



Delft University of Technology

Document Version

Final published version

Citation (APA)

van Wee, G. P. (2026). Rekeningrijden: Goed voor mens en milieu. *PONT, vakblad energie en duurzaamheid*, (2), 6-10.

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable).
Please check the document version above.

Copyright

In case the licence states "Dutch Copyright Act (Article 25fa)", this publication was made available Green Open Access via the TU Delft Institutional Repository pursuant to Dutch Copyright Act (Article 25fa, the Taverne amendment). This provision does not affect copyright ownership.
Unless copyright is transferred by contract or statute, it remains with the copyright holder.

Sharing and reuse

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights.
We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

This work is downloaded from Delft University of Technology.



REKENINGGRIJDEN: GOED VOOR MENS EN MILIEU

Het enige instrument dat files daadwerkelijk zal verminderen, is een kilometerheffing. Bert van Wee, Emeritus hoogleraar transportbeleid, legt uit of hij dat in de nabije toekomst als reëel beschouwt.

TEKST JORIS WIJNHOFEN EN TITIA VAN LEEUWEN



Lange files en nog altijd hoge CO₂-emissies: twee hardnekkige problemen die samenhangen met ons autogebruik. Bert van Wee, emeritus hoogleraar transportbeleid en expert op het gebied van bereikbaarheid, ziet maar één effectieve oplossing: een kilometerheffing waarvan het tarief afhangt van waar en wanneer je rijdt. Meer asfalt aanleggen helpt volgens hem overigens niet om de files terug te dringen.

Welke trends zie je op het gebied van duurzaamheid in het verkeer?

“Als het om milieu gaat, is de trend dat CO₂ relatief steeds belangrijker wordt. Immers, de lokale luchtverontreiniging neemt af omdat de voertuigen schoner worden. Een andere trend is dat de rechtvaardigheid van beleid tegenwoordig belangrijker wordt gevonden dan vroeger. En verder tendeert het belang van mobiliteit naar dat van bereikbaarheid: het gaat mensen erom welke mogelijkheden ze hebben om op gewenste plekken te komen.

De technologische winst van zuinige auto's werd, waar het om CO₂ gaat, tussen ruwweg 1985 en 2005 teniet gedaan door het groter en zwaarder worden van auto's. Maar momenteel neemt de CO₂-uitstoot van auto's, mede door elektrificatie, weer af.

Dat geldt niet voor de lucht- en zeevaart; daar is elektrisch nog een illusie. De meest reële verduurzamingsopties voor die twee sectoren zijn biobrandstoffen en e-fuels. Sommige experts zijn optimistisch over vliegen op waterstof, maar daarvoor moeten geheel andere vliegtuigen ontworpen worden. Van waterstof kun je e-fuels maken die in vliegtuigen kunnen worden gebruikt.

Echter, slechts twee vliegtuigfabrikanten, Airbus en Boeing, zijn op dit moment zover om de duurzame e-fuels te produceren, maar die zullen nog voorzichtig zijn met daar al hun troeven op in te zetten. E-fuels zijn namelijk duur en mede daardoor nog niet grootschalig te produceren. Maar ik hoop dat het toch van de grond komt. Biobrandstoffen zijn ook een alternatief, maar wat meer omstreden vanwege onder andere de daarvoor gebruikte grondstoffen, ontbossing en de concurrentie met voedselproductie.

De luchtvaart boekt qua duurzaamheid dus maar weinig vooruitgang. Hun grootste prestatie zou zijn dat de emissie gelijk blijft, terwijl alle sectoren juist naar omlaag moeten – dus een echte ‘prestatie’ is dat niet te noemen. Om de uitstoot echt te verlagen, moeten er mondiaal maatregelen worden getroffen, maar dat zit er nog niet in.

Momenteel is een aantal landen wel bereid om maatregelen te nemen ter vermindering van de luchtvaart. Op Europees niveau zou dit een goed (tijdelijk) alternatief zijn. En ik schat reëel dat niet-Europese landen als Japan of Australië mee willen doen. Maar het feit dat er nog steeds geen btw op internationale vliegtickets zit en geen heffing op kerosine, stemt weinig optimistisch. Ik zie de luchtvaart de komende periode dan ook niet sterk verduurzamen. Elektrisch vliegen voor kleine toestellen kan wel, maar dat omvat maar een erg klein deel van de luchtvaartemissies.”

