

## Trendreport

# Rekeningrijden kan Nederlands wagenpark flink vergroenen

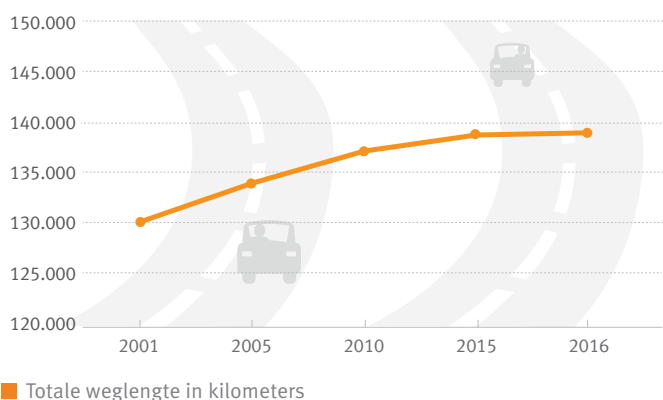
Nu de economie zich herstelt neemt de filedruk sterk toe – alle investeringen in nieuw asfalt ten spijt. Rekeningrijden ofwel betalen naar gebruik is het enige effectieve middel om een verdere stijging van de filedruk tegen te gaan. Bijkomend voordeel is dat, als je de aanschaf minder zwaar belast, je de drempel voor consumenten om een nieuwe, schonere auto te kopen flink verlaagt – met een groener wagenpark als gevolg. Welke vormen van kilometerheffing zijn er en welke vorm is voor Nederland het meest geschikt?

### Meer asfalt geen antwoord op files

Het kabinet Rutte II heeft fors geïnvesteerd in uitbreiding van ons wegennetwerk. Desondanks neemt de filedruk de laatste tijd sterk toe en zal die naar verwachting ook de komende jaren blijven toenemen.

Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid bereikt het reistijdverlies in 2018 weer het recordniveau van 2008, en zal dit in 2021 met 38 procent zijn gestegen in vergelijking met 2015. Nu al liggen de maatschappelijke kosten hiervan op circa drie miljard euro.

Toename asfalt in Nederland (cijfers CBS)



**Berekening:** lengte x de duur file

**Percentage:** stijging/daling t.o.v. vorig jaar

- < 15%
- 15 tot 20%
- 20 tot 25%
- 25 tot 30%
- > 30%

(Bron: ANWB)

## De oplossing: betalen naar gebruik - maar in welke vorm?

Op dit moment zijn er zeven vormen van belasting op mobiliteit: BPM, BTW, Motorrijtuigenbelasting (MRB), assurantiebelasting, leges, bijtelling en brandstofaccijns. De eerste zes belasten puur het bezit van een auto; alleen de laatste, accijns, belast sec het gebruik. Diverse voorbeelden uit het buitenland (zie ook de voorbeelden uit Londen, Stockholm en Singapore) tonen echter aan dat juist het belasten van het autogebruik op bepaalde tijden van de dag en/of in bepaalde gebieden de filedruk drastisch kan verlagen. Er is dus veel voor te zeggen om de belasting op bezit af te bouwen, en de belasting op gebruik op te voeren: het zogeheten rekeningrijden.

Rekeningrijden kan op vijf manieren:

- 1 **Vlakke heffing:** een vast tarief per gereden kilometer, ongeacht waar en wanneer
- 2 **Cordonheffing:** de automobilist betaalt eenmalig een x bedrag bij het betreden van een bepaald gebiedscordon, zoals een ringweg rondom een stad
- 3 **Congestie- of spitsheffing:** betalen op bepaalde tijden (spits) eventueel in combinatie met bepaalde gebieden (bijvoorbeeld de Randstad)
- 4 **Verblijfs- of gebiedsheffing:** de automobilist betaalt bij de toegang tot een gebied en gedurende het verblijf in dat gebied. Het verschil met een cordonheffing is dat niet (eenmalig) de toegang tot, maar de duur van het verblijf in het gebied wordt belast
- 5 **Tolheffing:** belasten van het gebruik van specifieke wegen



## Voorbeelden buitenland: betalen naar gebruik werkt

### Kilometerheffing in Londen, Stockholm en Singapore



#### Londen

Londen werkt sinds 2003 met de London Congestion Charge op basis van nummerplaatherkenning. Ook heeft de stad maatregelen genomen in de verkeersinfrastructuur: OV, fietsers en voetgangers krijgen vaker de prioriteit boven auto's. Deze maatregelen bekostigt de stad met de opbrengsten van de heffing.

#### Resultaat:

- Sinds de invoering in 2002 is het autoverkeer in de zone teruggedrongen met 80.000 voertuigen per dag
- Duidelijk verbeterde luchtkwaliteit (bron: *Transport for London*)



#### Stockholm

Voor toegang tot het centrum van Stockholm geldt sinds het jaar van de invoering 2007 een getrapte cordonheffing. Iedereen die het centrum in wil moet een charge betalen, in hoogte afhankelijk van het moment van de dag. In 2016 werd het gebied uitgebreid met een belangrijke snelweg.

#### Resultaat:

- Het verkeersgebruik binnen de zone is gedaald met 29%, zonder stijging van vervoersgebruik in omliggende zones (bron: *transportenvironment.org*)
- Het verkeer op de recent belaste snelweg daalde in een week met 22%
- Publieke opinie is om van tegen naar voor



#### Singapore

Singapore was een van de eerste steden die een cordonheffing invoerde (1973). Een vast tarief voor onbeperkt gebruik van het centrum. In 1998 paste de stad het systeem aan naar een *pay-per-use systeem* (Electronic Road Pricing, ERP): automobilisten betalen per keer voor het gebruik van bepaalde wegen.

#### Resultaat:

- De cordonheffing leidde tot een verkeersreductie van 45% en een vermindering in het aantal verkeersongevallen van 25%
- Het ERP-systeem leidde tot nogmaals een verkeersreductie van 15%
- Op dit moment gebruikt 65% van de forenzen in Singapore het OV (bron: *Land Transport Authority of Singapore*)

## Congestie- oftewel spitsheffing meest kansrijk voor Nederland

Volgens het CPB is kilometerheffing een effectief middel om files, emissie, verkeersoverlast en geluidshinder terug te dringen. Een congestieheffing (betalen tijdens de spits) lijkt hierbij het meest gunstig voor de welvaart (waarbij de reistijdwinsten van de *blijvers* wordt afgezet tegen de welvaartsverliezen van de *afhakkers*). Tegelijkertijd is deze heffing technisch het meest lastig uitvoerbaar. Daarnaast zijn er politieke hobbels te nemen. Rekeningrijden vraagt om een kostbare technische infrastructuur en leidt waarschijnlijk tot een daling van de inkomsten uit brandstofaccijnzen (minder autokilometers). Ook zal het zeker leiden tot 'waterbedeffecten' (verplaatsing van het probleem) naar de grensstreken (Duitsland, België).



### Het gevaar van rekeningrijden

De ontwikkelingen in Londen illustreren echter ook een gevaar van rekeningrijden: de overheid heeft een eenvoudig instrument in handen om meer belasting te innen door stapsgewijs het tarief te verhogen. Rekeningrijden mag autorijden absoluut niet duurder maken. Nederland is al koploper in Europa als het gaat om kosten van autorijden door alle autobelastingen. Er zijn dan ook duidelijke politieke afspraken nodig om te voorkomen dat rekeningrijden een 'open einde regeling' wordt en uitmondt in een instrument om mobiliteit (steeds) zwaarder te belasten, in plaats van een instrument om mobiliteit anders te belasten! Anders door belasting van het gebruik in plaats van het bezit.

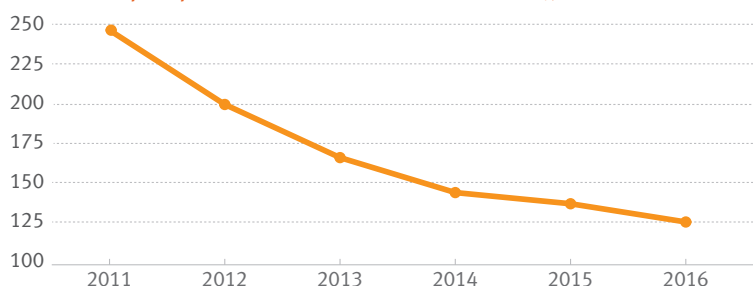
## Kilometerheffing kan wagenpark vergroenen

Een ander belangrijk aspect van rekeningrijden is het positieve effect ervan op het nationale wagenpark. Want ondanks teruglopende verkopen van nieuwe auto's (zie grafiek), daalt de omvang van ons nationaal wagenpark niet. Dit betekent dat auto's langer doorrijden en dat ons nationaal wagenpark relatief ouder en daarmee vervuilender wordt.



Door niet langer het bezit of de aanschaf, maar het gebruik van auto's te belasten verlaagt de overheid de drempel voor consumenten om een nieuwe, zuinigere en schonere auto te kopen. Nieuwe auto's zijn bovendien steeds vaker 'internet connected'. Dit kan de doorstroming bevorderen en leidt tot minder ongelukken.

Autoverkoop particulier dalen aanhoudend (cijfers RDC)



---

‘Als je het autobezit goedkoper maakt, en gebruik meer belast, kunnen mensen eerder een nieuwere, schonere auto kopen. We zien namelijk dat de vergroening vooral door de technologie komt. Dus als mensen nieuwere auto’s rijden, wordt het Nederlandse wagenpark vanzelf groener’

**Martijn Versteegen, Marketing Director LeasePlan Nederland**

---

