



MILIEUMAGAZINE

NR 1

Verdieping in duurzaamheid

Kunststofafval
Rekeningrijden
Klimaat & koeling
Pesticidenbeoordeling
Jonge milieuhelden
Klimaatadaptatie
Milieuzones

HET R-WOORD KLINKT LUIDER

'Over vijf jaar kilometerprijs voor auto's'

Al dertig jaar steggelt ons land over rekeningrijden. Wetenschap, maatschappelijk middenveld, automobilisten: iedereen lijkt voor, behalve het kabinet. Toch lijkt de kogel door de kerk. Volgens het Klimaatakkoord staat invoering ervan voor personenauto's gepland voor 2024. Een jaar eerder gaat het vrachtverkeer over.

ADDO VAN DER EIJK



Betalen naar gebruik, kilometerprijs, kilometerheffing: het r-woord kent meerdere termen, maar de essentie blijft gelijk: automobilisten niet afrekenen voor het bezit van de auto, maar voor het gebruik. Zoals altijd zorgt het r-woord voor rumoer. Ditmaal verwierp de milieubeweging, mede vanwege het ambitieniveau ten aanzien van de kilometerheffing, het Klimaatakkoord. Steven van Eijck, voorzitter van de RAI Vereniging, is positiever gestemd. "Een doorbraak", zegt hij over het resultaat. Al jaren is Van Eijck fervent pleitbezorger voor 'betalen naar gebruik'. Daarin staat hij niet alleen. Alle 25 partijen aan de Mobiliteitstafel, opgetuigd voor het akkoord, schaarden zich eensgezind achter het systeem. De lijst imponeert: van lagere overheden (VNG, IPO) tot de transportsector (onder meer Bovag, ANWB en TLN) en het bedrijfsleven (VNO-NCW,

VNPI). Ook de Mobiliteitsalliantie, een samenwerking van vervoerspartijen, maakt zich er sterk voor. "Iedereen is voorstander, behalve dit kabinet", concludeert Van Eijck. Hij betreurt de kabinetskeuze, maar begrijpt het wel. "Het niet invoeren van rekeningrijden staat in het regeerakkoord. Het kabinet wil voorkomen dat oppositie kan zeggen: 'kijk, ze draaien weer.'"

Deadline staat vast

De ontwerptekst lijkt in eerste instantie tegen te vallen. Het akkoord stelt immers: conform de afspraak in het regeerakkoord wordt een verkenning uitgevoerd, met de nadrukkelijke toevoeging: 'zonder dat dit leidt tot een systeem van rekeningrijden'. De doorbaak staat, volgens Van Eijck, verderop in een annex: "Daar valt te lezen dat het onderzoek eind dit jaar klaar is, om implementatie in 2024 mogelijk te maken. Kortom:

er is een deadline. Over vijf jaar voert een volgend kabinet de maatregel in." De doorbraak werd niet zonder slag of stoot gerealiseerd. "De partijen aan de Mobiliteitstafel waren hierom bijna opgestapt."

De voordelen zijn evident, stelt Van Eijck op basis van een studie uit november 2018 van adviesbureau Revnext. Hij noemt de maatregel "cruciaal" voor de vergroening van vervoer. "Binnen het Klimaatakkoord moeten auto's in 2030 zo'n 4 megaton CO₂ besparen. Met alleen een kilometerprijs bereiken we al een CO₂-reductie van 5 megaton. Een variabele heffing gebaseerd op CO₂-uitstoot, dus een minder zuinige auto betaalt meer, levert 5,2 megaton op. Dat is veel meer dan het pallet maatregelen van onder meer elektrische auto's, biobrandstoffen en leasefietsen." Tweede klapper: de overheidsinkomsten blijven op peil. Een kilometerprijs houdt de derving op 'slechts' 2,8 miljard euro per jaar - "We gaan immers minder rijden" - en niet op 10,7 miljard euro. "Door elektrisch rijden drogen de overheidsinkomsten op. Derde klapper: filereductie. Dankzij een kilometerprijs gaan we elf procent minder rijden. Dat is voldoende om een deel van de fileproblematiek op te lossen."

