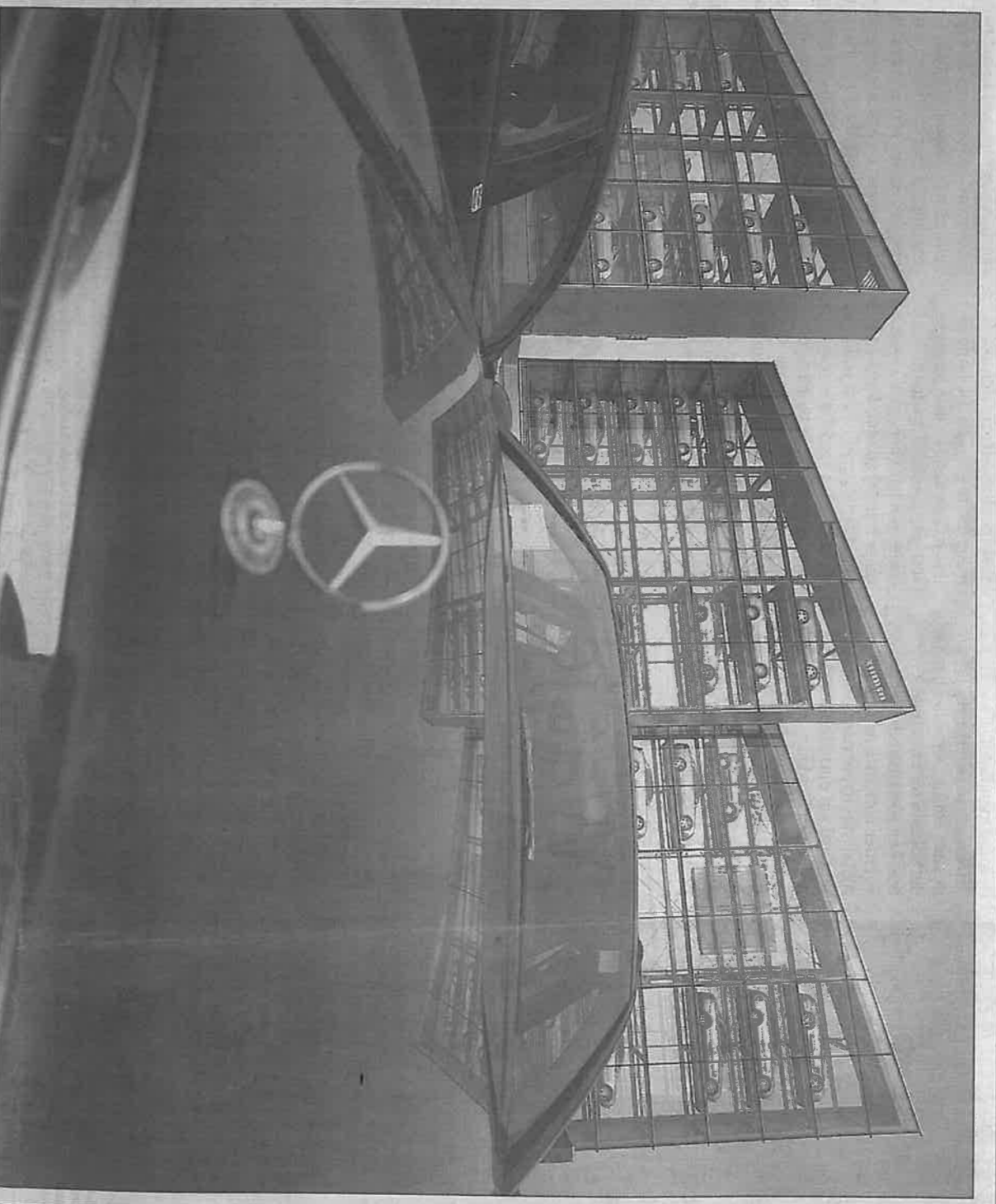


7 maart 2003

# Rijden over wegen heeft prijs

Je moet het gebruik van de auto belasten, niet het bezit, stelt de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Voer kilometerheffing in. Het is een oud verhaal in een nieuwe koft. „Anders zal de verkeersellende al maar toenemen.“ Voorzitter De Zeeuw van de raad hoopt dat een nieuwe minister van verkeer de ruimte krijgt een aantal van zijn ideeën in de praktijk te brengen. „Het belangrijk is het wantrouwen van de bevolking weg te nemen.“



Een nieuwe showroom aan de snelweg A12 bij Utrecht. Deze week gaan de deuren open. Ter gelegenheid van de opening heeft de eigenaar de markante torens volgezet met alleen zilvergrijze auto's. FOTO ROB HUIBERS

## Kilometerheffing

Guido Goudsmit

AMSTERDAM – 'Over een jaar of drie' ergens op een proeftraject Nederlandse automobilisten zien rondrijden die kilometerheffing betalen. Dat is het streven van Friso de Zeeuw, voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Zo'n pilot-project snel van de grond tillen, is haalbaar, gelooft hij. Autolobby's als de ANWB, hardnekkige bestuurders van rekeningrijden ('betaald in de file straat'), zullen er ook aan moeten geloven. Het rapport 'Bewust mobiel, Beter bereikbaar' dat De Zeeuws raad uitbracht, is zo concreet als maar zijn kan. „Als we niet optassen, sibt Nederland dicht“, schrijft de raad glashard. Voornaamste oplossing, in samenhang met een reeks bestuurlijke maatregelen, laat de autogebriker betalen per afgelegde kilometer, het 'mobitarief', dan zal hij 'bewuster' in de auto strappen. Voorwaarde is dat de achterstanden in aanleg en onderhoud van weg- en spoorinfrastructuur worden weggevoerd. De club van Friso de Zeeuw toont lief. Vorig jaar april wees de Tweede Kamer het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan immers af, waarin de kilometerheffing ook figureerde. Het werksruk van de Raad zingt inmiddels rond onder Haagse beleidsmakers. De Zeeuw maakt zich sterk dat het rapport het regeerakkoord dat

