

Plan kilometerheffing treft platteland niet

Plattelanders rijden niet meer kilometers dan stedelingen. Daarom zal een vlakke kilometerheffing plattelanders niet onevenredig treffen, betoogt Raymond Gradus.

Het Wetenschappelijk Instituut voor het CDA heeft op vorige week een voorstel gedaan tot een vlakke heffing per gereden kilometer (RD 26-1). Er is nogal wat kritiek op het plan gekomen. Niet alleen van politieke partijen.

Veel burgers denken dat een heffing in deze vorm niet aantrekkelijk is omdat het niet meeweegt wanneer en waar iemand rijdt. Omdat bijvoorbeeld vooral op het platteland wonende Friezen meer kilometers en daarmee meer kosten maken, zijn zij in het nadeel bij het voorgestelde systeem. Deze redenering berust op het misverstand dat mensen in een plattelandsprovincie meer kilometers maken dan in de rest van Nederland. In het rapport zijn cijfers opgenomen die laten zien dat bij het woon-werkverkeer, de belangrijkste verplaatsing, ook inwoners van het platteland min of meer op het gemiddelde zitten.

Omdat een gelijktijdige verlaging van de vaste autokosten van eenzelfde grootte plaatsvindt (minder BPM en motorrijtuigenbelasting), zal een ieder – afhankelijk van het type auto – bij minder dan een jaarlijks aantal van 15.000 à 20.000 kilometers minder hoeven te betalen aan de auto.

Met name de zakelijke verkeerdeelnemers zullen in onze plannen meer moeten gaan betalen. Het is in het licht daarvan opvallend dat in kringen van werkgevers men enthousiast is over beprijzing. Zij realiseren zich als geen ander dat ondanks de geplande investeringen de komende jaren de mobiliteit verder zal toenemen.

Welvaart

Alle berekeningen geven aan dat wanneer niet tot beprijzing wordt overgegaan, het aantal files in 2020 zal verdubbelen. Hierdoor zal de spits op de belangrijkste verkeersslagaders enorm toenemen en zullen bijvoorbeeld belangrijke toegangsweg naar het Noorden van het land verstopt raken. Het zou goed zijn als met name de partijen die te pas en te onpas zeggen op te komen voor de hardwerkende Nederlander ons voorstel nog eens op zijn merites willen beoordelen. Het voordeel van dit systeem is de eenvoudige uitvoerbaarheid, waardoor met weinig uitvoeringslasten veel winst in een verbetering van de doorstroming is te behalen.

Volgens het Centraal Planbureau (CPB) zal de welvaart met 1,25 miljard euro toenemen. De koek wordt dus voor iedereen groter.

Tevens geeft het CPB aan dat de uitvoeringskosten een achtste zullen bedragen van het voorstel 'Anders Betalen voor Mobiliteit' voor een kilometerheffing naar plaats en tijd. Er zijn geen kastjes nodig en er zijn geen privacyproblemen bij ons voorstel.

Het verwijt vanuit VVD-kring dat ons voorstel fraudegevoelig is, lijkt geen stand te houden, omdat het kabinet inmiddels het knoeien met kilometerstanden strafbaar heeft gesteld.

Technocratisch

Maar ook voor partijen die zeggen duurzaamheid hoog in het vaandel te hebben staan, bevat het voorstel veel voordelen. De heffing per kilometer leidt ertoe dat mensen scherper zullen afwegen of het noodzakelijk is om in de auto stappen. Vaker dan nu zal men afzien van de verplaatsing, samen reizen of met het openbaar vervoer gaan. Tevens zullen er minder kilometers voor woon-werkverkeer gereden worden.

Berekeningen van het CPB geven aan dat het aantal files met 35 à 40 procent zal afnemen en dat de uitstoot van fijnstof en CO2 fors minder wordt. En dat is maar een fractie minder dan de complexe en technocratische systemen, die deze partijen voor ogen hebben en waarvan het nog maar zeer de vraag is of ze in de praktijk zo zullen werken als de theorie belooft.

In samenhang met andere maatregelen uit het rapport van het Wetenschappelijk Instituut voor het CDA, zoals een verduurzaming van het wagenpark en volop ruimte voor het elektrisch rijden zullen daardoor stadswijken weer bewoonbaar raken.

Rentmeesterschap

Uiterst curieus is de suggestie dat ons voorstel niet zou passen in ons mensbeeld en het 'nieuwe' CDA. Mijn overtuiging is dat het voorgestelde systeem heel goed aansluit bij het christendemocratisch mensbeeld. Het zet in op duurzaamheid en rentmeesterschap en laat mensen zelf keuzes maken. Keuzes die de overheid niet faciliteert met een complex en ondoorgrondelijk systeem maar met een simpel systeem dat iedereen kan begrijpen.

Om het in beeldspraak te gieten: mensen begrijpen heel goed dat we voortaan voor het water gaan betalen en niet voor het aantal kranen. Het is dan ook niet voor niets dat het Strategisch Beraad van het CDA dit systeem van beprijzing als een van zijn belangrijkste aanbevelingen heeft opgenomen.