

Zonder km-heffing betalen we te veel

Alternatieven zullen economie afremmen

Huib van Essen

Zijn er alternatieven voor de kilometerheffing? Recente uitspraken van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat maken die vraag ineens weer actueel. De kilometerheffing speelt immers een sleutelrol in de kabinetsambities voor filebestrijding en klimaatbeleid voor verkeer.

Het bestrijden van files gebeurt tot op heden met het uitbreiden van wegcapaciteit. Nu de overheidsfinanciën onder grote druk staan, zijn extra investeringen in weginfrastructuur echter weinig aantrekkelijk. Bovendien is meer asfalt op termijn niet effectief en een bom onder de klimaatdoelstellingen omdat het leidt tot meer mobiliteit en nieuwe files.

Ook de klimaatdoelstelling komt zonder een kilometerheffing in de knel. De geplande kilometerheffing levert circa 15% CO₂ reductie van het verkeer in 2020. Het is de enige verkeersmaatregel waarmee zo'n grote reductie te behalen is zonder lasten te verzwaren.

Een alternatief voor de kilometerheffing is een extra CO₂-belasting op brandstof. Om dezelfde effecten te bereiken zou die dan al snel 35 cent per liter moeten bedragen: een forse lastenverzwaring voor de automobilist. Daarbij zijn dramatische gevolgen te verwachten zoals het op grote schaal over de grens gaan tanken en minder filereductie dan bij een kilometerheffing.

Te denken valt ook aan verlaging van de maximumsnelheid naar 90 kilometer per uur. Dat leidt op termijn ook tot minder files en lagere CO₂-uitstoot. Het is echter te betwijfelen of een dergelijke maatregel op meer draagvlak kan rekenen.

Andere alternatieven die CO₂ uitstoot verminderen kunnen worden gezocht in afschaffing van belastingvrijstellingen voor reiskostenvergoedingen of de introductie van een forse belasting op vliegtickets. Stuk voor stuk maatregelen die een internetenquête vermoedelijk ook niet zouden overleven. Bovendien zullen veel van deze alternatieven de economie afremmen, waar de kilometerheffing de economische groei juist fors stimuleert. Als we files en klimaatverandering gelijktijdig en serieus willen aanpakken is een kilometerprijs onvermijdelijk.

Het lijkt verstandig als de minister en de ANWB hun knopen tellen. Want als de kilometerheffing wordt afgeserveerd zijn andere verkeersmaatregelen nodig, die economisch onaantrekkelijker zijn en de files minder terugdringen.

Ervaringen in Londen en Stockholm leren dat het draagvlak uiteindelijk best groot kan zijn. Na invoering van tolheffing werd burgemeester Livingstone glansrijk herkozen in de Britse hoofdstad en in Stockholm stemde de bevolking na het zien van de positieve effecten in met de tolheffing. Wat we hier van kunnen leren is dat invoering van een dergelijk systeem staat of valt met politieke moed en visie en dat is precies wat de betrokkenen nu moeten tonen.

Huib van Essen is sectormanager Verkeer bij onderzoek- en adviesbureau CE Delft.