Welvaartsverlies

Van Eijck vindt Bert van Wee, hoogleraar transportbeleid aan de TU Delft, aan zijn zijde. "Wil je files echt verminderen, dan is een kilometerheffing waarvan de hoogte afhangt van plaats en tijd, met vlag en wimpel het meest effectieve instrument. Niets komt in de buurt, ook niet twintig miljard euro extra voor wegen. Londen, Stockholm, Noorwegen, Malta: overal laten ingevoerde systemen positieve resultaten zien: minder files, minder emissies, meer verkeersveiligheid." Uiteindelijk draait de invoering volgens Van Wee om politieke lef. "De politiek durft telkens niet, omwille van een vermeend gebrek aan draagvlak bij de kiezer. Toch adviseerde al in 2005 de commissie-Nouwen, waaraan onder andere sociale partners, gemeenten, milieubeweging en autobranche meewerkten, om de kilometerheffing in te voeren. Ook ANWB deed destijds mee." Net als het maatschappelijk middenveld is de wetenschap vrij eensgezind over het nut van kilometerheffing. Al brengt Van Wee een nuance aan. "In een kosten- en batenanalyse uit 2015 concluderen het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving dat de afname van automobieliteit gepaard gaat met welvaartsverlies. Je kunt rijden ook te duur maken. Dan ontstaan onder meer negatieve effecten voor de arbeidsmarkt." De verkenning in het Klimaatakkoord vindt Van Wee een wijs besluit, of beter: het hoogst haalbare. "Meer onderzoek en experimenten zijn absoluut nodig. De laatste gedegen studie dateert alweer uit 2015."

Vlakbelasting

Ook de automobilist zelf lijkt om. Met als hoofdreden: het systeem is eerlijker. Van de 4,3 miljoen ANWB-leden staat 70 procent achter een kilometerheffing, mits de totale heffing niet duurder uitpakt dan de huidige wegenbelasting. Ook opvallend: Rutte's eigen achterban, de VVD-leden, nam afgelopen november een motie aan vóór betalen naar gebruik. Het momentum is er, zo lijkt het. Van Wee: "Een meerderheid in de



samenleving vindt het eerlijker. Vanwege de maatschappelijke acceptatie kunnen we beter beginnen met het ombouwen van de huidige wegenbelasting naar een kilometerprijs. Een vlakbelasting, zonder differentiatie naar tijd en plaats. Een spitsheffing kan eventueel later, mocht het nodig zijn." Van Eijck stelt dezelfde route voor: eerst experimenteren, vervolgens de vaste belastingen omzetten naar een heffing per kilometer, en pas daarna - mocht dat nodig zijn - differentiëren naar tijd en plaats. De spitsheffing presenteert hij liever als een korting. "Mensen krijgen dan, net als bij de trein, een dalurenkorting."

Vrachtverkeer wel

Voor het vrachtverkeer is de kogel wél door de kerk. Afgelopen november besloot minister Van Nieuwenhuizen om daarvoor in 2023 een kilometerprijs in te voeren. In navolging van buurlanden Duitsland en België. "Terwijl uit onderzoek blijkt dat de kosten hoger uitpakken dan de baten", stelt Van Wee vast. Transport en Logistiek Nederland (TLN) steunt het besluit, vooral vanwege de 'terugsluis' naar de transportsector. "Het kabinet heeft besloten dat de opbrengst gaat naar verduurzaming en innovatie van het transport. In onze TLN-duurzaamheidsvisie stellen we forse doelen, onder meer zero emission in binnensteden. Voor de realisatie komt nu geld beschikbaar", vertelt TLN-woordvoerder Quinten Snijders. Ook gaat de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's omlaag. De heffing gaat gelden voor binnen- én buitenlands vrachtverkeer. Het bedrag en de techniek moeten nog worden bepaald. Schone trucks krijgen wellicht korting. Als het TLN ligt, komt er ook een kilometerheffing voor personenauto's. Snijders: "Alleen dan verbeteren we de bereikbaarheid. Anders blijven vrachtwagens in de file staan, terwijl wij wel per kilometer betalen."