in de maak is, „als het nog zo summier“, op hoofdzaken zal weten te inspireren. „Het zou al mooi zijn als een nieuwe minister van verkeer enige ruimte wordt geboden een paar dingen te doen die wij op de agenda hebben gezet. Zo'n minister zal wel moeten knokken, wil hij iets voor elkaar krijgen.“ De agenda van de Raad voor Verkeer en Waterstaat is overzichtelijk: als een soort 'ijsbreker' de obstakels uit de weg ruimen die invoering van het mobitarief blokkeren. „Onder voorsceconomen wordt niet meer betwist dat alleen een vorm van heffingen de congestie op de Nederlandse wegen kan opheffen“, stelt De Zeeuw, die in het rapport een hele reeks onderzoek en internationale praktijken

## 'Nieuwe minister van verkeer moet vechter zijn'

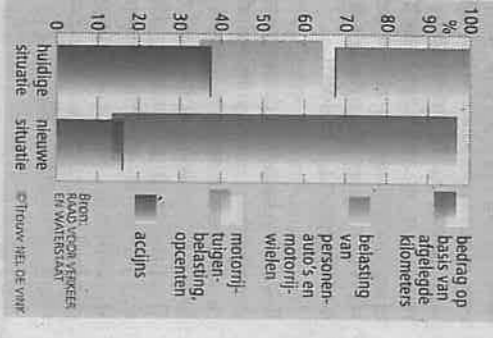
voortbeelden als bewijs aanvoert. „Ook Europees sturen we aan op een vorm van kilometerheffing. We hebben het tij mee. De belangrijkste kwestie is het wantrouwen van de bevolking weg te nemen. Automobilisten denken al gauw dat ze worden gepakt: terwijl het mobitarief autoprijzen voor de autobezitters die jaarlijks minder dan 18 000 kilometer op de weg zitten, juist goedkoper maakt.“ Oude toverformule of totale onzin? De Raad is duidelijk: je

moet niet langer het bezit van de auto belasten – motorrijtuigenbelasting, BPM, accijnzen op brandstof schaf je gedeels af –, maar het gebruik van de weg. Het advies stelt voorop dat de prijs van mobiliteit een afspiegeling moet zijn van de werkelijke kosten die de autogebriker maakt: naast de kosten van de auto moeten ook de kosten van de infrastructuur en de zogenaamde extreme kosten (gehuishinder, ongelukken, luchtvervuiling, congestie) aan de automobilist worden toegerekend. De kilometerheffing is de pannaace, opoert de raad, „waarbij de prijs afhankelijk is van de verkeersomstandigheden (tijdstip en locatie)“. Dit is het zogenaamde 'dynamisch beprjzen'. De Zeeuw: „Alles valt of straat

met betrouwbaarheid en voorspelbaarheid. De automobilist moet weten hoeveel hij moet uitgeven om van a naar b te komen en hoe lang hij onderweg is. Dat is technisch mogelijk.“ De opbrengsten van zo'n nieuw stelsel zouden regelrecht in een Mobiliteitsfonds vloeien, waaruit niet alleen infrastructuur, maar ook verkeersveiligheid en milieumaatregelen worden gefinancierd. De Zeeuw erkent dat daarmee een kleine fiscale revolutie een feit is. „Zo'n herziening raakt aan de organisatie van de rijksbegroting. Vandaar dat wij ook voorstellen een commissie in te stellen die zo'n stelselherziening voorbereidt.“ Het Mobiliteitsfonds is het oorspronkelijkste idee van de Raad voor Verkeer.

**De Zeeuw zwaait met een kraanje van autobranchevereniging Bovag, die het mobitarief welwillend heeft ontvangen. „Met een mobiliteitsfonds dat geheel ten goede komt aan de weggebruiker, heeft de overheid een goede kans de automobilisten en de belangengorganisaties weer aan haar kant te krijgen.“** Het politieke alternatief voor de kilometerheffing, meer asfalt, schiet tekort aldus De Zeeuw. „We zullen zien dat de Spoedwet Wegverbreiding eerder wordt ingevoerd dan het mobitarief. Dan zullen we ook zien dat de opstoppingen zullen toenemen, ondanks de extra rijstroken. Die Verlening kan je met het mobitarief te lijf gaan.“

## Heffingen op autogebruik in huidige en nieuwe situatie



## Mobitarief: minder stilstand

AMSTERDAM – Automobilisten voor het gebruik van de weg laten betalen (mobitarief), is het voorstel van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. De gewenste rekenenheid is de afgelegde kilometer, waarbij de prijs varieert. De kosten worden hoger naarmate de weg beter is, de verkeersdrukte groter en er minder alternatieve routes voorhanden zijn. In zo'n nieuw stelsel zouden vaste kosten als BPM en motorrijtuigenbelasting en een deel van de accijnzen op brandstof moeten worden afgeschaf, de groot-

sie kostenpost, voor de automobilist zou het mobitarief zijn, waardoor het gewicht van de variabele kosten toeneemt (zie grafiek). De opbrengsten van deze heffing moeten vooral ten goede komen aan de infrastructuur. „Dit moet financieel, technisch, en vooral communicatief, nog goed worden doordacht“, zegt raadsvoorzitter De Zeeuw. Onderzoek van het ministerie van verkeer en waterstaat laat zien dat louter door zo'n heffing de stilstand ten gevolge van files ('voertuigverliesuren') met 45 procent kan afnemen.