



Conferentieverslag

16 februari 2006, Fort Voordorp

Goede samenwerking is essentieel

Kilometerprijs heeft brede steun

Een breed maatschappelijk draagvlak is essentieel voor een succesvolle invoering van de kilometerprijs, in 2012. Daarom moet voor iedereen duidelijk zijn dat het een eerlijk systeem is dat goede mogelijkheden biedt om het fileprobleem in Nederland terug te dringen. Daarnaast zijn er pilots nodig, om het systeem te testen en eventuele weeffouten tijdig te herstellen.

Dat waren enkele van de conclusies tijdens het conferentie Anders Betalen voor Mobiliteit, op 16 februari in Fort Voordorp. Twee dagen

versnellingsprijs, waarmee het mogelijk wordt enkele notoire knelpunten eerder aan te pakken.

Veel mensen zijn goedkoper uit

Een groot draagvlak is essentieel voor het succes van de kilometerprijs, betoogde Paul Nouwen, voorzitter van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit, de pleitbezorger van de kilometerprijs. 'Veel mensen denken dat ze meer gaan betalen, dat de kilometerprijs bovenop de motorrijtuigenbelasting komt', zei hij. 'Je moet goed uitleggen dat veel automobilisten straks juist goedkoper af zijn.' 'Het prijsbeleid is inderdaad nog erg verborgen gebleven', beaamde minister Karla Peijs van Verkeer en Waterstaat. 'Nederland moet weten dat dit besloten is. En als we het goed communiceren, weet ik zeker dat iedereen erachter zal staan.'

Denk vanuit de mobilist

Voor een succesvolle invoering is het belangrijk zo snel mogelijk te beginnen met pilot-projecten. 'Het is een enorme omslag', zei Peijs. 'We weten nog niet hoe mensen in werkelijkheid reageren als ze een kilometerprijs gaan betalen. We moeten uitzoeken of we geen denkfouten maken.'

Eveneens bepalend voor het succes, zo kwam naar voren, is een goede samenwerking tussen verschillende partijen: landelijke en regionale overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven – alle ruim vertegenwoordigd in Fort Voordorp. Een speciale oproep deed minister



eerder had de Eerste Kamer ingestemd met de Nota Mobiliteit. Daarmee is de weg vrij voor invoering van de kilometerprijs. Vanaf 2012 betalen automobilisten en andere weggebruikers voor elke kilometer die ze rijden, zowel op nationale als op secundaire wegen. De prijs is afhankelijk van het tijdstip



Peijs richting het bedrijfsleven, dat moet helpen om het systeem betaalbaar te maken. 'Drie miljard euro eenmalige kosten en een miljard euro per jaar is gewoon te veel. >>

>> Lees verder op pagina 3

'Als we er nu aan sjoeren, zijn wij straks de eersten die de kilometerprijs landelijk hebben ingevoerd'

en de plaats waar gereden wordt en van de milieukeurmerken van het voertuig. Omdat het een andere manier van betalen is vervalt de motorrijtuigenbelasting, evenals een groot deel van de aanschafbelasting BPM. Naast de kilometerprijs komt er ook een

Inhoudsopgave

| | |
|---|---|
| Wat niet meer ter discussie staat... | 2 |
| Zaaldebat over invoering, pilots en draagvlak | 3 |
| Deelsessies | |
| A Wat ga ik betalen? (tarieven) | 4 |
| B Wat levert het op? | 5 |
| C Hoe organiseren we de kilometerprijs? | 6 |
| D Hoe zorgen we voor een soepele overgang naar de kilometerprijs? | 7 |
| F Hoe ver zijn we met tol en versnellingsprijs? | 8 |
| G Anders organiseren van het wegbeheer | 9 |

Wat niet meer ter discussie staat... Een kilometerprijs op alle wegen

In de media is nog relatief weinig aandacht geweest voor het aannemen van de Nota Mobiliteit. Daarom weet niet iedereen precies wat er staat te gebeuren. Minister Peijs was er bij aanvang van de conferentie heel duidelijk over. 'De discussie gaat niet meer over de vraag óf we de kilometerprijs gaan invoeren, maar hoe we dat gaan doen.'

Het goede nieuws, vertelde minister Peijs in haar openingstoespraak, is dat de Eerste Kamer twee dagen geleden de Nota Mobiliteit als hamerstuk heeft aanvaard. Daarmee is de weg vrij om de doelstellingen van de Nota te realiseren. In 2020 moeten de files zijn teruggebracht tot het niveau van begin jaren negentig en moet 95 procent van



Minister Peijs: 'Deze conferentie is wat mij betreft een mooie aftrap voor de uitvoeringsfase van de Nota Mobiliteit'

de mensen op tijd zijn bestemming bereiken. En dat terwijl het nationale wagenpark tweemaal zo groot zal zijn als begin jaren negentig. 'Deze conferentie over Anders Betalen is wat mij betreft een mooie aftrap voor de uitvoeringsfase van de Nota Mobiliteit', zei Peijs. 'Maar er zijn meer speerpunten dan beprijzing. U kunt van mij dit jaar nog uitnodigingen verwachten voor drie andere conferenties: over openbaar vervoer, netwerkanalyses en goederenvervoer.' Ze pleitte ervoor de verschillende onderdelen in hun samenhang te zien. 'Prijnsbeleid is geen doel op zich. Het is onderdeel van een breed pakket bouwen, benutten en beprijzen.'

