



Aangekomen op ons vakantieadres aan de Costa Blanca, wist ik meteen waar we het over gingen hebben: tol. De Fransen hadden me € 61 afgenomen voor de rit naar Perpignan. En de Spanjaarden deden daar nog eens € 73 bovenop voor het stuk naar Alicante. Voor de heenreis wel te verstaan. Dat lot treft iedere Nederlander die per auto de zon opzoekt. Net zoals in Italië, Portugal of Kroatië: op de snelweg mag je meteen afrekenen voor de gereden kilometers. Je krijgt er mooie wegen, geen extreme drukte en een behoorlijke gemiddelde snelheid voor terug. Al met al kun je zo lekker opschieten, want tijd is geld en daar mag de reiziger best wel iets voor over hebben. Je moet wat dieper in de buidel tasten als je een tolvignet moet aanschaffen en maar een paar kilometer over de snelweg hoeft te rijden. Bijvoorbeeld als je bestemming vlak over de grens ligt en je auto daar de hele tijd stil staat. Denk maar aan een weekje skiën in Zwitserland of Oostenrijk. Nog dunderd wordt het als je met je snelwegvignet ook nog eens tol moet betalen om door een tunnel te mogen. Zoals € 38,95 in Basel voor de sticker plus € 27,90 voor de Grote Sint Bernhardtunnel. Daar moet ik altijd aan denken als ik een Zwitser of Oostenrijker lachend uit de Maastunnel zie rijden, of over de Afsluitdijk.

In Nederland ben je als autoliefhebber al de Sjaak voordat je nog maar één kilometer hebt gereden. Eerst de zware bpm bij aanschaf, dan elk jaar forse motorrijtuigenbelasting en iedere tankbeurt extreem accijns. Plus het Kwartje van Kok, dat was bedoeld als een tijdelijke ingreep, maar de overheid is er al jaren aan verslaafd. Je moet maar eens in Luxemburg of Spanje gaan tanken. Daar word je helemaal gelukkig als je een volle tank moet afrekenen.

Het kan dus wel.

Intussen draait de lobby van de brancheverenigingen op volle toeren. Want de auto belastingen gaan weer eens op de schop, uiteraard met de beste bedoelingen. Zoals vereenvoudiging van de inning en vermindering van de fraudegevoeligheid. Het idee is om meer het gebruik dan het bezit van een auto te gaan belasten. En daarvoor moeten bpm en motorrijtuigenbelasting plaats gaan maken voor een stevige tolheffing. Met handhaving van de bestaande accijns op brandstof, inclusief dat Kwartje van Kok natuurlijk.

Een studiegroep van topambtenaren en rekenmeesters van de Nederlandse Bank en het CPB heeft bedacht dat de filedruk in Nederland in snel tempo zal toenemen.

En die club deelt de visie van de brancheverenigingen dat het verstandig is om de autobelasting te verplaatsen van bezit naar gebruik. In hun rapport stellen ze een vlakke 24/7 tolheffing voor, verhoogd met een congestieheffing tijdens de spitsuren en een speciale heffing voor vrachtauto's. Ervaring elders in Europa ontbreekt, maar de studiegroep heeft serieuze plannen om het allemaal aan de politiek voor te leggen. Iets waar ik na € 10,8 miljard voor het Fyrfiasco en € 6 miljard voor het PHEV-debacle totaal geen vertrouwen in heb.

Tja, één gek kan meer vragen dan duizend ambtenaren kunnen beantwoorden: wat gaat er gebeuren met alle reizigers uit landen waar wij met vignetten en tol worden geknipt en geschoren? Of uit landen waar-

Je mag meteen afrekenen voor de gereden kilometers

mee we geen incasso-verdrag hebben? En wordt de hardwerkende forens die van 9 tot 5 op kantoor moet zijn niet op kosten gejaagd? En de vertegenwoordiger die het moet hebben van veel klantencontact, houdt die nog wel iets over? Of wordt de file van de snelweg alleen maar verplaatst naar sluiproutes, zoals in de jaren 90? En zijn de systemen wel meteen fraudebestendig? Met de OV-jaarkaart hebben we al genoeg lesgeld betaald.

Kortom, het is een prachtig plan - maar welke politieke partij wil er zijn vingers aan branden? Alleen een brede coalitie zou zo'n ommezwaai kunnen realiseren. En het verkrijgen van voldoende draagvlak is in Nederland toch wel een dingetje. Maar de uitkomst laat zich al raden: Jan Modaal is weer de dupe. **AN**

Deze gastcolumn biedt een podium aan auto-(industrie)experts. De mening van de gastcolumnisten is niet noodzakelijk die van AutoWeek.



ARJEN DE JONG

Arjen de Jong heeft als voormalig CEO van BMW Group Nederland een scherpe blik op de autowereld. Tegenwoordig is Arjen senior advisor bij Boyden global executive search.

TOL? DAT WORDT TE DOL