffing die automobilisten wordt opgelegd, als het recente advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat tenminste wordt opgevolgd<sup>1</sup>. Het is de zoveelste variant op de kilometerheffing, het rekeningrijden, de Pieper-poortjes en wat dies meer zij. Waarom zou het deze keer wel lukken en is Nederland daarbij gebaat?*

**Het plan ziet er helder uit. De automobilist betaalt een vlak tarief per gereden kilometer, plus een spitstarief voor de kilometers die tijdens spitsuren en op spitslocaties worden gereden. Ogenschijnlijk lijkt dat laatste tarief te helpen om verplaatsingen in de spits te ontmoedigen en verplaatsingen buiten de spits relatief aantrekkelijk te maken. Toch stuit het op bezwaren. De vraag naar spitsvervoer is immers tamelijk prijsinelastisch omdat veel reizigers hun werktijden slechts beperkt kunnen variëren. Eer zij door tarieven hun reistijden gaan veranderen, moeten deze wel zo hoog zijn dat spitsrijden een exclusieve bezigheid voor rijken wordt. Niet alle filerijders zijn rijk: sommigen moeten gewoon naar hun werk. Wie in het bedrijfsleven zit, kan veelal het mobitarief afwentelen via het eigen uurtarief. Dat is zo gek nog niet, want dan zijn de externe effecten van de mobiliteit op dat moment g nternaliseerd in de kosten van de productie of dienstverlening die daarmee mogelijk wordt gemaakt. Dat werkt echter alleen als medewerkers de spitsheffing bij hun werkgever kunnen declareren, hetgeen op zijn minst transactiekosten met zich meebrengt.**

Naast het spitstarief is er de zogeheten platte heffing, die naar verwachting niet minder dan acht cent per kilometer gaat bedragen. Ter compensatie hiervan vervallen enkele andere heffingen, zoals die bij aanschaf van een auto en de motorrijtuigenbelasting. De automobilisten die minder dan 18.000 kilometer per jaar rijden gaan erop vooruit en de kilometervreters moeten inleveren. Dat is precies de bedoeling, want wie meer rijdt, belast het wegennet sterker. Toch zitten ook hier haken en ogen aan. Ten eerste is er de vraag wat er met het opgebrachte geld gebeurt. Volgens het voorstel komt het terecht in een Nationaal Mobiliteitsfonds, waaruit verbetering van de vervoersinfrastructuur wordt betaald. Het is echter de vraag of de autorijdende burger dit vertrouwt. Ervaringen met een kwartje van Kok dat bij nader inzien zes eurocent blijkt te zijn en snelwegen die dan weer wel en dan weer niet worden aangelegd, stemmen niet hoopvol. Voor acceptatie zal het plan dus waarborgen moeten bieden voor de in het voorstel bepaalde bestemming van deze gelden door deze duidelijk te oormerken, of het fonds vergaand te verzelfstandigen dan wel onder toezicht te plaatsen. Dan nog rest de vraag wie gaat bepalen welke infrastructurele voorzieningen eerst worden gerealiseerd. De brug bij Zaltbommel op de A2 komt ongetwijfeld snel aan bod omdat de dagelijkse files opvallen. De nog nimmer verlengde A4 Midden-Delfland is echter minder herkenbaar als knelpunt omdat dit traject nog niet bestaat. Het stellen van prioriteiten kan dus niet alleen op basis van congestie plaatsvinden. De tegengestelde belangen bij het maken van keuzes zullen op transparante wijze binnen het mobiliteitsfonds op elkaar moeten worden afgestemd om de mobitarief-betalende automobilisten gemotiveerd te houden. Ten tweede is er iets merkwaardigs met het fonds, want ook spoorwegen worden eruit betaald. Deze kruissubsidie van automobilist naar treinreiziger kan moeilijk op economische gronden worden verantwoord. De niet-economische motieven lijken te zijn dat met de trein reizen eigenlijk beter is dan met de auto reizen. De treinreizigers hoeven immers iets minder voor hun kaartje te betalen dan de integrale kostprijs van hun reis, terwijl de automobilisten iets meer moeten betalen dan de integrale kostprijs van hun kilometers. Dit kan worden gemotiveerd uit de milieuschade door autorijden, die inderdaad substantieel is. Echter, zou deze op economisch efficiënte wijze worden doorberekend aan de veroorzaker van de belasting, dan zou het voor de hand liggen de daarmee gegenereerde gelden ten goede te laten komen aan milieuhervest, zoals de aanplant van bossen en het plaatsen van nachtdonker-beschermdende lantaarns. Ook de treinreiziger zou zich dan geconfronteerd zien met een opslag op het treinkaartje, want de elektriciteit van treinen moet ook worden opgewekt, met alle gevolgen van dien. Al met al is er dus weinig onderbouwing voor de beoogde kruissubsidiëring en ontbreekt helaas het milieu in de plannen. Rest de vraag of Nederland hier toch bij gebaat is. Als het inderdaad waar is dat mensen minder gaan rijden door een platte heffing per kilometer, dan is het plan al snel een verbetering ten opzichte van de huidige situatie<sup>2</sup>. Ervaringen met accijnsverhoging op benzine leren echter dat de vraag naar autokilometers niet bijster prijselastisch is. Het principe dat de gebruiker betaalt, wordt niettemin doorgaans als rechtvaardig gezien en kan voldoende steun voor het fonds genereren. De vraag of naast de platte heffing ook een spitstarief moet worden ingevoerd, verdient om eerdergenoemde redenen wel nadere afweging. Door de uitvoering van de infrastructurele verbeteringen en de directe koppeling van de uitgaven aan de inkomsten, ontstaat een draagvlak dat groter is dan dat voor de motorrijtuigenbelasting en de aanschafbelasting. Dit vergroot de slaagkans van het mobiliteitsplan.

1 [www.raadvenw.nl](http://www.raadvenw.nl)

2 E.T. Verhoef, P. Nijkamp en P. Rietveld, De acceptatie van rekeningrijden, ESB, 17 april 1996, blz. 341-345.

