

Wegbeprijzing in Nederland

Studiedag “Wegbelasting: op een nieuwe weg?”

Brussel, 31 mei 2011

Prof.dr. Carl Koopmans
(SEO en Vrije Universiteit Amsterdam)

www.seo.nl - secretariaat@seo.nl - +31 20 525 1630

seo economisch onderzoek

seo economisch onderzoek

Inhoud

1. Historie

- Veel plannen, veel discussie
- Nu toch geen wegbeprijzing

2. Onderzoek

- Platform Anders Betalen voor Mobiliteit
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Infrastructuur en Milieu)

3. Conclusies

- De rol van wegbeprijzing
- Lessen voor de toekomst

Ruim twintig jaar discussie (1)

1988: 2e Structuurschema verkeer&vervoer (SVV2):

- Road pricing (Rekening Rijden) invoeren

Jaren 90: Diverse plannen en onderzoeken

- Verkeersmodellen: wegbeprijzing dringt congestie sterk terug
- Politiek: veel discussie, geen besluiten

2000: Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (NVVP)

- Kilometerheffing invoeren
- Centraal Planbureau e.a.: wegbeprijzing dringt congestie sterk terug, verhoogt de welvaart
- Politiek: veel discussie, NVVP afgekeurd
- Prijsbeleid tijdelijk taboe

Ruim twintig jaar discussie (2)

2004 Nota Mobiliteit

- Op termijn 'prijsbeleid' invoeren
- Instelling Platform Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)
- Advies Platform ABvM (2005)
 - Alle gereden kilometers betalen, plus congestietoeslag

2005-2009 Uitwerking

- Ministerie Verkeer en Waterstaat: Wetsvoorstel prijsbeleid
- 'Joint Fact Finding' met de leden van het Platform

2010 Verkiezingen

- Christen-democraten (CDA) trekken steun in
- 'Rechts' kabinet: Liberalen (VVD), CDA en populistten (PVV)
- Regeerakkoord: er komt geen wegbeprijzing

De varianten van het Platform ABvM

Variant	Toelichting
1A	Betalen per kilometer
1B	
2	Hofstra variant
3	Betalen per kilometer vracht
4	Tol op zes locaties
5	Betalen per kilometer + congestietoeslag
6	Passageheffing 4 steden
7	Aanwezigheidsheffing 4 steden
8	Betalen op congestietrajecten
9	Betalen per liter brandstof
10	Accijnsverhoging

Totaaloverzicht effecten

Variant	Congestie	Milieu+ veiligh.	Koop- kracht	Kosten bedrijven	Systeem- kosten	Invoering	Welvaart
1a	-30%		25	0	800 à 1800	2011+	0,9
1b			-40%	50	-25	800 à 1800	2011+
2	-35%		50	-25	800 à 1800	2011+	0,9
3	-0,4%		0	?	70 à 220	2009+	0,2
4	-15%		-25	25	85 à 225	2009+	-0,2
5	-60%		0	75	900 à 1900	2011+	1,4
6	-25%		0	25 à 50	40 à 70	2009+	0,6
7	0%		-75 à +25	-25 à +25	330 à 525	2009+	-0,2 à -0,3
8	-50 à -55%		-50 à +25	75 à 150	30 à 50	2009+	1,0 à 1,6
9	-15%		-125	-75	0	2006	-2,3
10	-30%		-50	75	0	2006	0,0

€ per gezin per jaar Reistijdwinsten compenseren de kosten Afschrijving+exploitatie Miljoen € per jaar Miljard € in 2020

Draagvlak

- **Betalen op drukke tijden en plaatsen**
 - 30 à 40 % vóór
 - Ongeloof in effectiviteit; gevoel van onrechtvaardigheid
 - Indruk dat alternatieven ontbreken
- **Betalen per km**
 - 60 à 70% vóór
 - Voelt eerlijker als vaste autobelastingen worden verlaagd
 - Maar ... automobilist op platteland heeft minder alternatieven
- **Tol**
 - Draagvlak bij zakelijke rijders en vracht – minder bij forens
 - Zichtbare tegenprestatie
 - Mits gratis alternatieven

Advies Platform ≈ Variant 5

Variant	Toelichting
1A	Betalen per kilometer
	Vervangt deel autobelastingen, gemiddeld 3,4 €cent per km
1B	Vervangt alle autobelastingen, gemiddeld 5,7 €cent per km
2	Hofstra variant
	Vervangt alle autobelastingen, gemiddeld 5,7 €cent per km
3	Betalen per kilometer vracht
	Zware vrachtwagens (>12 ton) hoofdwegen, 9 à 10 €cent per km
4	Tol op zes locaties
	Om extra wegen te financieren. Personenauto's € 1, vrachtwagens € 3.
5	Betalen per kilometer + congestietoeslag
	Conform variant 1A, plus een toeslag van 11 €cent op trajecten met congestie (combinatie varianten 1A en 8)
6	Passageheffing 4 steden
	Betalen bij passage ring. Tarief € 2,90 stad in, ochtendspits
7	Aanwezigheidsheffing 4 steden
	Binnen de stadsringen, tarief € 7,50 per dag; 90% korting voor inwoners
8	Betalen op congestietrajecten
	Tarief gemiddeld 11 €cent per km
9	Betalen per liter brandstof
	Vervangt deel autobelastingen, 30 €cent per liter benzine/LPG, 80 €cent per liter diesel
10	Accijnsverhoging
	Om extra wegen te financieren. Tarief 6 €cent per liter

De rol van wegbeprijzing in verkeersbeleid

- Congestie: sterk effect
 - NL: Effect kilometerprijs even groot als € 20 à 25 mld investeren in wegen
 - CO₂: effectiever dan andere instrumenten
 - NL: CO₂ emissies dalen in alle sectoren maar stijgen in het verkeer
 - Welvaartsverhogend
 - Zelfs bij hoge uitvoeringskosten
- Wegbeprijzing is onmisbaar in een effectief en efficiënt verkeers- en vervoersbeleid

Lessen uit de Nederlandse discussie (1)

- Draagvlak wordt bevorderd als maatschappelijke actoren zelf een plan maken
 - Governance niet alleen vanuit nationale (of gewestelijke) overheid
- Presentatie ('framing') is van groot belang
 - Kilometerprijs i.p.v. kilometerheffing
 - Betalen voor gebruik i.p.v. belasting
 - Anders betalen i.p.v. nieuwe (extra) belasting
- Beprijzen van alle kilometers is effectief maar duur en ingrijpend
 - Vereist langdurig draagvlak (meerdere kabinetsperioden)

Lessen uit de Nederlandse discussie (2)

- **Mogelijk is kleinschalig beginnen beter**
 - **Heffing op plaatsen met ernstige congestie**
 - Vergelijk Stockholm, Londen
 - Gemeenten betrekken (→ governance deels loslaten)
 - Effecten worden zichtbaar → draagvlak groeit
 - Geleidelijk uitbreiden
 - **Kilometerprijs voor vrachtwagens**
 - Effecten klein
 - **Vignet voor personenauto's?**
 - = vaste autobelasting + belasting buitenlanders?

Lessen uit de Nederlandse discussie (3)

- **Beleid om verdelingseffecten te beperken nodig**
 - Vaste autobelastingen lager
 - Forensen compenseren via belastingen op arbeid?
 - Inbedden in bredere belastingherziening met lastenverlichting?
 - Opbrengsten gebruiken voor wegen?
 - Opbrengsten (deels) naar gemeenten?
 - Fine-tuning tarieven (leefbaarheid)
 - Belonen in plaats van (of naast) heffing?
 - Spitsmijden experiment in Nederland