Eerder 2012 dan je denkt

Er is nog veel te doen voor 2012. Daarom wilde de minister het niet meer hebben over een aantal

uitgangspunten. De volgende dingen staan volgens haar niet meer ter discussie:

- Er komt een versnellingsprijs op een paar belangrijke knelpunten, zodat die eerder kunnen worden aangepakt.
- Het eindbeeld is een kilometerprijs, op landelijke en secundaire wegen.
- De invoering van de kilometerprijs is voorzien voor 2012. 'Dat betekent dat we er flink aan moeten trekken, want het is eerder 2012 dan je denkt.'
- Het gaat om een eerlijker systeem: betalen per kilometer.
- De auto wordt geen melkkoe. De motorrijtuigenbelasting verdwijnt en de BPM (de aanschafbelasting) voor een groot deel; anders betalen betekent niet méér betalen.
- De opbrengsten van de kilometerprijs gaan naar het infrastructuurfonds. 'Dat is – met dank aan de Kamer – een enorme doorbraak, die het ook veel gemakkelijker maakt om uit te leggen wat we gaan doen.'

Brede politieke steun

Volgens Paul Nouwen, voorzitter van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit, werd tijdens het Tweede-Kamerdebat duidelijk dat de Nota Mobiliteit brede politieke steun geniet en het verkiezingsjaar 2007 zal overleven.

'Ook een nieuw kabinet zal met de doelen verder gaan, want de wens om het fileprobleem terug te dringen leeft bij iedereen. Deze nota verdwijnt zeker niet in een la.'

Het voordeel voor het bedrijfsleven, vond hij, is dat de opbrengsten van de kilometerprijs

'Prijnsbeleid is geen doel op zich.

Het is onderdeel van een breed pakket bouwen, benutten en beprijzen'

direct naar het verbeteren van de infrastructuur gaan. 'Het systeem lijkt duurder voor ondernemers, maar ze krijgen er ook meer mobiliteit voor terug. In het Kamerdebat was dat argument doorslaggevend voor bijvoorbeeld minister Zalm om de Nota te steunen.'

'We moeten snel laten zien wat het nieuwe systeem waard is', zei Eric Janse de Jonge,

'Ook een nieuw kabinet zal met deze doelen verder gaan'

gedeputeerde mobiliteit van de provincie Noord-Brabant. 'De investeringen zullen op termijn besparend werken, terwijl de indirecte kosten van files voor het bedrijfsleven nu jaarlijks in de miljarden lopen. De heffing in Londen heeft aangetoond dat het systeem werkt.'



De marsroute

Nog voor er een nieuw kabinet aantreedt wil de minister een aantal producten op tafel hebben liggen, vertelde ze.

- Aanpassing van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit (WBM), juni 2006. Dat is nodig om de mogelijkheden voor tol te verruimen en de versnellingsprijs in te kunnen voeren.
- De eerste voortgangsrapportage, september 2006. Een onderdeel daarvan is de tweejaarlijkse kostenmonitor, met aandacht voor de ontwikkeling van de systeemkosten. Daarnaast: uitwerking van de kilometerprijs, haalbaarheidsstudies op gebied van versnellingsprijs/tol en de stand van zaken rond het anders organiseren van wegbeheer.
- Besluit over knelpunten die worden aangepakt middels versnellingsprijs/tol, november 2006.
- Concept-wetsvoorstel voor de kilometerprijs, inclusief stappenplan voor de invoering, 2007.

Zaaldebat over invoering, pilots en draagvlak

Pilots zijn essentieel voor het draagvlak

Tijdig experimenteren met een kilometerprijs kan handig zijn, bijvoorbeeld door te oefenen met de versnellingsprijs. De regio Haaglanden werkt er graag aan mee, bleek tijdens het zaaldebat, maar weet nog niet hoe de prijs kan worden geïnd.

De invoering van de kilometerprijs is niet te vergelijken met die van de euro, vond minister Peijs. Dat was destijds een harde overgang, van de ene op de andere dag een nieuwe munt. Voor de kilometerprijs zijn pilotprojecten nodig, denkt ze, zodat mensen er geleidelijk aan kunnen wennen. Mogelijk kan dat dankzij de versnellingsprijs. 'Ik hoop dat we daar voor 2012 mee kunnen beginnen.'

In de Haagse wethouder Bruno Bruins, naast



haar op het podium tijdens het slotdebat, vond ze een enthousiaste medestander. De regio Haaglanden wil graag met de versnellingsprijs aan de slag, vertelde hij, om zo bijvoorbeeld de A4 in Midden-Delfland aan te pakken of het Trekvlittracé (A13). Maar hij zag nog wel praktische problemen. 'Wat is bijvoorbeeld een goede regionale schaal? Daar moeten we echt met een paar partijen over gaan praten.' Een ander aandachtspunt is de inningssystematiek. 'Het is lastig om de versnellingsprijs vorm te geven voor het landelijke systeem er is', vond hij.

Koppeling met OV

Vanuit de zaal kwam de vraag hoe het nieuwe systeem hand in hand kan gaan met het openbaar vervoer. 'Een landelijke paraplu voor het OV is er al in de vorm van een OV-chipkaart', aldus Peijs. 'We verleiden mensen tot het OV, waar ook een kilometerprijs komt.'

Wethouder Bruins bevestigde dat de invoering in het openbaar vervoer ver is gevorderd: 'Op 3 september 2006 gaat RandstadRail rijden, met chipkaart.' En passant bepleitte hij dat de opbrengsten van de kilometerprijs ook naar de regio zouden moeten gaan. 'Wij staan ervoor om mobiliteitsvraagstukken op te lossen', zei hij. Maar daarin kreeg hij minister Peijs niet mee: 'De kilometerprijs komt in plaats van iets anders – de motorrijtuigenbelasting en (een deel van) de aanschafbelasting – de opbrengsten gaan naar het infrastructuurfonds. Een nieuwe busbaan kan eventueel, maar geen nieuwe treinverbinding.'

