



Beter bereikbaar of beter haalbaar?

Auteur(s):

Reitsma, A.M.

Verschenen in:

ESB, 86e jaargang, nr. 4301, pagina 261, 23 maart 2001

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):

Het voornemen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat om versneld een proef met kilometerheffing in te voeren en van de invoering van een proef met rekeningrijden af te zien, is vooral ingegeven door de recente verwachting dat de heffing technisch eerder haalbaar is dan gedacht. De fase van het rekeningrijden, die slechts als opstapje werd gezien naar de in 2010 verwachte kilometerheffing, kan zo wellicht worden overgeslagen.

Het ministerie beoogt een gefaseerde aanpak waarbij op termijn een kilometerheffing wordt ingevoerd die zowel naar tijd en plaats van het autogebruik kan worden gedifferentieerd alsook naar de milieubelasting die door de auto wordt veroorzaakt. De heffing zal worden teruggesluisd via een verlaging van de Belasting Personenauto's en Motorrijwielen (BPM) of de Motorrijtuigenbelasting (MRB).

Het lijkt geen twijfel dat kilometerheffing een mooier instrument is om de sociale kosten van autogebruik te beprijzen, dan de meer rigide brandstofaccijns en de vaststaande bedragen van de BPM en MRB. De brandstofaccijns immers, vormt via het aantal verbruikte liters brandstof wel een kilometerheffing die bijvoorbeeld de milieukosten van de auto kan beprijzen. Maar via de brandstofaccijns kan niet gedifferentieerd worden naar de kosten van congestie die de automobilist veroorzaakt: de accijns kan niet worden gevarieerd naar tijd en plaats van het autogebruik. Zij dus, die roepen dat een accijnsverhoging een minder kostbaar alternatief is dan de kilometerheffing, vergeten dat via dit minder kostbare alternatief ook minder sociale kosten worden belast.

De BPM en MRB belasten volgens een vast bedrag. Zelfs als bij de diverse tarieven die worden gehanteerd voor een benzine-, gas- of dieselauto, het met de gekozen techniek samenhangend aantal kilometers al zou zijn ingecalculeerd, vindt door het vaste bedrag geen adequate belasting plaats van de kosten die vervolgens door het werkelijk aantal gereden kilometers worden veroorzaakt. Met de kilometerheffing en een gelijktijdige verlaging van de kosten van het bezit van een auto wordt dan ook een geavanceerde en wenselijke verschuiving van vaste naar marginale kosten van het autogebruik geboden.

Maar rechtvaardigt dit nu de juichstemming die er in kringen van voormalige tegenstanders van het rekeningrijden - ANWB, werkgeversverenigingen en de VVD - en de twijfelaars in de rest van de Tweede Kamer is ontstaan? Met andere woorden; pakt de kilometerheffing als *congestiebelasting* anders uit dan het rekeningrijden? Het valt moeilijk in te zien. Wanneer de heffing gevarieerd wordt naar tijd en plaats impliceert dit, dat een plaatselijk verschillend én van te voren bekend tarief moet worden ingevoerd voor elk wegtype in Nederland, variërend voor de uren waarop gereden wordt. Dus voor, bijvoorbeeld de A4 en de belendende sluiproutes, geldt tussen 7 en 9 een ander tarief dan voor de uren daarna en dan voor pakweg de A32 (Meppel-Leewarden). In uitwerking verschilt dit geenszins van een systeem van tolpoorten bij de toegang tot diezelfde A4 en haar sluiproutes. De angst is zelfs dat de kilometerheffing de privacy vermindert waardoor de kosten van dit type heffing hoger zijn dan die van rekeningrijden.

De bekende bezwaren blijven staan. Latente vraag - nieuwe weggebruikers als de congestie door heffingen vermindert - ¹ impliceert een even beperkt effect op files. En een eventuele verschuiving van een deel van de verplaatsingen naar andere uren leidt net als bij rekeningrijden tot een snelle ophoging van het tarief in de uren rondom de spits ².

Het bezwaar tegen rekeningrijden, dat automobilisten geen alternatief hebben doordat niet tevens werd geïnvesteerd in openbaar vervoer en betaalstraken, was bij de lancering van het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) al ondervangen. De proef met rekeningrijden werd toen immers expliciet ondergebracht in het totaalpakket van het BOR, waarvan die investeringen deel uitmaakten. Zelfs de terugsluizing via de BPM of de MRB was al voorzien bij het rekeningrijden. Van de effectiviteit van de kilometerheffing als congestiebelasting mag niet veel meer verwacht worden dan van rekeningrijden. Het lijkt er daarom op dat betrokkenen zich vooral zand in de ogen hebben laten strooien door de hernieuwde nadruk op de overige maatregelen uit het BOR; meer haalbaarheid lijkt het te winnen van meer bereikbaarheid.

Het is jammer dat de koersverandering niet is aangegrepen om een meer omvattend beeld van de vraag naar mobiliteit en de oorzaken daarvan neer te zetten en dit te vertalen in een allocatie- en mobiliteitsbeleid dat werkelijk 'met kilometers rekent'. Bij een groeiend aantal tweeverdieners, die veelal op verschillende locaties werken, kan niet zonder meer gesteld worden dat kilometerheffingen er toe leiden dat mensen dichter bij hun werk gaan wonen. Wiens werk? Bij de genoemde bezwaren volstaat het evenmin om via de heffing werkgevers aan te spreken om de werktijden te variëren. Het pakket omvat daarom noodzakelijkerwijs ook de (nog steeds veel lagere) grondprijzen die bedrijven betalen voor grond buiten de bebouwde kom en ontmoedigt snelweglocaties waar die niet strikt noodzakelijk zijn. En het omvat de locaties waarop woningen worden gebouwd. De kilometerheffing reikt zover niet; het is vooral een haalbaar begin.

1 Zie onder andere P. Rietveld, [Files en prijsbeleid](#), *ESB*, 18 september 1996, blz. 776-778.

2 Zie bijvoorbeeld E.S. Pelle, [Mobiliteitsmarkt](#), *ESB* 2 april 1999, blz.241.