

Medium: Het Financieele Dagblad



Author: Wouter van Haaften

Date: 30 juli 2010

KMH stapsgewijs invoeren via alternatieven

Welke coalitie er ook komt, zowel de kans dat deze onverkort doorgaat met de kilometerheffing als de kans dat er op korte termijn niets tegen files en uitstoot van CO2 en fijnstof wordt ondernomen is klein.

De huidige situatie lijkt een patstelling. De toestand op de wegen, de wettelijke emissievoorschriften en recente adviezen van zowel de Oeso als de Raad voor Verkeer en Waterstaat geven aan dat er snel een sturingsinstrument nodig is om het auto-gebruik terug te dringen. Nu kilometerheffing geen reële optie is komt er ruimte voor alternatieven.

Een beproefde methode is over de grens kijken. In Duitsland bijvoorbeeld woedt een discussie over het genereren van gelden voor de financiering van de infrastructuur. Een optie is een tijdsafhankelijk elektronisch heffingssysteem op snelwegen. In Duitsland is dit een serieuze optie omdat dit snel in te voeren is tegen betrekkelijk lage kosten. Er is geen kastje in de auto nodig en ook geen kostbare apparatuur langs de weg. Bovendien hoeft de overheid niet te investeren in de benodigde infrastructuur voor de heffing, deze wordt in de systeemprijs verwerkt. Een aantrekkelijk systeem voor een overheid die krap bij kas zit.

Ook hier kan een dergelijk systeem succesvol worden ingezet om files en te hoge emissiewaarden te bestrijden. Afhankelijk van de gekozen tariefstructuur leidt invoering van een elektronische heffing op snelwegen direct tot minder gebruik, en dus afname van files en uitstoot. Daarbij kan direct worden begonnen met verlaging van de motorrijtuigenbelasting met een bedrag gelijk aan de verwachte opbrengst van de heffing. Dat schept ruimte voor verdere discussie over mobiliteit, terwijl er toch eerste stappen worden gezet op weg naar de beoogde bereikbaarheids- en milieudoelen.

Het belangrijkste nadeel is dat de beoogde doelen, minder files, minder uitstoot en een verschuiving naar betalen voor gebruik maar gedeeltelijk gerealiseerd kunnen worden, het gaat om een eerste stap.

Niettemin is een elektronische snelwegheffing als instrument tegen files en uitstoot het overwegen waard omdat de techniek niet alleen in verschillende landen is beproefd, maar ook omdat een variant van deze heffing feitelijk in ons land operationeel is bij de heffing van Belasting op Zware Motorrijtuigen (Eurovignet).

Genoeg reden om serieus te kijken naar de (tijdelijke) optie van een elektronische snelwegheffing, zodat de kilometerheffing als potentieel pijnpunt in de formatie van tafel is.

Wouter van Haften is zelfstandig adviseur bij Ages en was in de afgelopen 15 jaar in verschillende functies betrokken bij het autoheffingen dossier.