'De kilometerprijs is effectief bij een differentiatie naar tijd en plaats. Daar moeten we eerlijk in zijn'

Gefaseerd invoeren

Stel nou dat de kilometerprijs een groot succes wordt, opperde Pieter van Genuchten van Stadsgewest Haaglanden. 'Iedereen mijdt de spits en gaat via moderne datanetwerken vanuit huis werken. Dan lopen de inkomsten terug. Wat dan?'

Peijs deed er aanvankelijk luchtig over: 'Als niemand rijdt, hebben we ook geen wegen nodig.' Maar even later kwam ze erop terug. 'Ik denk niet dat iedereen thuis gaat werken. Voor



bedrijven wordt de situatie juist beter.' Wiebren de Jonge van de Vrije Universiteit in Amsterdam wilde het liever helemaal niet hebben over bereikbaarheid – voorlopig niet tenminste. Volgens hem 'is het publiek gemakkelijker te winnen voor een "platte"

kilometerprijs, volgens het principe: wie het meeste rijdt, betaalt het meeste.' Minister Peijs ziet dit in breder verband. 'De Nota Mobiliteit gaat over veel meer dan een kilometerprijs. Ook over openbaar vervoer en het bouwen van nieuwe wegen. Met dat hele pakket van maatregelen denken we de files te kunnen terugbrengen tot het niveau van begin jaren negentig.' Bovendien is de kilometerprijs effectief bij een differentiatie naar tijd en plaats', zei ze. 'Daar moeten we eerlijk in zijn.'

>> Vervolg van voorpagina

Dat moet echt naar beneden. Ik zou willen zeggen tegen de industrie: kom op! Leveren jullie je bijdrage om het nieuwe systeem betaalbaar te maken.'

Verschillende partijen benadrukten dat het systeem van kilometerprijs slechts een middel is, met als doel bereikbaarheid. Ook het openbaar vervoer is daarbij onmisbaar. 'We hebben het in Nederland te veel over auto's', vond Alexander Tchernoff, voorzitter van de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer. 'Waar we naartoe moeten, is niet een ANWB, maar een ANMB: een Algemene Nederlandse Mobiliteits Bond.' 'Als we niets doen loopt straks het hele verkeer in de Randstad vast', vond de Haagse wethouder Bruno Bruins. 'Maar als we er nu aan sjoeren, zijn wij straks de eersten die de kilometerprijs landelijk hebben ingevoerd. Laten we vanuit die toekomstige trots aan de slag gaan.'



Wat ga ik betalen? (tarieven)

Duidelijk verhaal over tarieven is cruciaal voor draagvlak

Keep it simple

Wat de kilometerprijs straks ook zal zijn, iedereen moet kunnen begrijpen hoe die prijs is vastgesteld. Die oproep was veelvuldig te horen in de workshop over tarieven. Rijden tijdens de spits en rijden over drukke trajecten zullen duurder worden.

Wat betalen we nu?

In grote lijnen betaalt de automobilist straks hetzelfde als nu; de kilometerprijs is immers geen instrument om meer geld binnen te halen, maar een eerlijker systeem om de bereikbaarheid te verbeteren. Maar weten we eigenlijk wel wat we nu kwijt zijn aan de auto? En wat zullen de prijzen straks worden? Waarop worden ze gebaseerd?

Wat een weggebruiker op dit moment betaalt, is voor een belangrijk deel afhankelijk van het type voertuig. De totale jaarlijkse kosten voor een lichte auto die zo'n vijftienduizend kilometer aflegt, becijferde Olga Teule van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, zijn circa vijfduizend euro. De eigenaar van een zwaardere Volkswagen Golf benzine die een gelijke afstand aflegt, betaalt ongeveer zeseneuhalf duizend euro. Met diesels wordt doorgaans meer gereden; voor bijvoorbeeld een Volkswagen Golf diesel die op jaarbasis dertigduizend kilometer aflegt moet bijna tienduizend euro per jaar op tafel worden gelegd. Deze totale kosten bestaan uit vaste kosten – de afschrijving van de auto, inclusief de Belasting op Personenauto's en Motorrijwielen (BPM), de verzekering, de Motorrijtuigenbelasting (MRB) en het onderhoud – en uit variabele kosten, zoals de brandstof.

En hoe gaat dat straks?

Bij de kilometerprijs zal *een deel* van deze vaste kosten omgezet worden naar een bedrag per kilometer. Lastenneutraal voor de weggebruikers. De totale jaarkosten worden, voor een gemiddelde weggebruiker, dus niet hoger, maar de variabele kosten stijgen en de vaste kosten dalen.

Bij de vormgeving van de tarieven moeten de te verwachten effecten goed in ogenschouw worden genomen. Denk bijvoorbeeld aan verkeer, milieu, veiligheid, arbeids- en woningmarkt, de automarkt, koopkrachteffecten, grenseffecten, effecten voor het overheidsbudget, etc. Het totaal aan gewenste en ongewenste effecten stelt eisen aan de vormgeving.

In de Nota mobiliteit zijn al enkele uitgangspunten omtrent het tariefsysteem vastgelegd:

- In plaats van te betalen naar bezit, gaat men betalen naar gebruik van de auto (prijs per gereden kilometer).
- De kilometerprijs is gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken van de auto.
- Invoering van een kilometerprijs geschiedt onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de BPM en MRB.
- De kilometerprijs is lastenneutraal voor de weggebruiker.

Overigens gaat het om een landelijke kilometerprijs die zowel op het hoofdwegenet als op het onderliggend wegennet geldt; elke gereden kilometer telt mee.

Hoeveel gaan we straks betalen?

