



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## De mobiliteitskosten van een afgestudeerde: de casus van een eigen auto.

Fox, M.E.

### Citation

Fox, M. E. (1995). De mobiliteitskosten van een afgestudeerde: de casus van een eigen auto. *Bestuurskundige Berichten*, 10(1), 24-25. Retrieved from <http://hdl.handle.net/1887.1/item:3233879>

Version: Publisher's Version

License: [Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 license](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Downloaded from: <http://hdl.handle.net/1887.1/item:3233879>

**Note:** To cite this publication please use the final published version (if applicable).

## De mobiliteitskosten van een afgestudeerde: de casus van een eigen auto.

Afgestudeerd, en dan? Geen studiefinanciering meer en dus ook geen OV-studentenkaart. Hoe blijf je als ex-student nog even mobiel als in de tijd dat je beschikte over een kaart waar menige student bij de invoering over klaagde als zijnde gedwongen winkelnering? Eén optie bestaat uit het aanschaffen van een 'volwaardige' OV-kaart, een dure grap. Optie twee is een auto aanschaffen, een nog duurdere grap (het wordt steeds leuker). Tenslotte bestaat er bij sommige organisaties in de private sector de mogelijkheid om op termijn in aanmerking te komen voor 'een auto van de zaak'. Om weloverwogen een keuze tussen deze opties te maken, laten we eens stilstaan bij de kosten van een eigen auto.

Marc Fox

**M**enigeen zal zeggen: "Ja, autorijden is nu eenmaal duur". Maar hoe duur precies? Zullen we eens gaan rekenen? Nou, ga er dan maar even voor zitten, zodat je bij het flauwvallen niet minder optimaal terecht komt. Goed daar gaan we.

### De aanschaf

Laten we eens uitgaan van een heel voordelige, nieuwe auto met een nettowaarde van 'slechts' 15.000,- gulden, waar je tegenwoordig overigens nog maar zeer weinig 'auto' voor krijgt. De rekensom valt dan als volgt uit:

Netto prijs auto: f 15.000,-

Daar komt dan bij de zogenaamde Bijzondere Verbruiks Belasting (BV-B), een uitvinding van een kabinet - Lubbers in geldnood, van 25%:  
f 3.750,-

Tezamen: f 18.750,-

Hierover wordt BTW geheven, belasting over belasting dus. Hoe haal je het in je hoofd?! Met een BTW van 17,5% bedraagt dit:  
f 3.281,25

Totaal: f 22.218,75

Met andere woorden, de overheid heeft bij aankoop van deze tamelijk

voordelige auto al f 7.031,25 aan belasting opgestreken vóór je er nog maar één meter mee hebt gereden. Dat is ruim 37% van het totaalbedrag.

### Het rijden

En dan het rijden zelf, dat is ook geen sinecure. Laten we er eens van uitgaan dat je minimaal vier jaar met deze auto rijdt en dat je per jaar zo'n 25.000 km aflegt. We krijgen de volgende berekening, gebaseerd op gegevens van de Stichting Weg, de Stichting Pro Auto en de ANWB, drie instanties die er niet van houden om te fantaseren. Opnieuw, zit je lekker?

Afschrijving	f 15,0 cent/km
Onderhoud	f 7,1 cent/km
Verzekering	f 6,9 cent/km
Benzine	f 4,8 cent/km

Totaal f 33,8 cent/km

Voeg daarbij de belastingen en accijnzen:

BTW	f 3,5 cent/km
Accijnzen en heffingen	f 7,2 cent/km
Motorrijtuigenbelasting	f 2,0 cent/km
Assurantiebelasting	f 0,5 cent/km
Totaal	f 13,2 cent/km

Alles bij elkaar betaal je dus 47 cent per kilometer, waarvan ruim 28% naar de overheid gaat. Over de vier jaar van elk 25.000 kilometer bete-

kent dat een bedrag van f 13.200,-. Tel daar nog eens de f 7.031,25 bij die we moesten afdragen bij de aankoop van de auto, dan hebben we in vier jaar niet minder dan f 20.231,25 aan belasting betaald over een auto van f 15.000,-.

