



## Heffen zonder wegaanleg

**Auteur(s):**

Rietveld, P.

*De auteur is hoogleraar vervoers-economie aan de Vrije Universiteit Amsterdam.*[prietveld@feweb.vu.nl](mailto:prietveld@feweb.vu.nl)**Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4391, pagina D12, 21 december 2002

**Rubriek:**

Dossier: Weg voor je geld

**Trefwoord(en):**

milieuscenario

*In 'Weg voor je geld' wordt, naast het marktsценario, ook gemodelleerd volgens het 'milieuscenario'. Hierin wordt aangenomen dat de externe kosten van infrastructuuruitbreiding prohibitief hoog zijn<sup>1</sup>. In dit scenario wordt wel tol geheven voor het gebruik van de weg maar wordt deze niet gebruikt voor wegaanleg. Hoe billijk en haalbaar is dit?*

**Een overheid kan niet zonder enkele melkkoeien. Brandstofaccijns heeft wat dat betreft een aantal aantrekkelijke aspecten. Het is eenvoudig te innen en fraude is niet eenvoudig. Van belang is of hier sprake is van een luxe goed, wat inhoudt dat het gebruik van benzine meer dan proportioneel toeneemt met het inkomen. In Nederland wordt de korte termijn inkomenselasticiteit van de vraag naar autokilometers op ongeveer 0,4 geschat. Wanneer op langere termijn het autobezit en activiteiten-patronen veranderen zal deze elasticiteit hoger worden, maar deze zal wel kleiner blijven dan één. Dus als de gemiddelde Nederlander een procent rijker wordt, gaat hij minder dan een procent extra autorijden. Overigens zullen personen met hogere inkomens gemiddeld over grotere auto's beschikken, die per kilometer meer brandstof gebruiken. Dit wordt weer deels gecompenseerd door personen met lagere inkomens die in oudere auto's rijden met een lagere brandstof-efficiëntie. Er zijn al met al geen duidelijke tekenen dat autobrandstof een luxe goed is. Een belasting op brandstof kan dus niet worden gepresenteerd als een progressieve belasting.**

Tientallen jaren geleden was dat overigens anders. Voordat de massamotorisering plaats vond, had de benzine-accijns ongetwijfeld het karakter van een progressieve belasting. In een land als de vs, waar het autogebruik verder is voortgeschreden dan in Europa, wordt belasting op auto-gebruik momenteel algemeen gezien als regressief. Een voorbeeld van een vorm van mobiliteit met een inkomens-elasticiteit groter dan één is de luchtvaart. Op dit terrein - en ook vanuit milieuoogpunt - zou vanuit het billijkheids-beginsel beter gescoord kunnen worden om belastingheffing geaccepteerd te krijgen. De luchtvaartsector is er tot nu toe echter redelijk in geslaagd om buiten het domein van de fiscaliteit te blijven.

Een alternatief is het toepassen van het zogenaamde Ramsey-principe. De mate van verstoring ten gevolge van een belastingmaatregel kan worden afgelezen uit de prijs-elasticiteit van de vraag of het aanbod van het betreffende goed. Het komt er dan op aan de belastingen juist te richten op die goederen die een prijselasticiteit hebben die dicht bij nul ligt. Dat zijn de meest aantrekkelijke melkkoeien. Opvallend is dat deze benadering net andersom is indien belastingen worden geheven met een regulerende intentie. Wie wil reguleren om externe effecten terug te dringen, zal zich bij voorkeur richten op goederen met een zeer elastische vraag, terwijl wie verstoringen wil voorkomen zich juist zal richten op goederen met een inelastische vraag. Bij inelastische vraag zal de verstorende verschuiving in de allocatie ten gevolge van de belasting immers klein zijn. Automobilititeit behoort tot een tamelijk inelastische groep goederen<sup>2</sup>. Deze zijn dus een aantrekkelijke basis voor belastingen<sup>3</sup>.

Wel blijft natuurlijk de vraag hoe blij de belastingbetaler zal zijn met een en ander als er puur geheven zou worden om de overheid de benodigde middelen te verschaffen. De burger zal in het algemeen een belasting eerder als redelijk accepteren wanneer hij:

- » denkt dat de belastingdruk eerlijk verdeeld is;
- » verwacht dat de belasting maatschappelijk gunstige gedragseffecten heeft;
- » denkt dat hij gericht iets terug krijgt voor de belasting.

