

Vergaderjaar 1998–1999

20 389

Bereikbaarheidsplan Randstad

25 816

Regeling inzake een regulerende heffing op het gebruik van wegen in de Randstad tijdens spitsuren (Wet op het rekeningrijden)

Nr. 36

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 12 november 1998

Met verwijzing naar de antwoorden op vragen van het lid Reitsma, (Aanhangsel Handelingen nr. 276, vergaderjaar 1998–1999), zend ik u naast de gevraagde studie «Marktprofiel van de filerijder» en «De filerijder getypeerd», de toegezegde recente onderzoeken over rekeningrijden¹. In het navolgende zullen de conclusies van laatstgenoemde onderzoeken kort worden samengevat.

Gedrags- en marketingaspecten van rekeningrijden, verslag van een deskundigenbijeenkomst, Centrum voor Energiebesparing en schone technologie, januari 1998.

Omdat de gedragsreactie van de weggebruiker op het rekeningrijden een cruciale rol speelt in het succes van de maatregel, is een panel van deskundigen op het gebied van gedragswetenschappen en marketing gevraagd een oordeel over de veronderstelde effecten te geven. Uit het verslag blijkt onder meer dat de deskundigen in het algemeen de verwachtingen van het ministerie onderschrijven en dat de voorspelde vermindering van het autoverkeer plausibel, hoewel aan de optimistische kant, wordt geacht.

Inventarisaties van studies inzake de verwachte en/of feitelijke effecten van rekeningrijden en/of vergelijkbare heffingen, Vrije Universiteit, juni 1998.

Gegeven het feit dat rekeningrijden nog niet operationeel is in de Randstad, is het onmogelijk met zekerheid te stellen wat de precieze effecten ervan zullen zijn.

De Vrije Universiteit is gevraagd een inventarisatie te maken van verrichte en nog lopende analyses, publicaties en ervaringen in binnen- en buitenland met betrekking tot de effectiviteit van rekeningrijden of daarmee verwante instrumenten. De belangrijkste conclusies zijn:

- de onderzochte heffingen hebben vrijwel allemaal een significant effect op de omvang van verkeersstromen, waarbij de reductie in aantallen passages kan variëren tussen enkele procenten tot enkele

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

- tientallen procenten van het oorspronkelijke niveau. Rekeningrijden zal op basis hiervan naar alle waarschijnlijkheid een fors effect op de mobiliteit tijdens de spits kunnen hebben;
- de cordon-variant, waarin het aantal mogelijke sluiproutes het meest beperkt is, verdient van uit het oogpunt van effectiviteit de voorkeur boven varianten waar sluiproutes blijven bestaan. Een cordon is vanuit het oogpunt van effectiviteit te prefereren boven pay-lanes en tolwegen;
 - voor een optimale effectiviteit is het van belang dat de heffing zo goed mogelijk over de tijd gedifferentieerd is;
 - in het algemeen geldt dat de effecten groter worden als er meer gedragsreacties mogelijk zijn. Dit betekent dat mogelijkheden tot carpoolen en een goed openbaar vervoer kunnen bijdragen aan een grotere effectiviteit van het instrument.

Economische effecten van rekeningrijden, een input-output analyse van congestieheffingen in de randstad, IOO BV/Vrije Universiteit Amsterdam, juni 1998.

De doelstelling van rekeningrijden is de bereikbaarheid te verbeteren. Het is mede de bedoeling dat het bedrijfsleven dat afhankelijk is van vervoer over de weg in de Randstad profiteert van een verbetering van de bereikbaarheid. Tegelijkertijd krijgt het bedrijfsleven te maken met een lastenverzwaring. Omdat een indicatie van de richting en omvang van de effecten van rekeningrijden voor het bedrijfsleven niet voor handen was, is in opdracht van het ministerie van Economische Zaken een nauwkeurige inschatting gemaakt van de economische effecten van rekeningrijden. Uit de resultaten van het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken;

- de economische effecten van rekeningrijden zijn gering in omvang;
- in verhouding tot de omvang van de sectoren is het effect het grootst in dienstverlenende sectoren;
- de terugsluis is de dominante factor: met terugsluis zijn de totale economische effecten van rekeningrijden positief, zonder terugsluis zijn ze negatief;
- het type belasting dat gebruikt wordt voor de terugsluis heeft een zeer geringe invloed op de uitkomsten;
- de economische effecten voor de cordon-variant zijn positiever dan die voor de ASW+variant.

Rekeningrijden in de Randstad, een second opinion, Centraal Planbureau, oktober 1998.

Door het vorige kabinet is besloten het CPB een «second opinion» naar de veronderstelde effecten van rekeningrijden te laten uitvoeren. De conclusie is dat het CPB positief is over het instrument, al worden wel een aantal kanttekeningen geplaatst bij de vormgeving. Rekeningrijden biedt volgens het CPB in theorie goede mogelijkheden om congestie te verminderen. Het biedt als marktconforme oplossing met name goede mogelijkheden omdat het een heffing naar tijd en plaats betreft en daarmee direct aangrijpt bij de karakteristieken van het fileprobleem, dat volgens het CPB voor alles gezien moet worden als een «spitsprobleem». Voordeel van rekeningrijden is dat het de automobilist de keuze biedt om voor de reactie te kiezen die het beste bij zijn situatie aansluit. Volgens het CPB mag verwacht worden dat rekeningrijden zal leiden tot een daling van het aandeel van autokilometers en tot afnemende en meer voorspelbare wacht- en reistijden in de spits, tot wat hogere gemiddelde snelheden en ook in totaal tot minder autokilometers. Verder wordt het Landelijk Model Systeem (LMS), waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd, een geschikt instrument genoemd om de effecten van rekeningrijden in beeld te brengen en blijkt volgens het CPB uit de berekeningen met het LMS dat rekeningrijden een effectief middel is om congestie in de

vier stadsgewesten terug te dringen. Zoals gezegd worden een aantal kanttekeningen bij de vormgeving van het instrument geplaatst. Het gaat hierbij om de gemiddelde hoogte van de heffing, de mate van differentiatie die hierin wordt toegepast en de heffingsperiode over de dag die wordt gekozen. Met name wat betreft differentiatie van het tarief stelt het CPB dat gedifferentieerde heffingen in de tijd effectiever en efficiënter zijn dan het hanteren van een uniform tarief. Omdat de kosten voor rekeningrijden nog niet volledig in beeld zijn gebracht wordt door het CPB voorgesteld om de nog nader uit te werken uitvoeringsvarianten in een definitieve kosten-baten analyse te verkennen. Wat betreft laatstgenoemde punten kan ik u nog mededelen dat ik de suggesties van het CPB zal meenemen bij de voorbereiding van de invoeringswet rekeningrijden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos