

Vergaderjaar 2000–2001

27 165

Bereikbaarheidsoffensief Randstad

Nr. 13

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 oktober 2000

Bijgaand treft u aan de werkplannen¹ die opgesteld zijn om de proef met het spitstarief en de pilots met betaalstroken zoals die in het BereikbaarheidsOffensief Randstad aangekondigd zijn, te evalueren. Tevens zijn de rapportages met daarin het positieve oordeel van het CPB over deze aanpak bijgevoegd.¹ In deze korte notitie zal ik ingaan op de vraag wanneer de proef met het spitstarief geslaagd is. In de werkplannen worden de keuze van de indicatoren, de methodiek van de meting en de organisatie toegelicht.

Volledigheidshalve merk ik op dat naast de evaluatie op basis van de in de werkplannen genoemde criteria, die zich beperken tot de verkeerskundige en economische aspecten van deze maatregelen, een aparte evaluatie, een zogeheten «monitoringprogramma», zal worden gestart waarin de effecten op andere gebieden, zoals de afwenteling op het bedrijfsleven, de inkomenseffecten van de maatregel, invloed op het lokale vestigingsklimaat, de gebruikershouding, het maatschappelijk draagvlak, (technische) werking en betrouwbaarheid van het systeem, etc. zullen worden onderzocht. De regio's waarmee bestuursovereenkomsten zijn afgesloten zullen actief inbreng in deze evaluatie leveren.

Hoe wordt bepaald of de proef met het spitstarief is geslaagd?

Bij het bepalen van het al of niet succesvol zijn van de proef spelen de volgende elementen een rol.

- De nulmeting die voorafgaand aan de proef wordt gehouden. Deze geeft inzicht in de situatie vooraf.
- Een aantal corridors zonder spitstarief fungeert als vergelijkingsmaatstaf. De effecten op de corridors met het spitstarief worden vergeleken met die op corridors zonder het spitstarief én met de nulmeting. Op deze manier is het mogelijk om de autonome ontwikkelingen zo goed mogelijk weg te filteren. Deze effecten zullen zoveel mogelijk kwantitatief worden weergegeven. Dit lukt in ieder geval voor de ontwikkelingen in voertuigintensiteiten, voertuigverliesuren op het hoofdwegennet, ritmotieven en geluidsbelasting. Hieruit wordt het

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

netto-effect van het spitstarief afgeleid. Gelet op de beperkte duur van de proef gaat het alleen om de korte-termijncomponent van de maatregel. Voor specifiek lange-termijneffecten, als veranderingen in het verhuisgedrag van burgers en de vestigingsplaatskeuze van bedrijven, kan slechts zeer tentatief een eerste ontwikkeling in beeld worden gebracht.

- Het effect van spitstarief op de vooralsnog acht betrokken corridors (ex post) wordt vergeleken met de prognoses die voor de corridors (ex ante) zijn gemaakt. Nu bekend is waar de heffingspunten zijn gelocaliseerd, kunnen wij uitrekenen wat de verwachting inzake het te bereiken percentage aan vermindering aan voertuigverliesuren op de betreffende corridors in 2004 ten opzichte van de situatie bij ongewijzigd beleid zal zijn, alsmede de onzekerheidsmarge die daarbij speelt. Dit verwachte percentage zal u tegelijkertijd met het wetsvoorstel Bereikbaarheid en Mobiliteit bereiken.

De omvang van het werkelijke ombuigingseffect zal kwantitatief, op basis van genoemde elementen, worden vastgesteld. In een zakelijke discussie zal dan moeten worden bezien of het effect voldoende groot is om verdere invoering van het spitstarief te rechtvaardigen.

Wat wordt wanneer gerapporteerd?

In 2001 zal begonnen worden met de nulmeting ten behoeve van de evaluatie. Hier zullen op de relevante corridors (zowel met als zonder spitstarief in de toekomst) alle relevante variabelen zoals voertuigverliesuren en intensiteiten gemeten worden.

Wanneer de heffingspunten, zoals nu wordt voorzien, eind 2002 operationeel worden, zal op korte termijn een eerste rapportage ingediend worden. Deze zal ingaan op de initiële effecten en de gang van zaken rond invoering. Eventueel zullen suggesties voor kleine aanpassingen gedaan worden. Na drie maanden en een jaar zullen nieuwe rapportages uitgebracht worden die meer kunnen zeggen over het verloop van de proef en de waargenomen effecten. Hierbij zal zoveel mogelijk kwantitatief materiaal gebruikt worden.

Twee jaar na ingebruikname zal de daadwerkelijke evaluatie plaatsvinden. Dan zijn er voldoende gegevens verzameld om uitspraken te kunnen doen over de omvang van het effect van het spitstarief op de korte termijn, rekening houdend met autonome factoren. Deze rapportage zal in 2005 beschikbaar komen.

Vervolg

De komende maanden zullen de werkplannen verder worden uitgewerkt en zal een offerteprocedure worden opgestart om de opdracht tot het verrichten van de evaluatie op korte termijn aan een onafhankelijk bureau te gunnen. Dit is noodzakelijk omdat de eerste metingen een jaar voor invoering van een maatregel moeten geschieden. Bij openstelling van de eerste betaalstrookproef voorzien medio 2002 (A4 Tweede Beneluxtunnel) betekent dit dat medio 2001 de eerste metingen moeten worden uitgevoerd.

De onafhankelijkheid van het onderzoek zal op verschillende manieren, onder meer door een second opinion van wetenschappers, gewaarborgd worden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos