

Kilometerbeprijzing

Files zijn juist niet van deze tijd

De enorme groei van de mobiliteit in de afgelopen decennia heeft geleid tot een almaar toenemende druk op het Nederlandse verkeerswegennet. De files die hiervan het gevolg zijn groeien met de dag maar lijken toch te worden geaccepteerd. Ze zijn in ons systeem geslopen. En dat terwijl er middelen voorhanden zijn waarmee we de congestieproblemen werkelijk kunnen aanpakken, wellicht zelfs doen oplossen. Maar we moeten wel bereid zijn om er echt iets aan te doen.

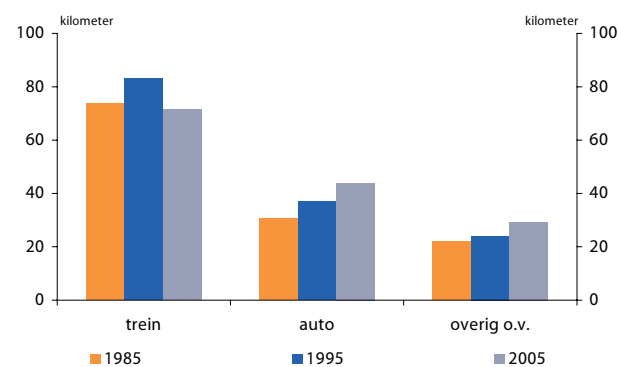
Files, het verbaast niemand meer

In juni van dit jaar publiceerde de Rabobank de 'Visie op provinciale dynamiek 2007'¹. Het thema van de editie van dit jaar is mobiliteit, met als kern ons verplaatsingsgedrag, de veranderingen daarin en de gevolgen daarvan voor de bereikbaarheid van regio's. Het zal niemand verbazen dat de belangrijkste uitkomst is dat de automobiliteit in Nederland fors is gegroeid. Dit heeft voor een deel te maken met de groei van de bevolking, maar voor een groot deel ook met ons eigen gedrag. Door de groeiende welvaart is sinds de jaren '60 het aantal auto's in Nederland bijvoorbeeld vertienvoudigd. Bovendien leggen automobilisten grotere afstanden af dan voorheen. Zo steeg het aantal kilometers dat een auto-forens dagelijks aflegt in de afgelopen twee decennia van 31 naar 44 per dag (figuur 1). En aangezien nog steeds verreweg het grootste deel van de forensen de auto prefereert (figuur 2), zijn de gevolgen hiervan groot. De files worden met de dag langer, ze kosten meer tijd en ze komen steeds vaker en op meer plaatsen voor. Volgens deskundigen stonden we in 2005 gezamenlijk 57 miljoen uur in de file. De directe kosten van dit urenverlies worden geschat op ongeveer anderhalf miljard euro per jaar maar kunnen volgens velen rustig worden verdubbeld, zeker wanneer ook indirecte kosten worden meegerekend. Denk daarbij aan de verloren uren van mensen die op iemand wachten die in de file staat. De verwachting is bovendien dat de mobiliteit nog verder zal toenemen. Als we op dezelfde voet doorgaan, groeit de mobiliteit met 53 procent tot 2020, de congestie op het hoofdwegennet met 42 procent en de congestie op het onderliggend weggennet met maar liefst 188 procent². Dit heeft onder meer te maken met de voortgaande groei van het wagenpark. Het Ministerie van VROM spreekt in haar doemscenario zelfs van 12 miljoen auto's in 2040, een verdubbeling van het huidige aantal.

¹ De 'Visie op provinciale dynamiek 2007' is online beschikbaar op www.rabobankgroep.nl/provinciestudies.

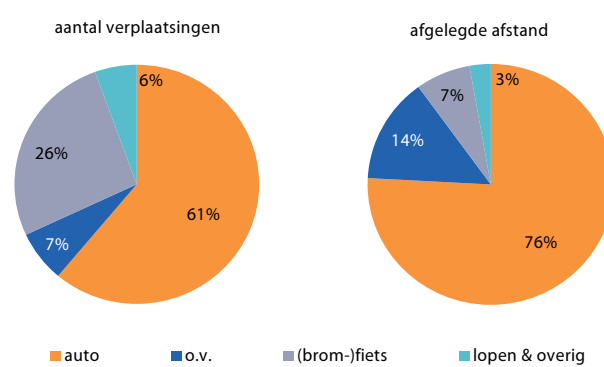
² Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2005), Verkeerskundige effecten varianten 'Anders betalen voor Mobiliteit'. Bij de genoemde groei wordt uitgegaan van de huidige plannen ten aanzien van de verbetering van de bereikbaarheid in Nederland, waaronder het bouw pakket uit de Nota Mobiliteit (14,5 miljard euro aan investeringen in weginfrastructuur).