Wat betreft het wegverkeer waren files in de jaren negentig een veel besproken maatschappelijk probleem. Nu hoor je er minder of bijna niemand meer over. Hoe verklaar je dat?

“Tijdens de coronacrisis namen die files enorm af. Die zijn inmiddels wel weer op het eerdere niveau of zelfs daarboven. Veranderingen krijgen vooral aandacht als er sprake is van een toename, niet van een afname. Bovendien vindt men andere maatschappelijke thema's, zoals energiekosten, relatief belangrijker. Maar als de files weer gaan toenemen, komt daar ook weer meer aandacht voor.

Het file-oplossend vermogen van nog meer asfalt wordt sterk overschat; het hoofdwegenetwerk in Nederland is inmiddels wel compleet. En verwacht maar niet dat je files met meer asfalt sterk kunt verminderen. Kijk naar Los Angeles, dat is inmiddels een en al asfalt geworden en heeft nog steeds dezelfde fileproblemen.

Het enige beleidsinstrument dat files flink doet verminderen, is een kilometerheffing waarvan de hoogte afhangt van waar en wanneer je rijdt. Daarmee kan je de ongeveer helft van het fileleed wegnemen.”

Recent heeft Tweede Kamerlid Habtamu de Hoop een voorstel gedaan voor een tijdelijk ‘klimaatticket’ van 9 euro per maand. Hiermee kan iedereen in de zomermaanden tijdens de daluren onbeperkt met het openbaar vervoer reizen. Wat vind je daarvan?

“Het lijkt me onverstandig. Je moet je afvragen wat je ermee wil bereiken. Daarbij zijn drie effecten dominant. Wil je files verminderen? Gratis of goedkoper openbaar vervoer heeft weinig invloed op files, omdat de overlap in markten vrij beperkt is: slechts een klein deel van de automobilisten zal met het klimaatticket overstappen op openbaar vervoer en de auto laten staan. Het zijn vooral de mensen die nu ook al de trein nemen die hiervan profiteren. Maar daar los je de files dus niet mee op.

Wat betreft milieu is het ook geen optimale oplossing, want al die extra reizigers kosten ook energie. Hoewel NS duurzame stroom inkoopt, geldt dat niet zozeer voor het andere openbare vervoer zoals bussen. Er zal bij gratis openbaar vervoer meer worden gereisd, wat hoge investeringen vraagt. Het klimaatticket leidt dus waarschijnlijk tot extra energiegebruik door extra reizigers.

Het derde argument is dat het een middel is om reizen voor mensen met weinig geld betaalbaar te maken. Maar daarvoor is gratis of goedkoper openbaar vervoer een bot middel: reizen wordt dan tenslotte voor iedereen goedkoper – ook voor mensen met een hoger inkomen. Bovendien zullen de belastingbetalers als gevolg meer moeten betalen. Je mist immers de inkomsten van mensen die nu wel betalen, en er zijn extra kosten door het extra openbaar vervoergebruik. Het wordt dus gruwelijk duur. Het zou beter zijn om het openbaar vervoer goedkoper of gratis te maken voor alleen specifieke doelgroepen buiten de spits.

Vind je het Duitse regionaal ticket, waarmee Duitsers voor 63 euro onbeperkt op één dag met het regionaal vervoer in het hele land kunnen reizen, ook onverstandig?

“Daar is veel misverstand over, want in Duitsland zijn de afstanden veel groter. Het ticket heet ‘regionaal’, maar je kunt er echt grote afstanden mee reizen. In Duitsland heeft het geleid tot een forse toename van het gebruik van openbaar vervoer, waarbij dat lang niet altijd mensen betrof die daarvoor de auto lieten staan.

Dit bleek in meer landen het geval. Zo is de Vlaamse stad Hasselt gestopt met gratis busvervoer, omdat het wel tot veel meer gebruik ervan leidde, maar nauwelijks tot minder files en lagere emissies. En bovendien bracht het zeer hoge kosten met zich mee. Inmiddels mogen alleen jongeren onder de negentien jaar in Hasselt nog gratis reizen.”

Verwacht je dat mensen van de fiets afstappen en het openbaar vervoer nemen wanneer het openbaar vervoer in Nederland gratis is?

