



Van heilige koe tot melkkoe: de jacht op automobilisten wordt opgevoerd

Posted on 21 juni 2023 by Bina Ayar

Met het op 1 juli vervallen van de accijnscompensatie wordt autorijden opnieuw duurder. Maar daar blijft het niet bij. Als het aan het kabinet ligt, gaan automobilisten vanaf 2030 betalen naar gebruik, de nieuwe naam voor rekeningrijden. De plannen moeten leiden tot minder autokilometers. Ook op andere manieren neemt de neiging om het autogedrag te sturen toe. Als het aan sommigen ligt, verdwijnt de persoonsauto zelfs helemaal. De auto is een melkkoe, de automobilist de zondebok.

Voor het eindeloze, vrije *on-the-road*-gevoel moet je niet in Nederland zijn. Op 'dat hele kleine stukje aarde' waar inmiddels ruim zeventien miljoen mensen wonen, heeft rijden nog weinig met romantiek te maken. Niet alleen files en krappe, dure parkeerplaatsen hinderen de bewegingsvrijheid van autogebruikers. Drieduizend camera's op de snelwegen registreren ook elke beweging van de heilige koe.

Desondanks is de automobilist in Nederland flink duurder uit dan in veel andere landen. De aanschaf van een auto is dankzij hoge bpm-tarieven (belasting van

personenauto's en motorrijwielen) die gekoppeld zijn aan het CO2-verbruik van een auto, hier prijziger dan over de grens. Bovendien is Nederland kampioen accijns heffen op brandstof.

'Tineke Tolpoort'

Het heffen van accijns is een vorm van belasting naar gebruik, zeggen tegenstanders van rekeningrijden. Wie meer rijdt, tankt vaker en spekt zo via de hoge heffingen ruimhartiger de staatskas. Al sinds de jaren negentig speelt de politiek met het idee van rekeningrijden. Het argument vóór de invoering van kilometerbeprijzing destijds was het terugdringen van files; door een spitsheffing zouden autogebruikers vaker in daluren reizen.

Al gauw stuitte het plan op grote tegenstand van onder meer de VVD en de ANWB. De verantwoordelijke verkeersminister Tineke Netelenbos (PvdA) kreeg de bijnaam 'Tineke Tolpoort'.

Het nieuwe rekeningrijden heeft weinig met filevermijding te maken. Eén reden om het plan weer uit de kast te trekken, is dat elektrische rijders geen accijns via de brandstof aftikken. Om dat gemis goed te maken, wil het kabinet rekeningrijden in 2030 alsnog invoeren, bijvoorbeeld via aansluiting van de kilometerteller aan de bestaande centrale registratie van tellerstand bij de RDW of met '*on board units*' ofwel een verplicht kastje in de auto.

Ook het milieu wordt er bijgehaald. Met meer nadruk op gebruik dan op bezit hoopt het kabinet dat huishoudens en bedrijven minder kilometers maken, wat goed zou zijn voor de CO2-uitstoot.

Betalen naar gebruik lijkt 'eerlijk', maar is een onevenredige belasting voor onder meer werkenden die nachtdiensten draaien of mensen die buiten de Randstad wonen, zoals *De Telegraaf* onlangs al schreef. Ook voor mensen die minder mobiel zijn, is kilometers lopen of fietsen niet altijd een optie.

Hoewel rekeningrijden voorziet in het uiteindelijk afschaffen van de bpm en motorrijtuigenbelasting – waarvan een deel naar de provincies gaat – gaan die belastingen vooralsnog omhoog. Zes van de tien provincies verhoogden de opcenten die via de motorrijtuigenbelasting wordt geïnd. Ook in de overige provincies werd autorijden vanwege inflatiecorrectie duurder. Bovendien is het

invoeren van rekeningrijden zo ingewikkeld dat het nog maar de vraag is of het in 2030 kan worden ingevoerd.

Autobelastingen leveren het Rijk miljarden op

Anders dan voorheen zien vertegenwoordigers van automobilisten geen bezwaren in rekeningrijden en pleiten zij voor een snelle invoering van betalen naar gebruik, gedifferentieerd naar emissie-uitstoot. Volgens een gezamenlijk plan van ANWB, BOVAG, brancheorganisatie RAI Vereniging, de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) en Natuur & Milieu moet er haast gemaakt worden met de hervorming van autobelastingen. Daarmee haalt het Rijk jaarlijks miljarden euro's op die naar believen kunnen worden uitgegeven.

Volgens het plan – dat gesteund wordt door onder andere de Utrechtse PvdA-burgemeester Sharon Dijksma en VVD-prominent Annemarie Jorritsma – moeten vaste lasten plaatsmaken voor een gebruiksbelasting om zo de klimaatdoelen te behalen: betalen naar gebruik zou namelijk 'het beste instrument' zijn om 'gewenst gedrag te stimuleren'. Andere voorgestelde gedragsmaatregelen zijn het stimuleren van thuiswerken en inzetten op gecombineerd vervoer.

