

De kilometerheffing: een doodlopende weg

Een kritiek op de huidige aanpak van het fileprobleem

Paul Seitzinger

Nederland is aan het vastlopen. Het autoverkeer blijft maar groeien. Dit jaar stijgt het aantal personenvoertuigen met ongeveer 2,1 procent tot bijna 8 miljoen personenauto's. Files zullen alleen maar erger worden, omdat iedereen rond hetzelfde tijdstip naar en van het werk gaat. Minister Eurlings (CDA) van Verkeer denkt nu dit probleem te kunnen oplossen met een oude bekende: de kilometerheffing.

De heffing wordt 3 cent per kilometer in 2012 en stijgt naar 6,7 cent in 2017. Dit wetsvoorstel staat garant voor het falen of slagen van deze portefeuille en zou dit doodgebloede kabinet weer nieuw leven in moeten blazen. Eurlings wil met dit plan niet alleen de files maar ook de CO2 uitstoot te lijf gaan. De minister komt met prachtige cijfers op de proppen. Hij denkt de groei uiteindelijk met 16 procent te kunnen verminderen door invoering van de kilometerheffing. Daarnaast gaat 60 procent van de mensen erop vooruit door deze maatregel. Ook voerspelt hij dat de files op de meest beruchte knelpunten zullen halveren. 'De vervuiler betaalt' is het credo van de minister. Mensen die veel autorijden gaan meer betalen en omgekeerd. Dit geldt ook letterlijk, want auto's met een hoge CO2 uitstoot per kilometer worden zwaarder belast dan auto's met een lagere CO2 uitstoot. Daarmee moeten zuinigere auto's aantrekkelijker worden.

Het lijkt te mooi om waar te zijn. Files en milieuvervuiling in een klap aanpakken en daarbij de mensen niet te zwaar belasten. Het komt echter met een prijskaartje. Om het systeem van kas-

tjes, satellieten, rekencentra en controlepoorten met daarnaast een hightech anti-fraude apparaat te kunnen invoeren is een investering nodig van ruim 3 miljard euro. De jaarlijkse kosten lopen op tot nog eens een half miljard euro. Niemand weet of deze investering wel in proportie staat met de uiteindelijke opbrengst. Heeft deze wet wel het beloofde effect op de files?

Ook aan de opbrengsten kant kost de kilometerheffing geld, want met de invoering van de heffing wordt ook gelijk de aanschafbelasting (bpm) op auto's geschrapt. Daarmee loopt het rijk toch een flinke inkomstenbron mis, want op de rijksbegroting van 2010 gaat het om een bedrag van

De overheid tast met de kilometerheffing voor de zoveelste keer de privacy van de burger aan.

3,7 miljard euro. Wellicht is dat niet zo'n verstandig idee in tijden van crisis. De aanschafbelasting, die normaliter ten deel valt aan de provincies, wordt geschrapt. De provincies mogen dit verlies compenseren met nieuwe belastingen. Naar alle waarschijnlijkheid wordt die belasting geheven bovenop de ontroerendezaakbe-

lasting (ozb), waarmee huizenbezitters dit begrotingsgat mogen dichten.

Bent u na al die cijfers het spoor bijster? Heel begrijpelijk, want door deze ingewikkelde belastingconstructies ziet de gemiddelde burger door de bomen het bos niet meer. Minister Eurlings garandeert dat de kilometerheffing 'lastenneutraal' wordt ingevoerd. Hoewel dit coulant lijkt, betekent het echter dat de schatkist er niet onder mag lijden. De wet veronderstelt sowieso dat auto's steeds zuiniger en duurzamer worden en om de schatkist hieronder niet te laten lijden, gaan de tarieven voor alle auto's stapsgewijs omhoog. Dat betekent ook dat als Nederland te snel 'groen' wordt en de overheid hierdoor inkomsten misloopt het tarief mee zal gaan groeien. Hiermee wordt toch wel heel duidelijk de achilleshiel van deze wet blootgelegd. De overheid kan namelijk in de toekomst het tarief per kilometer blijven verhogen. De wet legt de basis voor een grandioze uitbuiting van de automobilist in de toekomst,

vraag in hoeverre een extra hoog spitstarief effect gaat hebben op de files. Ik kan me persoonlijk niet voorstellen dat de mensen die nu elke dag de spits in moeten, dat voor hun plezier doen. Zij zouden, als dat mogelijk was geweest, wel op een andere manier reizen. Voor die mensen, die dagelijks in de file staan, zal het alleen maar duurder worden om auto te rijden, terwijl er geen andere mogelijkheden zijn om naar hun werk te gaan. Dweilen met de kraan open dus.

Daar komt bij dat het systeem van kastjes en satellieten zal worden gebaseerd op het *global positioning system* (GPS), een netwerk van satellieten van het Amerikaanse leger. GPS wordt gecontroleerd door de Amerikaanse overheid, die het naar believen kan veranderen of uitzetten. Het is ontzettend dom om zo'n groot project economisch afhankelijk te maken van de Amerikaanse overheid.

Nog een belangrijk punt is de privacy, die in het geding komt door de kilometerheffing. De kastjes die iedereen na 2012 in zijn auto krijgt zullen allerlei informatie verzamelen, waarvan burgers niet willen dat die zomaar bekend is aan de overheid. Naast het aantal gereden kilometers slaan die kastjes ook het tijdstip, de plaats en snelheid op. De verleiding voor de overheid om aan de hand van die gegevens snelheidscontroles uit te gaan voeren zal te groot zijn. Een klein voorbeeld ter illustratie: de camera's die langs de grote snelwegen hangen. Eerst werden ze alleen gebruikt voor het opsporen van zwartrijders. Nu gebruikt de recherche ze nu om in hun ogen ongewenste automobilisten in de gaten te houden. Het laat zich voorspellen dat het met

de kilometerheffingsregistratie, maar ook de OV-chipkaart, net zo zal gaan. Dat moeten wij als toekomstig burger en ook automobilist niet willen.

Tenslotte heb ik wat suggesties, die volgens mij beter zijn dan de kilometerheffing. Allereerst verdient het bouwen van meer asfalt prioriteit. De snelwegen met de grootste knelpunten moeten extra rijbanen krijgen. Niet twee, maar meteen zes, zodat de filedruk daar voor de komende jaren verlicht wordt. Bovendien is goedkoper en beter openbaar vervoer erg van belang. Hiermee zou de overheid een gedeelte van de filedruk kunnen verlichten, zolang men er maar voor zorgt dat het een redelijk alternatief wordt voor werkende mensen om bij hun werkplek te komen. De overheid zou ook met het bestaande belastingregime een eind uit de voeten kunnen. Ze zouden meer accijns over de benzine kunnen heffen en daar desnoods op Europees niveau afspraken over gaan maken, zodat mensen niet over de grens gaan tanken.

Concluderend, de kilometerheffing is gewogen en te licht bevonden. Er is geen enkele garantie voor het terugdringen van de files naar aanleiding van deze ordinair belastingmaatregel. Nu is er weinig over te zeggen, maar het vermoeden bestaat dat de gemiddelde burger (en automobilist) erop achteruit zal gaan. De overheid tast nu met de kilometerheffing voor de zoveelste keer de privacy van de burger aan. Enig argwaan van de burger is wel op zijn plek, want het is toch informatie waarvan de burger niet wil dat die op straat komt te liggen. Dus ik zeg: 'Kilometerheffing: NO WAY.' ■