Figuur 1: Ontwikkeling afgelegde afstand per forens



Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 2: Vervoerskeuze van forensen



Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Kilometerbeprijzing

Het meest verontrustende is dat men tot op heden in deze cijfers lijkt te berusten. Dat geldt zowel voor de overheid, het bedrijfsleven als de burgers. Er wordt wel al jaren over de fileproblematiek gesproken en de problemen worden erkend, maar de congestie is blijkaar (nog) niet problematisch genoeg om werkelijk rigoureuze maatregelen te nemen (of lijken wel erg veel tijd te kosten). Files zijn langzaam in ons systeem geslopen en reistijdverlies wordt ingecalculerd. En dat terwijl er middelen zijn om hierin verandering aan te brengen. De uitbreiding van ons wegennet wordt in dat kader veel genoemd. Die uitbreiding is nodig, zeker op bepaalde trajecten. Tegen de hiervoor geschetste groei van het wegverkeer valt echter nauwelijks op te bouwen. De oplossing voor ons fileprobleem ligt dan ook in mindere mate in het aanbod van infrastructuur, maar moet vooral worden gezocht in het managen van de vraag, via beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag. Zonder serieuze verandering in dat gedrag loopt ons verkeerswegennet, en daarmee onze economie, op termijn volledig vast. In dat kader refereert de Visie op provinciale dynamiek aan twee instrumenten die door beïnvloeding van mobiliteitsgedrag de congestie in Nederland kunnen verminderen. Dit zijn *kilometerbeprijzing* en *flexibel werken*. Dit artikel gaat in op de kilometerbeprijzing, betalen per gereden kilometer. Wat is het precies en welke gevolgen heeft het voor de mobiliteit, de bereikbaarheid en onze portemonnee?

Kilometerbeprijzing is logisch,...

Weggebruikers worden momenteel niet financieel geconfronteerd met de maatschappelijke gevolgen van hun verplaatsingsgedrag. De automobilist betaalt immers voor het bezit van zijn auto (wegenbelasting³ en BPM⁴) en, behalve de brandstofkosten, niet voor het gebruik ervan. In het verleden was dat logisch. Het verkeerswegennet is een collectief goed en collectieve goederen worden met belastinggeld gefinancierd. Maar wanneer de schaarste van dat goed groot en is en alsmar groter wordt, waardoor grote maatschappelijke problemen ontstaan, is het wenselijk om het gebruik ervan toe te schrijven aan de consument. Oftewel, de gebruiker te laten betalen. De kilometerbeprijzing is een instrument dat dit mogelijk maakt.

Het principe van kilometerbeprijzing is niet ingewikkeld. De gedachte is dat elke gereden kilometer een bepaalde prijs vertegenwoordigt. Die prijs is gebaseerd op de plaats waar en het moment waarop de kilometer wordt gereden. Zo is een kilometer op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam duurder dan een kilometer op de A58 in Zeeland en is een kilometer om 8:00 's ochtends duurder dan een kilometer om 2:00 uur 's nachts. De reden hiervoor is puur economisch. De drukte op bepaalde wegen op bepaalde momenten laat duidelijk zien dat daar en dan de 'vraag naar asfalt' het aanbod fors overschrijdt. Dat de gebruiker ervan een hogere prijs betaalt is daarom in economisch opzicht redelijk. De milieukenmerken van de auto vormen een derde factor die bepalend kan zijn voor de kilometerprijs. Hoe milieuvriendelijker, des te lager de kilometerprijs.

...het bevordert de bereikbaarheid...

De kilometerbeprijzing is dus in economisch opzicht een eerlijke manier van betalen voor mobiliteit. Maar daarnaast heeft het ook positieve gevolgen voor de verkeersdoorstroming. In de praktijk blijkt dat heffingen die zichtbaar zijn, bijvoorbeeld omdat ze direct moeten worden betaald, effectiever zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid dan heffingen die de gebruiker niet koppelt aan het gebruik, zoals de wegenbelasting. De kilometerbeprijzing confronteert weggebruikers direct met hun gedrag. De prijs die een forens dagelijks betaalt voor zijn woonwerkverkeer maakt

³ Officieel de moterrijtuigenbelasting maar in de volksmond beter bekend als wegenbelasting.

⁴ BPM staat voor Belasting voor Personenauto's en Motorrijwielen. Deze wordt betaald bij de aanschaf van een nieuwe auto.

Kilometerbeprijzing

hem bewust van zijn mobiliteitsgedrag en stimuleert hem om te zoeken naar goedkopere alternatieven. Die keuzes richten zich in eerste instantie op het tijdstip en de route, maar vervolgens ook op het vervoermiddel en de frequentie van verplaatsen. Men kiest er bijvoorbeeld voor om met de

trein te reizen of thuis te werken. Tenslotte kan het mensen stimuleren om te verhuizen en bedrijven om hun vestigingsplaats te heroverwegen.

De effecten van de invoering van kilometerbeprijzing op de mobiliteit en de bereikbaarheid zijn berekend door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) en het CPB. De modellen die zij hiervoor gebruiken, vergelijken de eerder genoemde groei van de mobiliteit en de congestie met de groei bij invoering van kilometerbeprijzing.

Daarbij is uitgegaan van een vast tarief per kilometer, zonder differentiatie naar plaats en tijd. De automobiliteitsgroei is naar verwachting 8 tot 16 procent lager, de totale congestiegroei 30 tot 40 procent. De lagere groei van de mobiliteit zit 'm vooral in het sociaal-recreatieve verkeer. Het woon-werkverkeer reageert ook op hogere variabele autokosten, maar in mindere mate. De reden voor dit verschil is dat woon-werkverkeer in economisch

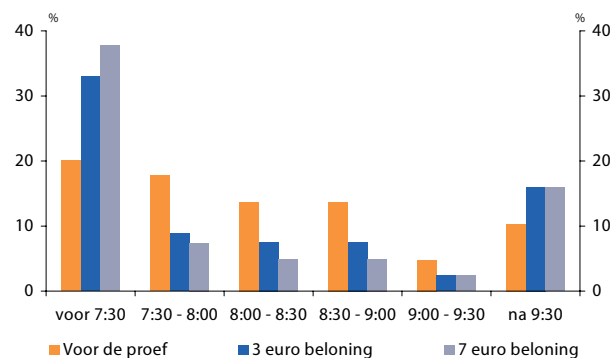
opzicht waardevoller is en men daarom bereid is er meer voor te betalen. Daarom is het van belang om prijsdifferentiatie naar plaats en tijd toe te passen. Met dat mechanisme is het mogelijk om op specifieke plaatsen en tijdstippen het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Het heeft voor de weggebruiker in dat geval zin om later te gaan rijden, wat zonder prijsdifferentiatie zinloos is.

...en is meestal goedkoper

De kilometerbeprijzing kent weerstand, zowel bij burgers als bij bedrijven. Voor een deel heeft die weerstand te maken met de informatievoorziening. Deze is onder meer door het lanceren van verschillende concepten en termen (denk aan rekeningrijden en kilometerheffing) rondom betalen voor mobiliteit verwarrend. Maar ook om financiële redenen staat men er vaak niet positief tegenover. Mensen zien de kilometerbeprijzing als een boete voor het gebruik van iets waar ze eerder recht op hadden en zijn bang in de toekomst veel duurder uit te zullen zijn. In de meeste gevallen is dit echter niet het geval. Bij de invoering van de kilometerbeprijzing worden de wegenbelasting en de BPM namelijk afgebouwd en omgezet in de kilometerprijs.

De financiële effecten zijn eveneens voorspeld door de AVV en het CPB. De invoering van een vorm van betalen per gereden kilometer levert de 'BV Nederland' ongeveer 1 miljard euro per jaar op. Daarbij is uitgegaan van de directe kosten en baten voor huishoudens, bedrijven en de overheid, maar ook van de winst als gevolg van minder congestie en de voordelen voor het milieu en de verkeersveiligheid. Huishoudens gaan er in koopkracht en reistijd licht op vooruit. Zij betalen voor hun gereden kilometers maar dat geld wordt teruggesluisd via de (gedeeltelijke) afschaffing van de wegenbelasting en de BPM. Bovendien zal een deel van hen een kostenvergoeding ontvangen van de baas. Uiteraard bestaan grote verschillen tussen huishoudens. Rijkere huishoudens rijden bijvoorbeeld door de bank genomen meer autokilometers en hebben dus hogere lasten. Anderzijds ontvangen zij naar verwachting een hogere kostenvergoeding en profiteren zij meer van de reistijdwinst. Bedrijven gaan er financieel gezien waarschijnlijk op achteruit. Ze betalen zelf voor gereden kilometers (sterk afhankelijk van het type bedrijf) en zijn geld kwijt aan de kostenvergoeding van hun medewerkers. Door de reistijdwinst komen zij echter ongeveer neutraal uit.

Figuur 3: Mobiliteitsgedrag forensen proef spitsmijden



Bron: Spitsmijden

Kilometerbeprijzing

Beloning als aanvulling

Ondanks de invoering van kilometerbeprijzing zullen de mobiliteit en de congestie nog wel toenemen. Oftewel, het helpt, maar is op zichzelf niet voldoende. Dat wijzen onderzoek en ervaringen uit het buitenland uit. Daarom zijn aanvullingen op de kilometerbeprijzing van belang. Het belonen van gewenst mobiliteitsgedrag, waarmee weggebruikers met positieve prikkels in plaats van negatieve prikkels worden gestimuleerd om hun mobiliteitskeuzes te overwegen, draagt in dat kader eveneens bij aan een betere doorstroming op de weg. Weggebruikers zijn bij positieve prikkels nog eerder geneigd om andere keuzes te maken dan bij negatieve prikkels. Onderzoek wijst bovendien uit dat belonen langer beklijft dan bestraffen⁵. Belonen kan op veel manieren. Zo kan iemand worden beloond met een gratis zaterdag autorijden als hij of zij ervoor kiest om op een traject met wegwerkzaamheden met de trein te gaan. Veel directer kan een vergoeding worden geboden aan degenen die tijdens de spits niet in de auto stappen (zie Box 1).

Box 1: Spitsmijden

In het najaar van 2006 was de Rabobank betrokken bij de proef Spitsmijden op het traject Zoetermeer – Den Haag. De proef is een gezamenlijk initiatief van overheden, bedrijfsleven en andere instellingen met als doel om inzicht te krijgen in het verplaatsingsgedrag van forensen wanneer positieve prikkels worden gegeven om tijdens de spits tijden niet te rijden. Circa 3.500 kentekenhouders die dagelijks op het traject rijden zijn voor de proef uitgenodigd. Daarvan besloten 340 automobilisten om deel te nemen. Zij werden door middel van een beloning verleid om de ochtendspits te mijden. Voor elke 'gemedene ochtendspits' ontvingen de deelnemers een bedrag van 3 tot 7 euro of konden zij credits sparen voor een smartphone.

De resultaten van de proef zijn veelbelovend. Bij een beloning van 3 euro besloot dagelijks ongeveer de helft de spits te mijden. Een hogere beloning zorgde wel voor een verdere stijging van het aantal spitsmijders, maar niet zo spectaculair als bij de eerste 3 euro (figuur 3). Er was een duidelijke verschuiving van het aantal automobilisten tussen 7:30 en 9:00 naar na en vooral naar voor de ochtendspits. Het grootste deel van de spitsmijders (56 procent) gaf aan nauwelijks tot redelijk weinig moeite te hoeven doen om eerder of later te vertrekken of voor een alternatief vervoermiddel te kiezen. Bovendien zijn de redenen voor degenen die daar wel moeite mee hadden vaak plausibel (verplichtingen op het werk of in het gezin, gebrek aan alternatieve vervoermiddelen).

www.spitsmijden.nl

Tot besluit

Dat de mobiliteit en de congestie in Nederland toenemen, zien we direct voor onze neus gebeuren. Files horen inmiddels bij Nederland en worden min of meer geaccepteerd. Dat mag de conclusie zijn van het uitblijven van een gedragsverandering van mensen en rigoureuze reacties van bedrijven. De kilometerbeprijzing kan dit doorbreken. Niet alleen doordat het betalen per gereden kilometer zelf van invloed is op het gedrag van mensen en bedrijven en daarmee de doorstroming bevordert. Ook omdat kilometerbeprijzing zichtbaar maakt dat gedragsverandering helpt en daardoor stimuleert om andere initiatieven te ontwikkelen. De middelen zijn er, ze moeten echter wel worden benut om te laten zien dat files juist niet meer van deze tijd zijn.

⁵ Bron: Platform Anders Betalen Voor Mobiliteit (2005), Anders Betalen voor Mobiliteit.

Rogier Aalders
R.Aalders@rn.rabobank.nl