Iedereen die hoopte te horen wat de precieze tarieven zouden worden, moest Teule helaas teleurstellen: die zijn op dit moment nog niet vastgesteld. Wel zijn er al enige vingeroefeningen gedaan met verschillende tariefvormen ten behoeve van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. De voorkeursvariant van het Platform is opgenomen in de Nota Mobiliteit. Maar Teule waarschuwde dat dit slechts een indicatie geeft van de tarieven en deze zeker niet vast staan.

Houdt het simpel

Dit was een veelgehoord advies van de aanwezigen over de vormgeving van de kilometerprijs. En houdt de weggebruiker op de hoogte van de vorderingen rond de invoering van de kilometerprijs. Want draagvlak voor dit plan is cruciaal.

Over het antwoord op de vraag welke

variabelen de kilometerprijs moeten bepalen, waren vrijwel alle deelnemers het eens. Tijd, plaats en milieukeurmerken kwamen uit de meeste discussies naar voren als cruciale



Olga Teule geeft uitleg over de huidige belastingen

factoren – precies zoals geadviseerd door het Platform en zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit – omdat die de gebruiker rechtvaardig belasten.

Wat is het effect van de kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd en plaats?

De noodzaak voor invoering van een kilometerprijs leek vrij algemeen geaccepteerd. Maar er was ook scepsis. Zo vonden meerdere aanwezigen dat weggebruikers in de Randstad straks dubbel worden gestraft: zij staan nu al vaker in de file en moeten daar straks ook nog voor betalen – op basis van tijd en plaats betalen ze immers een hogere kilometerprijs. Kennelijk verwachten deze mensen niet dat de kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd en plaats tot verbetering van de doorstroming zal leiden. Een absolute garantie dat de weg straks echt doorstroomt, kan niemand geven; het is wel zeer waarschijnlijk.

Voor zakelijke rijders betekent de kilometerprijs een stijging van de kosten, maar ook een verbetering van de reistijd en productieve uren. Ook Europese wetgeving is van invloed. 'Houdt ons daarvan op de hoogte.'

Nadenken over het beste systeem om Nederland filevrij te maken blijft een ingewikkelde opgave, maar alle plannen daarover moeten in ieder geval helder en simpel aan de weggebruiker worden verteld.

Wat levert het op? (samengevoegd met sessie E)

Bouwen én beprijzen werkt echt

Alleen een combinatie van bouwen en beprijzen kan de bereikbaarheid in Nederland vergroten.

Dat is de conclusie van Carl Koopmans op basis van onderzoeken die zijn gedaan door verschillende instituten. Hij constateerde, samen met de zaal, dat vervolgonderzoek nodig is.

Welvaartseconoom Carl Koopmans, hoogleraar aan de Universiteit van Amsterdam en verbonden aan SEO Economisch Onderzoek, presenteerde twee onderzoekprogramma's. In opdracht van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit zijn onder meer door CPB, AVV en RIVM verschillende varianten van beprijzen onderzocht en de effecten ervan op mobiliteit en bereikbaarheid, de koopkracht van burgers, het bedrijfsleven, milieu en veiligheid en op de algemene welvaart van de BV Nederland. Vervolgens combineerde Koopmans die resultaten met de uitkomsten van de Nota Mobiliteit van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.



Carl Koopmans presenteert de resultaten van verschillende onderzoeken

Voor Koopmans was het zonneklaar. De beste resultaten op de genoemde gebieden krijg je door een combinatie van bouwen en beprijzen, zoals voorgesteld in de Nota Mobiliteit. Dat beprijzen bestaat dan weer uit twee delen: een prijs per kilometer voor iedereen en een zogenaamde 'extra prijs op basis van tijd en plaats', waarbij extra betaald wordt op plekken en tijden waar het verkeer vast staat.

Systemen de helft goedkoper?

Deze vormen van beprijzen hebben een positief effect op de welvaart van Nederland. Aan deze

vorm van beprijzen kleven echter wel enkele nadelen, zo bleek uit Koopmans' tabellen. De invoer-, afschrijf- en exploitatiekosten zijn vele malen hoger dan die van prijsmaatregelen als tolheffing en accijnsverhoging. 'Maar die kosten zijn wel berekend op basis van gegevens van vorig jaar', voegde Koopmans toe. 'Inmiddels zijn er geluiden dat het bedrijfsleven dergelijke systemen goedkoper kan leveren, misschien zelfs voor de helft minder.'

'Op knooppunten

kun je bijvoorbeeld verschillende tarieven heffen, afhankelijk van de ernst van de files'

Ook als dat het geval is, kan een gecombineerd beprijzen niet zonder meer worden ingevoerd. Er is nog aanvullend onderzoek nodig. Koopmans stelde zelf dat de effecten op de files nog veel groter kunnen zijn als de tarieven van de kilometerprijs verder gedifferentieerd worden dan waar nu mee gerekend is. 'Op knooppunten kun je bijvoorbeeld verschillende tarieven heffen, afhankelijk van de ernst van de files', lichtte hij toe. Hier ligt een link met de sessie over tarieven. Ook adviseerde hij de verschillende groepen huishoudens nader te specificeren, om duidelijk te krijgen wat de effecten zijn voor de koopkracht van al die groepen.

Kan het openbaar vervoer het aan?

De moderator van deze workshop was Joris Al, hoofdingenieur-directeur van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (RWS-AVV). Hij nodigde de zaal uit vragen over de presentatie te stellen, of suggesties aan te dragen.

Uit de zaal kwamen, behalve vragen over en kanttekeningen bij het onderzoek, enkele suggesties voor nader onderzoek. Bijvoorbeeld naar de rol van het openbaar vervoer. 'Is het openbaar vervoer er klaar voor als weggebruikers de auto laten staan?' Koopmans erkende dat het effect voor het openbaar vervoer groot kan zijn. 'Het autogebruik is tien keer groter dan het gebruik van openbaar vervoer. Als een paar procent van

de automobilisten voortaan de trein neemt, betekent dat voor de NS een toename van tientallen procenten.'

Ook de invloed van beprijzen op het onderliggende wegennet, dus alles wat geen hoofdweg is, behoeft nader onderzoek. Koopmans: 'We hadden bij aanvang van ons onderzoek geen compleet zicht op de investeringen van de decentrale overheden in het wegennet, dus konden we de effecten daarop onvoldoende meenemen.'

Maak korte reizen duurder

Uit de zaal kwam ook de suggestie om het beprijzen te combineren met een systeem van belonen. Er werd gerefereerd aan een proef in Zoetermeer met drie universiteiten en verschillende bedrijven, waarbij naar oplossingen wordt gekeken als thuiswerken, spitsvermijdend reizen en stimuleren van openbaar vervoer. Tevens werd meer aandacht gevraagd voor de psychologische factoren die bij beprijzen een rol spelen, zoals hoe mensen reageren op verschillende soorten tarieven en wat de gedragseffecten daarvan zijn. Daarnaast wilde een deel van de aanwezigen graag meer inzicht krijgen in de effecten van de (gefaseerde) invoering van de versnellingsprijs (daarover ging het overigens in de sessie tol en versnellingsprijs). Anderen suggereerden: 'Je moet duidelijk maken welke gunstige effecten het beleid heeft op de economische groei.' En: 'Als je draagvlak zoekt, geef dan goed aan wat de positieve uitwerking is op de verkeersveiligheid.' Tot slot werd gewezen op potentiële veranderingen in het vestigingsgedrag van (nieuwe) bedrijven, en de gevolgen daarvan voor de regionale welvaart. De zaal ging niet alleen in op de voorgestelde oplossingen, maar bedacht ook nieuwe. Zoals een prijs per verplaatsing, in plaats van per kilometer. 'Dan maak je korte en misschien onnodige reizen duur en daarmee onaantrekkelijk.'

In het kader van Joint Fact Finding worden de aangereikte ideeën meegenomen.

Hoe organiseren we de kilometerprijs?

Invoering kilometerprijs vergt nog tal van keuzes

In ieder geval de kosten omlaag

De kaders liggen vast, maar bij de precieze organisatie van de kilometerprijs zijn nog veel scenario's mogelijk. Een van de problemen betreft de hoge kosten van invoering. Is het een idee de invoering eenvoudiger te houden door de controle op buitenlanders te laten vervallen? En welk percentage handhaving vinden we eigenlijk acceptabel? Reacties op een aantal stellingen.

Een van de dilemma's van het nieuwe prijsbeleid, aldus Bart van Bussel van het ministerie van VenW, is dat de kosten nog te hoog zijn. De investeringen voor de invoering



Vooraan gespreksleider Marcel Brosens, met links achter hem Bart van Bussel van het project Anders Betalen voor Mobiliteit

worden geraamd op twee tot vier miljard euro, terwijl schattingen voor de jaarlijkse uitvoeringskosten circa 1 miljard euro bedragen. Dit moet lager.

Van Bussel, verbonden aan het project Anders Betalen voor Mobiliteit, gaf een

'Het is een bom onder het draagvlak als buitenlanders hier geen kilometerprijs hoeven te betalen'

korte introductie, waarin onder andere de 'kostenhistorie' ter sprake kwam en een aankondiging van de keuzes die nog gemaakt moeten worden over de organisatie

van de kilometerprijs. Daarna wilde hij van de deelnemers graag input over een aantal invoeringsaspecten, aan de hand van stellingen. Deze stellingen zijn daarna besproken, waarbij vooral is geluisterd naar de motivering van het 'eens' of 'oneens' zijn met de stelling.

Sommige stellingen, zoals *Buitenlanders hoeven niet te betalen*, lijken te maken te hebben met het kostenaspect. Het zou immers goedkoper kunnen zijn om het innen van geld van buitenlandse weggebruikers maar te laten zitten. Maar er ging een luid geroezemoes op toen deze eerste stelling op het scherm verscheen – en vervolgens gingen er meer rode dan blauwe bordjes de lucht in. 'Het is een bom onder het draagvlak, als buitenlanders hier geen kilometerprijs hoeven te betalen', klonk het. Een ander vond dat onzin. 'Het aantal buitenlanders vertegenwoordigt zo'n kleine marge dat het niet veel oplevert als je dat probleem wilt oplossen.'

De mazen

Hoe streng moet het systeem zijn voor Nederlandse motorvoertuigen? De zaal bleek in gelijke kampen verdeeld bij de stelling *Vijf procent ontduikers is acceptabel*. Volgens een deelnemer zou het systeem bij die marge onbetaalbaar worden. Maar een ander wees erop dat vijf procent juist een ondergrens is. 'Tien procent ontduikers is niet acceptabel', vond ze.

Het maakt ook uit, vond het publiek, of het ontduiken incidenteel of structureel gebeurt. Is het telkens dezelfde buurman omdat deze de mazen heeft ontdekt, of steeds een andere buurman omdat het systeem niet feilloos is? Gelukkig zijn er nog andere manieren om mensen bij de les te houden, zoals de extreem hoge boetes op ontduiking in Californië en Oostenrijk. Deze discussie, zo vatte Van Bussel samen, leert dat een keuze over de mate van handhaving juist niet alleen gaat om geld (lagere kosten), maar ook om rechtvaardigheidsgevoel.

Meerdere organisaties: duurder of goedkoper?

