

## COMPLEXE RELATIES TUSSEN TOLHEFFING EN ANDERE VORMEN VAN BELASTING ALTIJD MEEREKENEN IN ONTWERP

9 januari 2017

**Tolheffing kan een oplossing zijn voor het terugdringen van maatschappelijk onwenselijke effecten van verkeer, zoals CO<sub>2</sub>-uitstoot en files. Maar tolheffing staat niet op zichzelf en heeft effecten op bijvoorbeeld de regionale arbeidsmarkt. NWO-onderzoeker Ioannis Tikoudis onderzocht verschillende interacties tussen stedelijke tolsystemen en bijvoorbeeld de belastingen op inkomen uit arbeid en onroerendgoedbelastingen. Hij promoveerde op 9 januari 2017 aan de VU.**

Wie op een afgelegen plek woont zonder veel openbaar vervoer, is op de auto aangewezen voor het woon-werkverkeer. Stel dat je verplichte vaste werktijden hebt en bovendien tol moet betalen, dan fungeert die tol als extra belasting op je inkomen. Tolheffing kan de maatschappij enerzijds allerlei voordelen brengen, zoals verminderde milieuvervuiling, maar kan ook leiden tot een minder hoog arbeidsaanbod en zelfs een verminderd bruto binnenlands product. Voor het beleid betekent dit dat de tol omlaag moet, zodat de voordelen tegen de nadelen blijven opwegen. In de Nederlandse werkelijkheid zal tolheffing een subtieler negatief effect hebben op de arbeidsmarkt dan in dit voorbeeld, omdat er vrijwel overal voldoende openbaar vervoer is en mensen relatief vrij zijn in het bepalen van hun werkdagen en werktijden, maar de interactie blijft relevant, stelt Tikoudis.

### *Structuur van het stedelijk gebied doet ertoe*

De factor 'ruimte' is hierbij belangrijk, blijkt uit Tikoudis' onderzoek. 'Op sommige plekken in een stedelijk gebied zal het effect van tol op de arbeidsmarkt relatief zwak zijn. Een simpele gebiedsgerichte 'cordon-heffing' kan dan meer welvaartswinst bieden zelfs zonder ingewikkelde regelingen over hoe de tolopbrengsten weer ten goede moeten komen aan de maatschappij.' Wel moet rekening worden gehouden met het type stedelijk gebied. 'Wat goed werkt in een gebied met één stedelijk centrum, werkt minder goed bij stedelijke gebieden met meerdere centra, zoals de Randstad. Bij meerdere centra worden de groepen weggebruikers die op dezelfde weg zitten heterogener en zijn de arbeidsmarkteffecten soms te divers voor simpele varianten van tol en opbrengstenaanwending. In die situaties zijn meer geavanceerde tolsystemen nodig,' aldus Tikoudis.

### *Tolheffing kan ook correctief werken*

Een andere uitkomst van het onderzoek is dat een belasting die ruimtelijk te differentiëren is niet alleen milieuvoordelen oplevert, maar ook een rol kan spelen als correctief mechanisme in een ruimtelijk uniform belastingstelsel. Mensen die bijvoorbeeld al relatief veel inkomstenbelasting of onroerend goedbelasting betalen, zouden dan iets goedkoper van de weg gebruik kunnen maken, dan mensen die juist weinig belasting betalen. Tikoudis: 'Een gevolg hiervan is dat ook zonder externe effecten, d.w.z. de nadelige effecten van verkeer, zoals milieuvervuiling, de optimale kilometerheffing niet 0 is: volgens de simulaties zou de ruimtelijke variatie van belastingen voor woon-werkverplaatsingen dan nog altijd 35% bedragen van de ruimtelijke variatie wanneer externe effecten wél gewoon bestaan. Natuurlijk zou, behalve wegbeprijzing, ook een andere ruimtelijk gedifferentieerde belasting deze rol kunnen vervullen.'

### *Onroerendgoedbelasting van groter belang dan ruimtelijke regulering*

Tikoudis' onderzoek concentreerde zich ten slotte op de interactie tussen woningmarktbeleid en tolheffing. Onroerendgoedbelasting heeft een directe invloed op de optimale tolheffing, zowel qua hoogte als wat betreft de te hanteren rekenregel. Ruimtelijke regelgeving, zoals zonering en bouwhoogtebepalingen, heeft alleen in indirecte zin effect (alleen op de hoogte). Dit zou betekenen dat de bepaling van de hoogte van de tol los kan staan van achterliggende ruimtelijke planning. Tikoudis: 'Stedenbouw heeft uiteraard wel invloed op autoafhankelijkheid en dus op het milieu, maar voor prijsbeleid blijft gelden: optimaliseren vanuit louter milieu-oogpunt is alleen

optimaal als er geen andere, verstorende, belastingen zijn. En anders: fiscale interacties meenemen in het ontwerp.'

#### *Achtergrondinformatie*

Het promotieonderzoek 'Essays on urban second-best road pricing and general equilibrium modeling' door Ioannis Tikoudis maakt deel uit van het programma 'Innovative Pricing for Sustainable Mobility (I-PRISM)', een onderdeel van het NWO-programma Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad. Promotoren zijn prof. dr. Erik Verhoef en prof. dr. Jos van Ommeren, beiden werkzaam aan de Vrije Universiteit Amsterdam.

<https://research.vu.nl/en/publications/urban-second-best-road-pricing-spatial-general-equilibrium-perspe>