

KILOMETERHEFFING: HOE GAAT DAT ER IN 2030 UITZIEN

Het enige beleidsvoornemen van Rutte IV dat iets gaat betekenen voor het gebruik van oldtimers is de aankondiging van de invoering van rekeningrijden in 2030.

Na die aankondiging is het heel stil gebleven. Daarom is de FEHAC te rade gegaan bij 'verkeersprofessor' Bert van Wee van de TU Delft met de vraag: hoe denkt u dat het rekeningrijden er over acht jaar uit gaat zien.

Welke voordelen heeft rekeningrijden eigenlijk?

Prof. dr. G.P. (Bert) van Wee is professor Transportbeleid aan de Technische Universiteit Delft. Eerder heeft hij de FIVA/FEHAC enquête in 2017 begeleid, en hij deed in opdracht van de FIVA/FEHAC onderzoek naar bezit en gebruik van historische voertuigen. Eind 2020 leverde hij nog een bijdrage aan ons symposium *Oldtimers op weg naar morgen* met een voordracht over *Wat heeft 'de Nederlander' eigenlijk over voor het behoud van mobiel erfgoed*. Geen onbekende dus in oldtimerland en zelf liefhebber en eigenaar van twee bejaarde Volkswagen Kevers.

"Het basisidee achter het rekeningrijden is dat het de motorrijtuigenbelasting MRB en mogelijk ook een deel van de belasting bij aanschaf (BPM) gaat vervangen. Bij het betalen per kilometer moet de opbrengst van het nieuwe systeem ongeveer gelijk zijn aan de vervallen inkomsten van MRB en eventueel BPM. Voordelen zijn: elektrische auto's gaan ook (meer) belasting voor het gebruik betalen. Verder wordt bij betalen naar gebruik, zoals de naam al zegt, niet meer gekeken naar het bezit van een voertuig, maar wordt het gebruik bepalend voor de belastingheffing. Veel mensen vinden het eerlijker dat iemand die meer rijdt, meer betaalt, en iemand die minder rijdt, minder. Tenslotte denken de deskundigen dat het tot een afname van mobiliteit leidt met een gunstig effect op de files, de verkeersveiligheid en het milieu."

Welke keuzes moeten daarbij gemaakt worden?

"Nu lijkt een relatief eenvoudig systeem de voorkeur te hebben: een vaste heffing en niet een heffing afhankelijk van plaats en tijd. Veel mensen vinden betalen naar gebruik eerlijker dan het huidige systeem, maar niet als de hoogte afhangt van plaats en tijd, zodat je bijvoorbeeld in de spits op de A10 bij Amsterdam meer betaalt per gereden kilometer dan voor een vakantierit in Friesland. Dan missen we wel een extra bijdrage aan het verminderen van de files, al doet een vlakke heffing die files ook wel verminderen. De vaste heffing kan geregistreerd via een simpel kastje in de auto, dat de gereden km's registreert. Het kan ook via een duurdere GPS-techniek. Misschien wordt daar toch voor gekozen om nu al voorbereid te zijn op nieuwe grondslagen (toch een heffing naar plaats en tijd) voor deze belastingheffing in de toekomst."



Bert van Wee

Waarom moet het zo lang gaan duren; 2030 is wel erg ver weg?

"Ja, die acht jaar tijd die kennelijk nodig is, vind ik ook erg lang en begrijp ik ook niet zo goed. Misschien dat men voor alle zekerheid ruimte inbouwt, om het allemaal goed te regelen. IT-projecten bij de overheid hebben nog wel eens de neiging lang te duren, heel veel geld te kosten en zelfs te mislukken. Wellicht hoopt men op goedkopere technologie over een paar jaar."

Is betalen per kilometer al ergens in de praktijk gebracht?

"Niet dat voor alle voertuigen op de weg de belastingheffing zo is ingericht. In Duitsland kennen we wel het MAUT-systeem voor vrachtverkeer. Dat werkt met registratie van het kenteken via camera's op de Autobahn, maar voor personenauto's geldt ook daar nog gewoon het systeem vergelijkbaar met onze MRB. Voor oldtimers kan ik me vertellen dat die bij een bepaalde grens worden vrijgesteld. Bijvoorbeeld als het aantal af te rekenen km's niet meer opweegt tegen de uitvoeringskosten."

Als de uitstoot van verkeer 20% naar beneden moet: hoe dan?

"Auto's, zowel op diesel als op benzine, zijn al heel veel schoner dan in 1980. Verder zullen elektrische auto's meer bijdragen aan minder vervuiling. Bij rekeningrijden met een wel naar plaats en tijd gedifferentieerd tarief, kan het autogebruik - en daarmee de uitstoot van uitlaatgassen - wel 10 tot 15% naar beneden."

En als de uitstoot van oldtimers ook 20% naar beneden kan, hoe dan?

Dat ligt lastiger en is minder te beïnvloeden. "Allereerst minder rijden. Ga bijvoorbeeld naar ritten dichterbij je woonplaats. Dat zie je al gebeuren: naarmate een oldtimer ouder is, wordt er minder in gereden. Ons oldtimerwagenvak wordt gemiddeld immers steeds ouder. 10.000 km per jaar rijden in oude VW Kever moet je gewoon niet willen. Een kilometerheffing zal tot gevolg hebben dat mensen minder snel om fiscale redenen veel gaan rijden met een jongere oldtimer (of youngtimer)."