### En waar blijft dat geld?

Nou, in 1991 bracht het autoverkeer zo'n 14,27 miljard gulden op. Daarvan werd slechts 2,65 miljard, oftewel minder dan 19%, voor wegen en andere voorzieningen gebruikt. De rest kwam gewoon in de Rijksstortkoker terecht. Daarbij komt steeds weer het argument om de hoek kijken dat destijds ook al werd gebruikt voor de alcohol- en tabaksaccijns: "Wij nemen u tegen uzelf in bescherming. Als u maar minder rookt, drinkt of autorijdt, dan komt het allemaal wel goed met u." Maar diezelfde overheid hoopt vurig dat we met al die slechte gewoontes gewoon doorgaan, want de overheid is al net zo verslaafd als wij. Verslaafd aan de miljarden bedragen die wij op deze manier met z'n allen opbrengen.

Bij de auto komt dan tegenwoordig ook steeds vaker het milieu-aspect om de hoek kijken, want de wereld kan alleen nog maar worden gered als er in Nederland wat minder wordt gereden. "De trein, die is pas milieuvriendelijk," hoor je dan. Dat klopt als een bus, maar ze moeten er bij de spoorwegen niet aan denken dat we inderdaad met z'n allen tijdens het spitsuur het perron komen opdrijven.

Gevolg? Laat de studenten maar kiezen tussen, of een week-kaart, of een weekend-kaart. "Zolang de spoorwegen met hun accommodatie zeven tot acht jaar achterlopen heeft de automobilist geen keuze dan alle extra lasten te betalen en vervolgens alsnog achter in de file aan te schuiven," zei de hoofd-directeur van de ANWB, Paul Nouwen, onlangs nog tegen een krant en hij raakte daarmee de kern van het probleem tot in het merg.

Soms denk ik wel eens dat ze in Den Haag de indruk hebben, dat het Nederlandse publiek collectief gestoord is. Want wie gaat er nu voor zijn lol in de file staan, die alleen maar geld (aan verspilde benzine à raison de 2 gulden per liter) en ergernis kost? Om maar niet te spreken van de zoveelste proefballon van de inmiddels naar Brussel 'weg-gepromoveerde' minister van 'Verkeer' en Waterstaat, Maij-Weggen. Naast het 'rekening-rijden', ligt het beleidsfiasco van het 'spitsvignet' ons nog vers in het geheugen. Een gulden of 5 per

dag per auto en de problemen zijn voorbij! Dat levert de schatkist en passant een kleine 500 miljoen gulden per jaar op. Is dat even mooi meegenomen? Om nog maar niet te spreken van het inmiddels al weer neergestorte proefballonnetje, vliegend onder 'carpool-strook'.

### Conclusie

Natuurlijk is vrijwel iedereen die een auto bezit, dan wel ooit wil bezitten, mordicus tegen; van de georganiseerde vrachtwagens tot en met de ANWB, maar in Den Haag hoort men slechts tevreden gespin, behalve bij de VVD, daar keft het waakhondje nog een beetje.

Moeten we, aangezien de oplossing van de OV-jaarkaart 'voor grote mensen' à raison de f 6900,- per jaar (eerste klas; tweede klas treinstoelen zijn qua comfort niet te vergelijken met autostoelen) enkel gunstig is voor degenen die per jaarmet het openbaar vervoer een afstand afleggen van ten minste dertigduizend

kilometer (drie keer van hier tot Tokio!), dan maar weer gaan lopen of fietsen? Kom nou, de auto, die willige lastezel, heeft ons - met alle nadelen van dien - meer vrijheid en mobiliteit geschonken dan we ooit hadden kunnen denken. Zoveel vrijheid en mobiliteit, dat we al even verslaafd zijn aan de auto als aan de regering. En daarom zal er niets veranderen. Wij blijven klagen en rijden en de overheid blijft eveneens klagen en laat ons rijden, en pikt in het voorbijgaan de miljarden in die men zo broodnodig heeft voor heel andere doeleinden. Want dat zijn de ontmoedigende regels van het routineuze spel, dat de regering, volksvertegenwoordiging en burgerij met elkaar spelen.

Mocht je in de toekomst dus het aanbod voor 'een auto van de zaak' krijgen, zeg dan als voormalig synoptisch rationeel denkende en calculerende student bestuurskunde en momenteel calculerende werknemer voor één of andere gulle werkgever: 'Auto van de zaak? Yes, please.' ■