De stelling *Meerdere inningsorganisaties mag*

leidde tot stakende stemmen. Een Engels sprekende man wees erop dat het niet handig is om meerdere organisaties de kilometerprijs

'Het gaat niet alleen om de kosten, maar ook om rechtvaardigheidsgevoel'

te laten innen. 'Hoe meer clearing hoe duurder het wordt.' De heer Tierolf stelde dat vanuit de Europese richtlijn gesteld is dat er meerdere inningsorganisaties moeten zijn. 'Daarnaast leidt concurrentie tot lagere kosten.' Genuanceerder waren de reacties op de stelling *Het kabinet bepaalt het basistarief per kilometer, de wegbeheerders bepalen de tarieven voor drukke tijden en plaatsen*. Een kleine meerderheid was tegen. Maar wethouder Stefan Hulman van Rotterdam eiste zijn autonomie op. 'De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de doorstroming op zijn weg. Hij moet dus ook aan de knoppen mogen draaien. Ik zou debiel zijn als ik de tarieven zo zou opschroeven dat iedereen naar de buurman gaat.'

Een greep uit de besproken stellingen

1. Buitenlanders hoeven niet te betalen
2. Controle en handhaving zijn een taak voor de overheid
3. De burger vindt de eigen beurs belangrijker dan privacy
4. Vijf procent ontduikers is acceptabel
5. Meerdere inningsorganisaties mag
6. Het kabinet bepaalt het basistarief per kilometer, de wegbeheerders bepalen de tarieven voor drukke tijden en plaatsen
7. Het systeem hoeft niet exact te zijn, als iedereen maar evenveel voordeel heeft
8. Voor de ontwikkeling van een beprijzingssysteem kun je het beste nu inzetten op zekere technologieën en systemen
9. Tarieven wil je niet door de markt laten vaststellen

Hoe zorgen we voor een soepele overgang naar de kilometerprijs? Het nieuwe systeem moet snel zijn vruchten afwerpen

Zo min mogelijk hinder voor de gebruiker

Moet de overgang naar het nieuwe systeem straks op één dag plaatsvinden, als een big bang, of liever geleidelijk? Volgens deelnemers is het vooral belangrijk dat mensen de voordelen inzien en deze ook snel ervaren. 'Als het effect twee jaar uitblijft, breekt de hel los.'

'Wie staat 's ochtends op met het gevoel: kunnen we de volgende generatie wel opzadelen met dit probleem?', vroeg een deelnemer aan zijn tafelgenoten. 'Zijn we er in Nederland wel genoeg van doordrongen dat het zo niet langer gaat met het huidige autopark, de files, de vervuiling? Moeten we niet allereerst dáár iets aan doen?' Het werd een van de belangrijkste conclusies van deze werkgroep, waarvan de deelnemers – geschaard rond vier grote tafels – zich concentreerden op de vraag hoe de overgang naar het nieuwe systeem zo soepel mogelijk kan verlopen. Gebruikers zullen allereerst de noodzaak van het nieuwe systeem moeten inzien. Vervolgens, vonden de deelnemers, moet heel duidelijk worden uitgelegd hoe het nieuwe systeem werkt, wat de voordelen zijn, wat het precies



gaat kosten en hoe de weggebruiker de kosten kan beïnvloeden. 'Wees vooral eerlijk, stel het niet mooier voor dan het is', zei iemand. 'Als gebruiker wil ik me niet belazerd voelen.' Gebruikers zullen willen weten hoe de overgang naar het nieuwe systeem financieel geregeld wordt. Krijgen ze bijvoorbeeld nog iets terug van het bedrag dat ze moesten betalen voor de aanschafbelasting, de BPM?

Het nieuwe systeem mag de gebruiker ook geen extra administratie opleveren. De facturen kunnen bijvoorbeeld gedetailleerd zijn, 'als gespecificeerde telefoonrekeningen', waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen zakelijke

'Stuur de weggebruiker al facturen voordat het nieuwe systeem is ingevoerd. Zo krijgt hij inzicht in de toekomstige kosten van zijn rijgedrag'

ritten en privéreizen. Wellicht, suggereerde iemand, is het verstandig een tijdje 'droog te draaien'. 'Stuur de weggebruiker al facturen voordat het nieuwe systeem is ingevoerd. Zo krijgt hij inzicht in de toekomstige kosten van zijn rijgedrag.'

Voorkom duikgedrag

Het is, zei iemand, een privacygevoelig systeem. De gebruikers willen ervan overtuigd zijn dat er geen misbruik van wordt gemaakt. En, waarschuwde iemand van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), 'voorkom duikgedrag'. 'Zorg ervoor dat het systeem overal tegelijkertijd wordt ingevoerd. De calculerende weggebruiker gaat natuurlijk op zoek naar goedkope alternatieven. Daardoor kunnen onveilige situaties op bijvoorbeeld B-wegen ontstaan.' Natuurlijk moeten de files verdwijnen. En wel direct na de invoering van het nieuwe systeem. Zoals iemand het zei: 'Mensen die meer gaan betalen dan nu, verwachten een effect. Als dat effect er pas na twee jaar is, breekt de hel los.'

Betrokken partijen

Hoe, vroegen de deelnemers zich af, kunnen de betrokken partijen zelf bijdragen aan een soepele overgang naar het nieuwe systeem? Maatschappelijke organisaties als de ANWB, concludeerde men, kunnen de overheid en het bedrijfsleven informeren over de behoeftes en angsten van hun achterban. Omgekeerd kunnen de organisaties hun achterban voorlichten over

het nieuwe systeem. Bovendien zouden ze als intermediair kunnen optreden. Als inkoper wellicht van de 'kastjes' die nodig zijn om de gereden kilometers te registreren. Bedrijven zouden op hun beurt hun werknemers de mogelijkheid moeten bieden op andere tijdstippen te werken en met ander vervoer te reizen. 'Nu straft de lease-automan zichzelf als hij een treinkaartje koopt.' Verder zouden bedrijven producten en diensten kunnen ontwikkelen die de invoering van de kilometerprijs aantrekkelijk maken. Denk bijvoorbeeld, zei iemand, aan een navigatiesysteem dat meteen de kosten van een reis berekent.

