

Stadslucht viezer door kilometerheffing

Als luchtvervuiling straks niet meetelt in kilometerheffing, wordt de gezondheid van de stadsbewoner geofferd.

Marry Mos, Peter van Corler en Ivo Rodermans

fractievoorzitter, raadslid en fractie-medewerker GroenLinks Utrecht

Door de kilometerheffing zullen automobilisten vaker kiezen voor goedkopere routes, over het platteland maar ook dwars door de steden. Dat heeft dus gevolgen voor luchtkwaliteit en de gezondheid van de inwoners van bijvoorbeeld Utrecht. Om dat effect tegen te gaan moet de hoogte van de kilometerheffing op een route óók gebaseerd zijn op de mate van luchtvervuiling die wordt veroorzaakt.

Minister Eurlings wil een gedifferentieerde kilometerheffing invoeren naar tijdstip, plaats en milieukenmerken van het voertuig. Het systeem moet starten in 2011 voor vrachtwagens en zakelijke rijders en wordt de jaren daarna uitgebreid naar alle voertuigen, op alle wegen. De Tweede Kamercommissie debatteert vandaag over de heffing.

De landelijke overheid moet daarna nog bepalen wat de prijs per kilometer zal zijn op de verschillende snelwegen, autowegen en in straten. Zoals gezegd gaat die prijs variëren. Op plekken waar veel verkeer is en op tijdstippen waarop het verkeersaanbod groot is, gaan automobilisten meer betalen. Mensen die op rustige uren, op stillere wegen en in een schonere auto rijden en/of hun auto vaker laten staan, zijn goedkoper uit.

In totaal betalen automobilisten straks evenveel belasting als in het huidige systeem. De opbrengst gaat naar het infrastructuurfonds, waaruit investeringen in wegen en spoor worden gefinancierd. Tot zover is de kilometerheffing eerlijk en transparant.

Het systeem is bedacht om de bereikbaarheid van Nederland te verbeteren. Naast het invoeren van de heffing heeft Eurlings daarom ook 100 miljoen euro klaarliggen voor proeven in met name Amsterdam en Utrecht om werknemers uit de auto te krijgen. Een goede zaak, maar om de doorstroming op de snelwegen echt drastisch te bevorderen ligt het

voor de hand dat de prijs per kilometer op de rijkswegen hoger zal zijn dan op andere wegen en in woonstraten. Juist hierin schuilt het grote nadeel van de kilometerheffing.

Omdat Eurlings de kilometerprijs wil bepalen en een nationaal bureau om de heffingen te innen, krijgt de rijksoverheid een instrument in handen om lokaal verkeersbeleid te voeren. Een stad als Utrecht kan straks nog wel besluiten om bijvoorbeeld straten af te sluiten of verkeer anders door de stad te geleiden, maar de prijsprikkel van de rijksoverheid zal de automobilist de stad induwen, in plaats van de stad uit.

Utrecht heeft een wegenstructuur met een soort ringweg in de stad, die op veel plekken dwars door woonwijken loopt. Deze binnenring zal nog zwaarder worden belast door mensen die euro's willen uitsparen en daarom de snelwegen rond Utrecht mijden. Ook voor mensen zonder haast, die Utrecht normaal gesproken via de snelweg zouden passeren, kan een ritje dwars door de stad straks geld opleveren. De luchtkwaliteit neemt daardoor verder af, vooral langs drukke routes in de stad.

Wij willen Eurlings en de Tweede Kamer daarom dringend oproepen de hoogte van de kilometerheffing ook op grond van de lokale luchtkwaliteit te bepalen. Op plekken waar de wettelijke normen worden overschreden zou een extra bedrag in rekening moeten worden gebracht. Automobilisten die de gezondheid van inwoners in gevaar brengen, betalen daarvoor dan straks de rekening.

Maar met een hogere heffing op vuile wegen wordt de lucht niet per definitie schoner. Zeker niet als de snelwegen toch nog duurder blijven dan het onderliggende wegennet. Daarom moet de opbrengst van de 'luchtheffing' via het infrastructuurfonds direct ten goede komen aan maatregelen ter plekke om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Je kunt huishoudens langs drukke verkeersaders een luchtfilter voor hun huis cadeau doen, zodat we

voorkomen dat in de toekomst nog meer mensen vroegtijdig overlijden aan de gevolgen van uitstoot door autoverkeer. Ook het overkappen of afschermen van verkeerswegen zou uit het fonds betaald kunnen worden, evenals de bouw van grote parkeerterreinen aan de randen van de stad met hoogfrequent openbaar vervoer naar bedrijventerreinen en de binnenstad.

Maar maatregelen om de lucht schoner te maken mogen wat ons betreft nooit een excuus worden om toch onbeperkt te blijven autorijden. Het zou daarom verstandig zijn ook de vele zeer korte autoritten in de stad extra te belasten. Met de opbrengst kun je lokale fietsvoorzieningen, voetpaden en nog beter openbaar vervoer financieren.

Kortom, de kilometerheffing mag geen instrument worden om automobieliteit slechts te verschuiven van snelwegen naar het onderliggende wegennet.

