

Twents regionaal prijsbeleid

Benjamin Groenewolt

Graduation Date:
13 November 2009

Graduation committee:
Erik van Berkum
Tom Thomas
Karsten ten Heggeler

Organisation:
Regio Twente

Dit rapport beschrijft een afstudeeronderzoek naar de gevolgen van de kilometerheffing op lokaal niveau. Op basis van zes scenario's wordt, tegen de achtergrond van de wetgeving, gekeken naar de effecten op het verplaatsingsgedrag en een viertal beleidsdoelen. Geen van de scenario's presteert op alle punten beter dan alle andere, waardoor de uiteindelijke keuze voor een strategie slechts op politieke gronden gemaakt kan worden.

Sinds de installatie van het kabinet Balkenende II (2003) wordt kilometerheffing als onafwendbaar gezien. In eerste instantie leek beprijzing voor Regio Twente niet direct van toepassing, maar sinds de publicatie van het voorontwerp Wet Kilometerprijs blijkt dat ook Twente vanaf de start met de kilometerprijs te maken krijgt. Aangezien de Twentse situatie afwijkt van het landelijk gemiddelde is het interessant om te kijken naar de gevolgen van de kilometerheffing op Twentse schaal.

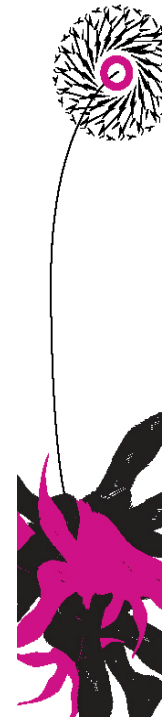
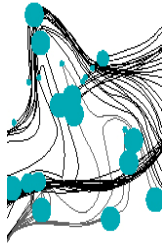
Het doel van dit onderzoek is het inventariseren van de mogelijkheden om de Wet Kilometerprijs al dan niet aan te passen zodat zo goed mogelijk aan de mobiliteitsdoelen (bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid) van Regio Twente wordt voldaan. Er wordt in twee stappen gekeken naar de effecten van de verschillende beprijzingsscenario's. Eerst worden de stappen van het traditionele vierstapsmodel afzonderlijk doorlopen. Dit resulteert in veranderingen in het verplaatsingsgedrag. Op basis hiervan wordt vervolgens gekeken naar de invloed hiervan op de mobiliteitsdoelen.

Op deze manier zijn eerst twee uiterste scenario's beschouwd zoals deze volgen uit het voorontwerp Wet Kilometerprijs. In het eerste scenario gaat het hier om het instellen van enkel een basisheffing op alle uren van de dag. In het tweede scenario wordt de situatie met een spitsheffing op de A1 en A35 bekeken. Vervolgens is er gekeken welke ongewenste effecten het invoeren van de kilometerheffing op de voorgestelde manier zou kunnen veroorzaken.

Op basis van deze effecten is vervolgens naar een viertal alternatieve beprijzingsscenario's gekeken, die allen net niet binnen de grenzen van de wetgeving vallen. Het betreft hier het heffen op alle knelpunten in het netwerk, het heffen op een aantal mogelijk sluiproutes, het heffen ter stimulering van de verkeersveiligheid en het invoeren van een spitsheffing in de gehele regio (gebiedsheffing).

Op basis van de effecten van deze alternatieven wordt gekeken naar de mogelijkheden die de wetgeving zou kunnen bieden om het meest effectieve scenario in te voeren.

Uitgaande van de huidige conceptwet komt Twente niet direct in aanmerking voor het invoeren van een spitsheffing. Hierdoor vervalt de mogelijkheid om te differentiëren naar plaats en tijd. De invoering van enkel de basisheffing zorgt voor iets kortere



ritten en een verschuiving van het hoofdwegennet (HWN) naar het onderliggend wegennet (OWN). De verkeersstromen op het OWN blijven ongeveer van gelijke grootte, terwijl de intensiteiten op het HWN afnemen. Het voornaamste probleem treedt aan het licht wanneer er in detail naar het netwerk wordt gekeken. Dan blijkt een aantal van de huidige knelpunten nog meer verkeer te verwerken krijgen. Aan verkeersveiligheid en leefbaarheid verandert in grote lijnen niets. De afname van het totaal aantal gereden kilometers compenseert de verschuiving naar het OWN. Wat *equity* (eerlijkheid, gelijkheid) betreft is de basisheffing een heel basale vorm van betalen voor gebruik. Hierbij wordt iedereen gelijk behandeld en wordt betaald naar gebruik.

De vier alternatieve scenario's hebben elk hun eigen voor- en nadelen:

1. Het invoeren van een heffing op alle trajecten waar op dit moment sprake van een knelpunt is, leidt niet tot een verbetering van de verkeerssituatie. Doordat de trajecten over het algemeen kort zijn, neemt de weerstand maar zeer beperkt toe, waardoor de motivatie om het gedrag te wijzigen heel beperkt is.

2. Een heffing op een aantal routes dat door invoering van de kilometerheffing te sterke toename van het verkeer te verwerken krijgt, is een kansrijk scenario. Hierbij treden sterke positieve effecten op wanneer naar verkeersintensiteiten gekeken wordt. Het is echter de vraag of het inderdaad het te verwachten sluipverkeer is dat de route niet neemt, of dat de originele ritten over die route nu een andere route kiezen.

3. Het heffen ter stimulatie van de verkeersveiligheid werkt goed gezien de beperking van veiligheidsrisico's. Daarnaast wordt ook de ongewenste toename van het verkeer op 60-km/h-wegen tegengegaan. Echter, de bereikbaarheidssituatie verslechtert sterk, met name in de buitengebieden.

4. Een gebiedsheffing heeft positieve effecten op de infrastructuurgerichte bereikbaarheid en kan goed bijdragen aan het oplossen van capaciteitsproblemen. Hierbij zijn het (oplosbare) praktische problemen die op dit moment spelen: Er is geen wettelijke ruimte en het definiëren van het gebied heeft een aantal nadelen.

Vanuit het perspectief bereikbaarheid zijn er twee scenario's van de genoemde scenario's die beide voordelen bieden: het heffen op alternatieve trajecten en de gebiedsheffing. Beide beperken de verschuiving van het HWN naar het OWN en hebben geen negatieve invloed op leefbaarheid of verkeersveiligheid. Bij beide methodes speelt de vraag op welke manier de locaties voor de heffing gekozen dienen te worden. Wellicht is er nog meer winst te behalen op het gebied van bereikbaarheid door hier nader onderzoek naar te verrichten. Dit is mede afhankelijk van de mogelijkheden die er vanuit de wetgeving geschapen worden.

De wijziging in het wetsvoorstel zoals deze recentelijk door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten is afgedwongen, is een stap in de goede richting. Hierdoor zijn negatieve effecten voor leefbaarheid en verkeersveiligheid een reden om een spitsheffing tegen te houden. Het enige nadeel dat de wetgeving op dit moment heeft, is de onmogelijkheid om een heffing in te voeren als gevolg van negatieve effecten van de basisheffing op leefbaarheid en verkeersveiligheid. Aangezien dit onderzoek heeft aangetoond dat deze effecten niet aanwezig zijn bij enkel de invoering van een basisheffing en het wetsvoorstel al klaar is voor behandeling door de kamer (op de hoogte van de tarieven

na), is inbreng van Regio Twente in de discussie op het moment niet noodzakelijk. Wel zal er na invoering van de wet moeten worden gekeken hoe er omgegaan wordt met eventuele heffingen ter stimulatie van de bereikbaarheid op het onderliggend wegennet.