“Dat verwacht ik wel. Hier in Nederland wordt veel gefietst en het zou zonde zijn om mensen van de fiets af te halen. Gratis openbaar vervoer voor iedereen in Nederland lijkt mij dus niet verstandig.”

Bij NS constateert men een grote concentratie van reizigers op dinsdag en donderdag. NS denkt erover het reizen in de spits duurder te moeten maken. Hoe zie je dat?

“De NS wilde aanvankelijk de spits duurder maken en de daluren juist goedkoper. Het verschil tussen spits en dal is bij treintickets veel groter dan op het hoofdwegennet. Dat betekent dat NS de capaciteit moet afstemmen op een korte hevige spits, maar dat is heel duur voor het spoorwegaanpak.”

De politiek is dan ook niet met het voorstel van NS akkoord gegaan, vooral omdat het oneerlijk zou zijn voor de lage inkomensgroep. Het is echter een misverstand dat juist de mensen met een laag inkomen veel van de trein gebruik maken: mensen met een meer specialistischer baan reizen doorgaans langer en dat zijn vaak de mensen met een hoger inkomen. NS heeft berekend dat met hun plan 80 procent van de reizigers er juist financieel op vooruit zou gaan. Dat zijn de mensen voor wie het goedkoper wordt in de dalperiode, plus de mensen die overstappen van een dure naar een goedkopere periode. En nog eens twaalf procent van de reizigers zou de kosten van hun werkgever vergoed krijgen.

Het spreiden van reizigers vanuit de spitsuren in de ochtend en namiddag is een goed idee en dat kan dus met prijsprikkels. Maar daar zouden de werkgevers aan mee moeten werken. Ook het afwisselen van colleegetijden bij universiteiten zal helpen – dat lijkt zelfs heilzamer dan wanneer NS het moet regelen met financiële instrumenten. Bovendien kan veel onderwijs ook digitaal.”

Wetenschappers Maarten Steinbuch en Carlo van de Weijer bepleiten terughoudendheid bij investeringen in nieuwe spoorinfra. Zij kijken een paar decennia vooruit en zien meer heil in gekoppelde elektrische bussen, die als treintjes over de weg rijden. Dat is volgens hen veel goedkoper. Zie jij dat ook gebeuren?

“Sowieso is het onverstandig om veel meer hoofdinfrastructuur aan te leggen dan er nu al is of in de pijplijn zit. Een spoorverbinding over de Afsluitdijk of de Lelylijn kosten veel meer dan ze opleveren. Er ligt, op wat kleinere benodigde aanpassingen na, genoeg infrastructuur. Om dan met het idee van de geschakelde bussen te komen, is een ingenieursbenadering. De vraag is of je mensen überhaupt massaal in die bussen krijgt, want men zit liever in de trein.”

Het enige wat werkt, is een kilometerheffing voor waar en wanneer je rijdt



Verwacht maar niet dat je files kunt verminderen door meer wegen aan te leggen

Is het verdwijnen van openbaar vervoer in het landelijk gebied problematisch voor de bereikbaarheid?

“Er zijn alternatieven voor openbaar vervoer in het landelijk gebied, bijvoorbeeld de e-bike voor met name scholieren. Je kunt ook denken aan georganiseerd meerijden via een lokale app. Stel dat de zelfrijdende auto's er echt komen, dan kunnen ze op het platteland worden ingezet om vervoer te regelen. Dat kan je dan combineren met georganiseerd meerijden.

Overigens zijn er ook andere invalshoeken denkbaar. Als je cruciale bestemmingen en voorzieningen op het platteland in stand houdt, hoeven mensen niet steeds ver te reizen. Maar dat is inderdaad wel makkelijker gezegd dan gedaan.”

Wat kunnen we op dit moment leren van de hoge olieprijsen? Er staan immers niet minder files.

“Inderdaad, maar die tijdelijk hoge olieprijsen hebben geen invloed op meer structurele besluiten die mensen nemen. Maar

op langere termijn lijken de hoge prijze wel invloed te gaan hebben op het gebruik van de auto. Bij één procent hogere brandstofprijs krijg je 0,2 procent minder autokilometers. Dus bij 10 procent hogere brandstofprijs, twee procent minder autokilometers. En één procent minder autokilometers zorgt voor twee tot vijf procent minder files. Interessant is dat de vraag naar tweedehands elektrische auto's is toegenomen. Autotype keuze is best gevoelig voor brandstofprijzen.”

