

Gaan we toch nog rekeningrijden?

Martin Heijnsbroek
zaterdag 14 mei 2016

Ooit werd rekeningrijden onder meer afgeschoten vanwege de technische rompslomp. Maar dat probleem is inmiddels achterhaald.

Hollandse Hoogte.

Ruim 20 jaar geleden mocht ik uitrekenen wat de beste maatregelen waren om onze files in te perken. Toen al bespraken we het voor de hand liggende, maar indertijd toch nog enigszins sciencefiction-achtige idee dat auto's zich in de toekomst als een 'treintje' zouden voortbewegen. Als je de snelweg op komt, klik je jezelf elektronisch vast, en als je afslaat, dan klik je jezelf los.

Het probleem van dit idee was ook direct duidelijk: de oneindige populariteit van de auto als vervoermiddel. Als je de files reduceert door slimmer gebruik van de wegen, nemen het gebruik en de aanschaf van auto's direct toe. Den Haag haalt hier misschien wel stemmen mee binnen, maar het file- of milieuprobleem wordt er niet door opgelost.

De effectiefste maatregel was, en is dat ongetwijfeld nog steeds, rekeningrijden. Want de groep mensen die in de spits rijdt, maakt het merendeel van onze investeringen in het wegennetwerk noodzakelijk, en die wil je dan ook meer laten betalen. En als je 10% van deze groep uit de spits priijst, dan kun je in één keer de files oplossen, en de Nederlandse economie €800 mln per jaar besparen.

Maar Den Haag durfde dit niet aan. Voor rekeningrijden waren forse investeringen nodig, en risicovolle technologieën, en er dreigde een enorme golf aan emoties rond het beprijzen van onze heilige koe. Voor De Telegraaf en de ANWB bood dit elke keer weer een kans hun achterban te mobiliseren. En het kabinet durfde elke keer weer de strijd niet aan, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Londen, waar het concept met succes is ingevoerd.

Twintig jaar later leven we in een andere wereld. Je wacht een uur langer met boeken op Ryanair en 'plop', je tickets zijn €50 duurder. Of die aanbieding voor Curaçao: die geldt natuurlijk niet tijdens de schoolvakanties. En wat je voor die advertentie op Google betaalt, dat hangt natuurlijk af van wat andere bedrijven er vandaag op bieden. Het principe van een vaste prijs is allang niet meer de realiteit in de digitale wereld — net als vroeger, toen we een ruileconomie hadden.

Ook is inmiddels de technologie voor het volgen van je telefoon of je auto, en het dynamisch beprijzen van ritjes 'mainstream' geworden. Zo gaat Singapore zijn ouderwetse systeem met poorten en sensoren over de weg in 2020 vervangen door een kastje in de auto met satellietverbinding, waardoor het nog gericht de prijzen over de hele dag kan laten variëren en laten afhangen van het aantal kilometers dat je daadwerkelijk rijdt.

Als we dan ook via versleuteling onze privacy kunnen borgen, dan zie ik het alsnog wel gebeuren, dat rekeningrijden. Zouden we dan ook de term 'dynamische tarieven' van Uber mogen lenen?