Tot goed rijgedrag wordt ook elektrisch rijden gerekend. Dat de productie van elektrische auto's druk legt op essentiële grondstoffen als kobalt en lithium die vaak onder erbarmelijke omstandigheden buiten Europa worden gemijnd, belet voorstanders van stekkerauto's er niet van om te dromen van elektrificatie van het wagenpark.

Evenmin betekent de voorkeur voor elektrisch dat stekkerrijders kunnen blijven rekenen op stimuleringsmaatregelen; de vrijstelling voor bpm en wegenbelasting voor elektrische auto's verdwijnt vanaf 2025. Wel zijn er plannen voor een verdubbeling van de aanschafbelasting voor nieuwe benzine- en dieselauto's.

Anderen gaan een stapje verder en kondigen het einde van het particuliere autobezit aan. Dat deed Luc Meuwese, lid van de Sectorraad Senioren FNV, in een opiniestuk in *Trouw*. Volgens het FNV-lid kunnen de grondstoffen die nodig zijn voor elektrisch rijden beter gebruikt worden voor zonnepanelen, windmolens en de bouw van huizen. Het laten voorgaan van het 'algemeen nut' is volgens hem geen inbreuk op de vrijheid, maar een 'bevrijding', onder meer omdat een eigen auto 'duur is in aanschaf en gebruik'.

Behalve voor geld en klimaat, is verkeersveiligheid een reden voor meer sturing van automobilisten. Technologie speelt daarin een hoofdrol. Zo zijn nieuwe auto's sinds vorig jaar verplicht uitgerust met dertig veiligheidssystemen waaronder waarschuwingssystemen voor te snel rijden (de Intelligent Speed Assistent), slaperigheid of smartphonegebruik. Andere EU-verplichtingen zijn onder meer een *black box* die informatie over de rit opslaat, en een aansluiting op een alcoholslot.

Geloof in data en technologie is niet goed voor het klimaat

Of al die systemen daadwerkelijk tot meer veiligheid leiden of eerder de schijnveiligheid vergroten, valt te bezien. Het kabinet is evenwel enthousiast en gaat de komende jaren op grote schaal voertuigdata uit de dertig rijhulpsystemen (samen ADAS genoemd) verwerken tot informatie over de verkeersveiligheid van wegen.

Ook andere technologische oplossingen voor gedragssturing worden omarmd: zo start er binnenkort een experiment om met technologie (een monitoringskastje in de auto) veroordeelde verkeershufters te dwingen tot acceptabel rijgedrag. Digitalisering staat ook hoog in het vaandel van TNO dat voor '*smart mobility*' graag werkt aan geavanceerde, geïntegreerde mobiliteitsoplossingen 'waarin alles met elkaar verbonden is, en waarbij digitalisering en automatisering centraal staan'.

De ironie wil dat het geloof in data en technologie nu tot klimaatzorgen leidt. Boosdoeners zijn onder meer het enorme water- en energieverbruik van datacenters en de hoge CO₂-uitstoot van Artificial Intelligence (AI)-systemen. De wereldwijde ICT-uitstoot staat gelijk aan de totale uitstoot van het vliegverkeer. Bovendien ligt '*Function creep*' – het gebruik van technologie voor andere doeleinden dan oorspronkelijk bedoeld – op de loer. Het onschuldigste voorbeeld daarvan is het gebruik van camerabeelden van Rijkswaterstaat voor de aanpak van blokkeerboeren.

Digitale automobielsturing lijkt sympathiek

De doelen voor digitale automobielsturing lijken sympathiek. Want wie houdt er nou van hufters of is tegenstander van veilig verkeer? Als het aan de EU ligt is het aantal verkeersdoden in 2050 nul. Dat nobele streven gaat gepaard met een 'risicogestuurde verkeersstrategie' met nadruk op preventie, inclusief het

micromanagen van rijgedrag.

In de integrale staat stuurt niet alleen de overheid burgers aan, maar dragen alle partijen hun steentje bij aan utopische doelen. Zelfs een bedrijf als Volvo wil naast innovaties de veiligheid van zijn voertuigen vergroten door het gedrag van chauffeurs onder de loep te nemen. Zo wil het bedrijf van zijn klanten weten of een eerste liefde, kus of ruzie invloed heeft op het rijgedrag.

Het mobiliteitsbeleid wordt aangedreven door angstige ambities en het geloof dat een risicoloze wereld de eindbestemming is. Verkeersveiligheid is essentieel, maar zonder rem op sturing rijden we in een stalen kooi richting totale controle. Tenminste, als we dat kunnen betalen.

Wynia's Week verschijnt 104 keer per jaar met even onafhankelijke als broodnodige berichtgeving. De donateurs maken dat mogelijk. [Doet u mee?](#) Hartelijk dank!

Van [Bina Ayar](#) verscheen op 11 mei 2023 het boek '[De Maakbare Mens](#)'.