Wat vind je van het voorstel om een maximumprijs aan de pomp te stellen, betaald uit het afromen van de overwinsten van olieproducten?

“Heel interessant, maar gaat mijn wetenschappelijke expertise te boven. Als er nu overwinsten worden gemaakt door de maatschappijen en je zou die kunnen afromen, dan lijkt me dat goed. Daar zouden heel wat mensen baat bij hebben ten koste van oliemaatschappijen. Let wel, in België wordt nu benzine verkocht onder de kostprijs, maar dat is niet lang vol te houden.”



Gratis openbaar vervoer? Dan stapt niemand nog op de fiets

We weten allemaal dat rekeningrijden werkt, maar waarom komt het er niet van?

“Nederland was eerste land ter wereld dat in 1988 voorstelde om een landelijk systeem van beprijzen via rekeningrijden te introduceren. Inmiddels hebben andere landen vormen van rekeningrijden ingevoerd, al is er nergens een landdekkend systeem.

Dat komt doordat er binnen de politiek wordt verwacht dat het maatschappelijk niet geaccepteerd zou worden en dus stemmen zou kosten. Er is echter wereldwijd veel onderzoek gedaan waaruit blijkt dat mensen voorafgaand aan een verandering weerstand voelen, maar uiteindelijk – na de verandering – acceptatie toch gaat overheersen. Sterker nog, vaak wil men uiteindelijk dat het niet eens meer wordt teruggedraaid.

Ook in Nederland zijn er onderzoeken over rekeningrijden uitgevoerd. Daaruit bleek dat een meerderheid voor een vlakke heffing is, waarbij iedere automobilist exact hetzelfde tarief per gereden kilometer betaalt, ongeacht het tijdstip of de drukte op de weg. Zij zijn tegen een heffing die varieert naar plaats en tijd. Economen zijn juist tegen een vlakke heffing, omdat die tot welvaartsverliezen leidt. Maar mensen vinden zo'n systeem wel eerlijker dan het huidige systeem waarbij de motorrijtuigenbelasting niet afhangt van hoeveel kilometer mensen met hun auto rijden.

Ik vind dat eerlijkheid geld mag kosten. En ik denk ook dat het betere systeem, dat afhankelijk is van plaats en tijd, er niet in één klap zal komen. Daarom lijkt het me beter om te beginnen met een vlakke heffing en later onderscheid te maken naar plaats en tijd.

Rekeningrijden is ook goed voor milieu, omdat mensen dan minder gaan rijden door de duurdere kilometers. De hoofdreden is steeds de file geweest, maar dat staat momenteel lager op de maatschappelijke agenda. Bovendien gaan zelfrijdende auto's toch eerst op de meer overzichtelijke snelwegen rijden. En bij zelfrijdende auto's doen die files minder pijn. Want als je zelf niet achter het stuur zit, kun je bijvoorbeeld achter je laptop werken. Het is volgens mij echt verstandig om het rekeningrijden weer opnieuw uit te gaan zoeken.”

Kunnen we rekeningrijden ook als een lokale regeling invoeren, zoals nu gebeurt met milieuzones?

“Tot nu toe ging de filediscussie om files op de snelwegen, maar voor het verminderen van drukte in de stad zou dit inderdaad een optie zijn.

Je zou een pilot kunnen overwegen in een stad, en eventueel later geleidelijk opschalen naar meer steden. Maar een landelijk systeem lijkt overigens meer voor de hand te liggen.”

Er begint een debat te ontstaan over de reiskostenvergoeding: moeten we die afschaffen, of niet?

“Mensen met een beroep waarvoor ze de auto nodig hebben, moet je een redelijke belastingvrije vergoeding geven. Dat is iets anders dan het reguliere woon-werkverkeer. Nu is de woon-werkeisenkostenvergoeding een perverse prikkel die grotere woon-werkafstanden uitlokt. De Commissie de Waal zei daarover jaren geleden al: geef iedereen een gelijke vergoeding; daarmee verminder je ook de fileproblematiek. ■