

Datum : 13 februari 2008  
Aan : Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat

### **Economische analyses van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)**

De afgelopen jaren is veel onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van het beprijzen van het wegverkeer.<sup>1</sup> Het CPB heeft daar ook aan bijgedragen. In 2005 is op verzoek van de Commissie Nouwen uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van 10 verschillende manieren van beprijzen van het wegverkeer (CPB Document 87). In 2007 heeft het CPB op verzoek van het Ministerie van VenW een second opinion uitgebracht op de kosten-batenanalyse van Ecorys naar mogelijke “eerste stappen” voor rekening rijden (CPB Notitie d.d. 30 november 2007). We vatten een drietal belangrijke uitkomsten van de onderzoeken samen.

#### **Heeft Anders Betalen voor Mobiliteit wel effect?**

De verkeerskundige effecten zijn door de gespecialiseerde onderzoeksbureaus berekend met behulp van verkeersmodellen, meestal die van Rijkswaterstaat. Volgens die analyses zal een landelijke heffing van 2,8 cent/km de hoeveelheid wegverkeer doen afnemen met rond de 7½%. Bij introductie van een congestieheffing van 11 cent/km op tijden en plaatsen waar het erg druk is zal de congestie afnemen met mogelijk 40%.

Er wordt wel eens getwijfeld aan deze effecten. En het is beslist waar dat de schattingen een ruime onzekerheidsmarge hebben. Het wegverkeer is immers een uiterst complex systeem dat zich maar moeilijk laat modelleren. Maar de wetenschappelijke analyses van de effecten van prijsmutaties laten zien dat veranderingen van de variabele autolasten wel degelijk een significant effect hebben op het autogebruik. De “natuurlijke experimenten” met rekening rijden in Singapore, Oslo, Londen en Stockholm bevestigen dat. Op grond daarvan kunnen we stellen dat de geraamde verkeerskundige effecten plausibel zijn.

<sup>1</sup> Dit is de schriftelijke weergave van de presentatie die Paul Besseling gaf tijdens de hoorzitting van de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat op 5 februari 2008.

### **Wat zijn de economische effecten?**

Om deze vraag te beantwoorden splitsen we het kabinetsvoorstel ABvM analytisch gezien in drie onderdelen: de vrachtheffing, de congestieheffing en de landelijke kilometerprijs.

De vrachtheffing heeft weinig of geen effect op de verkeersafwikkeling omdat het vrachtverkeer tamelijk prijsinelastisch is. De economische effecten zijn dan ook betrekkelijk klein. Er is wel een belangrijk internationaal verdelingsaspect. De *maut* heeft een deel van de rekening van het onderhoud van de Duitse wegen neergelegd bij buitenlanders, waaronder de Nederlandse consument. Bij introductie van een vrachtheffing in Nederland gebeurt het omgekeerde.

De introductie van een congestieheffing leidt tot een aanzienlijke reductie van de congestie. De economische baten daarvan slaan vooral neer bij het vrachtverkeer, het zakelijk verkeer en een groot deel van het woon-werkverkeer. De reistijd-baten kunnen oplopen tot 1 mld euro per jaar.

De landelijke kilometerprijs remt vooral de hoeveelheid verkeer. Het afremmen van mobiliteit is als zodanig ongunstig voor gezinnen en bedrijven. Zo zullen werknemers bij het zoeken naar een baan in een kleinere straal rond hun woonplaats gaan zoeken. De maatschappelijke kosten van het afremmen zijn becijferd op ¼ à ½ mld euro per jaar. Een belangrijk positief effect ligt op het gebied van het milieu en de leefomgeving: minder uitstoot van schadelijke stoffen, minder geluidshinder en minder verkeersongevallen. Vooral daardoor zou de landelijke kilometerprijs per saldo toch een positief welvaartseffect kunnen hebben.

In de analyses is naar verhouding weinig aandacht geweest voor het effect op de rijksbegroting. Met name de landelijke kilometerprijs zal, zonder nader beleid, een negatief begrotingseffect hebben dat op zal lopen tot circa 1 mld euro per jaar. Niet eens zozeer vanwege de kosten van de investering en de exploitatie, maar vooral vanwege het “uitverdieneffect”: door het afremmen van de mobiliteit valt de opbrengst van de heffing (en de brandstofaccijns) tegen.

### **Is er wel behoefte aan ABvM bij een krimpende bevolking?**

In drie van de vier lange termijn scenario's van de planbureaus neemt de mobiliteit op de weg nog toe, vooral omdat mensen met het stijgen van de welvaart vaker en over langere afstanden zullen gaan reizen.<sup>2</sup> Het efficiënter gebruik van de bestaande wegcapaciteit (prijsbeleid, verkeersmanagement) en het uitbreiden van de wegcapaciteit op plaatsen waar dat niet al te duur is blijven voorlopig maatschappelijk rendabel.

<sup>2</sup> CPB, MNP en RPB, 2006, Welvaart en Leefomgeving, een scenariostudie voor Nederland in 2040.