De gebruiker, vond iedereen, moet zo weinig mogelijk hinder ondervinden van de overgang naar het nieuwe systeem. 'Val hem niet lastig met eigen verantwoordelijkheid.' Beloon hem voor ander gedrag, betrek hem bij discussies en vooral: informeer hem. Op tijd en op maat. En



dat, zei iedereen, is een belangrijke taak van de overheid. Verder moet de overheid vooral betrouwbaar zijn, zich aan haar afspraken houden en ervoor zorgen dat de alternatieven voor de automobilist deugen: het openbaar vervoer moet op orde zijn.

Hoe ver zijn we met tol en versnellingsprijs? Regio's zijn enthousiast over versnellingsprijs/tol

In regio's met notoire verkeersknelpunten bestaat groot enthousiasme voor de versnellingsprijs. Men ziet er een mogelijkheid in eerder aan de slag te gaan met het doortrekken of verbreden van wegen. Maar voor de inning zoekt men graag aansluiting bij het landelijke inningssysteem, dat pas vanaf 2012 operationeel kan zijn.

Zeker twee concrete projecten zijn er al voor de versnellingsprijs/tol: het doortrekken van de A15 naar de A12 in het gebied van knooppunt Arnhem-Nijmegen en het verbreden van de A2 tussen Maasbracht en Geleen. Andere projecten liggen in het verschiet, vertelde Frank Burmeister van het ministerie van VenW:



Ton Heddema geeft uitleg over knooppunten in de regio rond Arnhem en Nijmegen

de ring rond Utrecht, de brug bij Gorinchem, en in de Randstad onder andere de A4 in Midden-Delfland, de A13/A16 en het Trekvliettracé – allemaal notoire knelpunten, die al jaren op de lijst staan om te worden aangepakt. De versnellingsprijs moet helpen de aanpak te versnellen.

De weggebruiker betaalt voor het gebruik van een nieuw stuk infrastructuur dat zonder extra financiering pas later was gerealiseerd. Tolheffing is daarbij bedoeld ter (co)financiering van projecten, de versnellingsprijs is bedoeld om de versnelling van reeds gefinancierde projecten te kunnen betalen (rentekosten van de versnelling).

Zes jaar vervroegen

Ton Heddema van de provincie Gelderland is

enthousiast over het nieuwe instrument. Al sinds 1970 wordt er gepraat over doortrekken van de A15, vertelde hij, die nu eindigt in een weiland bij Bommel. Heddema toonde kaartjes waarop te zien was hoe het verkeer rond Arnhem en Nijmegen vastloopt op de A50, de

'Straks wil

iedere regio een paar miljoen

uit de pot en dat haalt het

maatschappelijk draagvlak onder

de beprijsing vandaan'

A12 en de regionale Pley-route (N325).

De huidige afspraak met de minister is dat het doortrekken van de A15, inclusief een (dure) tunnel onder de Nederrijn, start in 2018 mits het financieringsplan hiervoor aanleiding geeft. Maar Heddema wil dat graag met zes jaar vervroegen: starten in 2012, zodat de weg er in 2015 ligt. Ook dat wordt in het financieringsplan meegenomen. Beprijzen alleen op de A15 kan zo'n 22 tot 175 miljoen euro opleveren. Een vergelijkbaar verhaal kwam van Marco Luijten van de provincie Limburg over de situatie rond de A2 in Limburg, een 'zandloper in het netwerk'. Ook daar is een onderzoek gestart naar de mogelijkheden van versnelling, met wellicht zelfs al resultaat in 2012. En ook daar zijn nog veel verschillende varianten mogelijk.

Hoge investering voor korte periode

Opvallend in beide verhalen is dat zowel Gelderland als Limburg voor het innen van de versnellingsprijs aansluiting wil zoeken bij de landelijke kilometerprijs. 'Anders hebben we investeringen voor een korte periode', vond Luijten. Ook qua tijd ligt dat voor de hand. En Heddema zei: 'Koppeling met het landelijke systeem is duidelijk een kans, maar het is de vraag of het landelijke tempo hoog genoeg ligt en of aansluiting politiek gewenst is.' De minister ziet de versnellingsprijs als mogelijkheid om ervaring op te doen met beprijzen, voordat de landelijke kilometerprijs in 2012 ingaat. Het is echter

nog maar de vraag of het lukt om vóór 2012 al versnellingsprojecten gerealiseerd te hebben. Diverse betrokkenen gaven aan dat daarom nog



maar eens goed moet worden nagedacht over de invoeringsstrategie en de communicatie.

Jaap Bolhuis van Siemens Nederland was bang dat er veel lokale wensen op tafel zouden komen. 'Straks wil iedere regio een paar miljoen

'Er komen hoogstens zes

projecten met een

versnellingsprijs/tol. En bij die

projecten laten we onmiddellijk

zien wat het oplevert'

uit de pot en dat haalt het maatschappelijk draagvlak onder de beprijsing vandaan.' Gedeputeerde Eric Janse de Jonge uit Noord-Brabant zag dat gevaar niet. 'In de commissie Nouwen is afgesproken dat we de kilometerprijs plat houden, alleen gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieu. Er komen hoogstens zes projecten met een versnellingsprijs/tol. En bij die projecten laten we onmiddellijk zien wat het oplevert. Na afloop verdwijnt de heffing weer.'

En als het knelpunt toch niet is verdwenen, vroeg iemand uit de zaal, hoeven we dan ook geen versnellingsprijs te betalen? Dat kon Burmeister helaas niet toezeggen. 'We vragen geld voor een concreet project, we kunnen niet de absolute garantie van doorstroming bieden.'

Anders organiseren van het wegbeheer

Bestuurders zijn sleutel tot succesvolle samenwerking

Verder kijken dan het eigen belang

Als onderdeel van de Nota Mobiliteit onderzoekt het ministerie van Verkeer en Waterstaat hoe het wegbeheer in Nederland beter kan. Samenwerking tussen de verschillende wegbeheerders is een uitgangspunt. Net als luisteren naar de wensen van de weggebruikers.

‘Samenwerking gaat niet van de ene op de andere dag, zeker niet als het om wegbeheerders gaat’, zei Ruud Henkus van de gemeente Den Haag. ‘Daar moet je heel wat in investeren.’ Henkus heeft het aan den lijve ondervonden bij het organiseren van samenwerking in Groot Haaglanden. Het bleek



dat de meer dan tien wegbeheerders in deze regio – grofweg de driehoek tussen Leiden, Den Haag en Delft – elkaar nooit zagen of spraken. ‘We hebben een complot moeten smeden om ze bij elkaar aan tafel te krijgen.’ Inmiddels wordt op verschillende punten met succes samengewerkt (zie kader) en is de bereikbaarheid hierdoor verbeterd. Verschillende deelnemers aan de workshop opperden dat bestuurders de sleutel zijn tot een succesvolle samenwerking. Zij moeten het goede voorbeeld geven. Geen eigen koninkrijkjes, maar verder durven kijken dan de directe belangen van hun eigen organisatie. Henkus beaamde het volmondig: ‘Bestuurders en managers zijn de kritische succesfactor. Zij moeten samenwerken belangrijk vinden.’ Wegbeheerders hebben immers allemaal hun eigen verkeersbeleid, dat er in de eerste plaats op is gericht de doorstroming op de eigen

wegen onder controle te houden – zelfs al leidt dat soms tot problemen op de wegen van andere beheerders. Wegbeheerders moeten

‘We hebben een complot moeten smeden om ze bij elkaar aan tafel te krijgen’

een visie ontwikkelen op doorstroming, vanuit de netwerkgedachte en de vervoersketen. Om samenwerking te stimuleren stelde een aantal deelnemers voor om gezamenlijk prestatie-indicatoren te ontwikkelen, waarbij afgerekend kan worden op de onderlinge bijdragen aan het behalen van de prestaties.

De weggebruiker centraal

De weggebruiker wordt nog vaak vergeten. Voor hem maakt het weinig uit over wiens wegen zijn route voert. Hij weet het meestal niet eens. Zorg er voor dat de weggebruiker gehoord wordt en de kans krijgt om klachten kenbaar te maken. Bijvoorbeeld door middel van één centraal telefoonnummer.

Maar wegbeheerders moeten niet alleen met elkaar samenwerken, maar ook met de openbaarvervoersmaatschappijen, opperde Max de Groot van Rijkswaterstaat. ‘In de Randstad

kom je er niet meer met de auto alleen.’ Tegen Henkus zei hij: ‘Je bent blijkbaar succesvol met je project. Breid het uit naar het openbaar vervoer.’

NV Westerscheldetunnel is het bewijs dat een wegbeheerder wel degelijk de klant centraal kan stellen, zei Cees Blankenburgh. Het bedrijf waar hij voor werkt is de eigenaar van de gelijknamige toltunnel. Maar er was wel een omslag in het denken nodig om klantgericht te kunnen werken. ‘Ons eerste onderhoudsplan was puur vanuit de techniek geschreven. We gooiden rustig de tunnel dicht’, zei Blankenburgh. ‘Nu werken we met een plan dat de klant voorop zet en zorgen we ervoor dat die zoveel mogelijk kan doorrijden.’

Contact

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Projectteam Anders Betalen voor Mobiliteit
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Tel. 070 - 351 65 07
E-mail abvm@minvenw.nl

www.vananaarbeter.nl/conferentie

Samenwerking vergroot bereikbaarheid

Stoplichten die slecht zijn afgesteld op kruispunten van rijkswegen en provinciale wegen; doorgaande routes waarop bij gladheid slechts ten dele is gestrooid; werkzaamheden waarbij de aangegeven omleiding opeens blijkt opgebroken – in Den Haag en omstreken hebben ze het allemaal meegemaakt. En ze waren het zat. Twee jaar geleden hebben tien gemeenten, de provincie Zuid-Holland, het stadsgewest, Rijkswaterstaat, bedrijfsleven en consumentenorganisaties zich daarom verenigd in Swingh: Samenwerken in Groot Haaglanden.

Er is nog een lange weg te gaan, maar de eerste resultaten zijn binnen. Zo heeft Swingh Haaglanden Mobiel opgezet, een website waarop wegbeheerders de laatste informatie aan elkaar kunnen doorgeven. Op die manier ontstaat er ook meer inzicht in de manier waarop het wegennet wordt gebruikt. Weggebruikers kunnen er bovendien terecht voor actuele verkeersinformatie.

Inmiddels zijn op veel plaatsen de stoplichten beter afgesteld. Een bijkomend effect was dat in kaart werd gebracht wie bij welke organisatie voor de verkeerslichten verantwoordelijk was. Inmiddels wordt ook gewerkt aan een gemeenschappelijk strooibeeld bij gladheid. In afwachting hiervan waarschuwen de verschillende wegbeheerders elkaar alvast als ze hun strooiers op pad sturen.