We bezien eerst de eerlijke verdeling. Wat dat betreft scoort de kilometerheffing goed: betalen per kilometer wordt door velen als eerlijk beoordeeld. Iets anders is dat de keuze van de auto als melkkoe door veel automobilisten als onrechtvaardig wordt gezien. Dit impliceert dat men liever ziet dat deze inkomsten via een andere belasting zouden worden geïnd. Overigens, tegen een andere heffing (bijvoorbeeld door een hogere inkomensbelasting) zal natuurlijk ook bezwaar worden gemaakt. Een ander perspectief op de eerlijkheid is verder dat de automobilist betaalt voor de milieuoverlast. Hierop is de afgelopen jaren hard gerekend<sup>4</sup>. Het blijkt dat de perceptie dat de auto een melkkoe is voor de overheid, nog wel correctie behoeft. Maar het vergt geduld om dit de automobilist overtuigend te vertellen.

De meerderheid van de automobilisten meent dat dure mobiliteit niet helpt om mobiliteitsproblemen op te lossen. Een laatste punt is dat belastingbetalers milder kunnen worden gestemd door de ontvangsten in de voor hen gunstige richting aan te wenden. Onderhoud en aanleg van wegen ligt dan voor de hand. Maar ook het steunen van het openbaar vervoer kan nog op redelijk wat sympathie rekenen bij

de burger, blijkt uit onderzoek <sup>5</sup>. Het lijkt er overigens op dat de automobilist de mogelijkheden om langs deze weg het totale transportsysteem te verbeteren overschat. Maar zolang deze gedachte leeft, kan de overheid hem blijven gebruiken als legitimatie voor belastingen op de auto.

---

## Dossier Weg voor je geld

P.J.C.M. van den Berg: [Weg voor je geld?](#)

P.D. Groot: [De cultuur van het heffen](#)

E.T. Verhoef: [Zelffinanciering en beslisregel](#)

J.W.M. Dings: [Hoe prikkelbaar is de automobilist?](#)

P. Rietveld: [Heffen zonder wegaanleg](#)

E. Pommer, L. Ruitenbergh: [Weglekkend inkomen?](#)

C.C. Koopmans: [Kosten-batenanalyse blijft nodig](#)

G.P. van Wee: [Congestie weg?](#)

J. Rouwendal: [Zelffinanciering: praktisch mogelijk?](#)

G.A. Marlet, J.P. Poort: [Tol toereikend](#)

S.A. Rienstra, F. Rosenberg, E. Schol: [Weg besluitvorming?](#)

D.J. Kraan: [Heffingen en de rijksbegroting](#)

J. de Vries: [Geen Weginfra bv!](#)

F.E. Smith: [Draagvlak door transpiratie](#)

A.P. Mesker: [Waar voor je geld](#)

W. Jonkhoff: [Theorie en praktijk](#)

---

**1** Zie J.W.M. Dings, Weg voor je geld?, CE, Delft, 2002, blz. 28.

**2** Zie O. Johansson en L. Schipper, Measuring the long-run fuel demand of cars; separate estimations of vehicle stock, mean fuel intensity, and mean annual driving distance, Journal of Transport Economics and Policy, jrg. 31, 1997, blz. 277-292. De elasticiteit van het autokilometrage per voertuig voor de brandstofprijs is volgens hun schattingen ongeveer -0,2.

**3** Daarentegen is de benzineprijselasticiteit van de totale vraag naar benzine - die tevens afhangt van de brandstofefficiency van de auto - een stuk groter (-0.7). Zie voor Nederlandse schattingen D. van Vuuren, J. Rouwendal en P. Rietveld, [Het kwartje van Kok en elasticiteit](#), ESB, 26 juli 2002, blz. 540-542.

**4** Zie CE, Efficiënte prijzen voor het verkeer, Delft, 1999.

**5** Zie P. Rietveld en E.T. Verhoef, Social feasibility of policies to reduce externalities in transport, in: K.J. Button en E.T. Verhoef (red.), Road pricing, traffic congestion and the environment, Edward Elgar, Cheltenham, 1998, blz. 285-307