

## Verslag symposium Verlokken en Verleiden in Mobiliteit Dd 20 mei 2008

Op dinsdag 20 mei organiseerden Transumo, Rijkswaterstaat-Wegen naar de Toekomst, Movinnio en DHV in Jacobi Theater in Utrecht het **symposium "Verlokken en Verleiden in Mobiliteit"**. Doel van dit symposium was inzicht te geven in de ontwikkelingen op het terrein van prijsprikkels om gezamenlijk een stap verder te zetten op weg naar betalen voor het gebruik van infrastructuur. Als warming-up werden door de dagvoorzitter een viertal stellingen geponeerd waarover de zaal kon stemmen.

*Stelling 1: Betalen voor gebruik is dé manier om mobiliteit schoner, zuiniger en efficiënter te maken.*

Tweederde van de aanwezigen was het eens met deze stelling. Bij de tegenstemmers ging het om het gevoel dat belonen effectiever zou zijn en dat zee meer aandacht wensten voor vergroenen van de infrastructuur.

*Stelling 2: Betalen voor capaciteit zal de schaarste aan capaciteit oplossen.*

Op een enkeling na, was iedereen het hier niet mee eens. Een van de voorstanders stelde dat dit een simpel economisch principe was dat ook hier zou opgaan. Bij de tegenstanders werd aangegeven dat er weinig van terecht zou komen omdat de extra kosten toch door de werkgever betaald zouden worden.

*Stelling 3: Betalen voor gebruik leidt tot een 2-delige in de samenleving.*

Ook hier was de zaal het niet mee eens. Ons poldermodel vlakt alles af via een rectificatiemechanisme (subsidie, e.d.). Ook stelt de politiek dat dit niet tot kostenverhoging zal leiden bij gemiddeld gebruik en de vermeende tweedeling bestaat allang in onze maatschappij en is als zodanig geaccepteerd.



*Stelling 4: Om een blijvende gedragsverandering te bereiken is een combinatie nodig van betalen én belonen.*

Het merendeel van de aanwezigen is het hiermee eens. Opvallend was nog het groot aantal onthoudingen bij deze stelling. Het gaat immers niet om belonen of betalen

alleen. De auto is voor velen ook een stuk van hun imago en daarvoor is men bereid meer te betalen. Elementen die van echte invloed zijn, zijn comfort, reissnelheid en tijdswinst. Die worden niet door betalen of belonen beïnvloed.

Na deze warming-up liet een zestal sprekers uit verschillende sectoren hun licht schijnen over het onderwerp.

Allereerst was de beurt aan *Geertje Schuitema (Rijksuniversiteit Groningen)* die promotie onderzoek heeft verricht naar acceptatie van prijsbeleid. Een van de cases is de regio Stockholm (Zweden). Zij heeft vooraf en na invoering van de tolheffing onderzocht hoe de gebruikers over de maatregelen dachten. Conclusie hier was dat op alle aspecten (files, uitstoot, parkeren, OV, kosten) de acceptatie na invoering was toegenomen. De aanvankelijke scepsis was duidelijk verminderd. Opmerkelijk was nog dat milieu belangrijker werd gevonden dan kosten.

Tijdens de discussie werd benadrukt dat hier geschetste beeld genuanceerd dient te worden. In Stockholm was het beeld positief, in de omliggende gemeenten duidelijk negatiever. Ook nu wordt weer benadrukt dat bij de promotie het accent moet liggen op de voordelen voor alle individuen. Ook werd nog naar effect gevraagd. Dit was substantieel: -22% (na 5 maanden). Echter hoe duurzaam deze maatregel is, is niet onderzocht.

Concluderend is het belangrijk voor de acceptatie van prijsbeleid is om eerst via proeven inzicht te geven in potentiële resultaten. Belangrijk is om de voordelen en de positieve effecten te benadrukken in de communicatie. De wijze waarop de opbrengsten worden besteed, speelt een belangrijke rol bij de acceptatie. Inzetten op milieu wordt hierin erg belangrijk geacht. Ook blijkt dat naarmate men meer voordelen inziet van maatregelen, het privacy issue minder in geding is.

*Willem de Jager (Rabobank Nederland)* had als onderwerp: belonen op de weg. Het grote probleem van beprijzen mobiliteit is draagvlak. En ondanks de immense schade ten gevolge van files, e.d. wordt er nauwelijks gewerkt aan structurele veranderingen in gedrag. Ook dit probleem zou je kunnen aanpakken door in ketens te denken. Dus niet alleen de auto verdringen door OV, maar een samenspel van auto - OV en fiets...en telewerken. En dat alles op vrijwillige basis. Een voorbeeld van anders omgaan met mobiliteit is de spitsmijden proef op de A12. Daarbij bleek dat gemiddeld 21% van de auto's (deelnemend) verdween uit de spits. Er werd veel bewuster gekeken naar de noodzaak van wel of niet spitsrijden. Deze proef krijgt in de loop van dit jaar overigens een vervolg.

De Rabobank doet als werkgever iets soortgelijks en richt zich op het mobiliteitsgedrag van hun werknemers. Ze hebben de werktijden flexibel gemaakt door op output te sturen. Alle leaserijders moeten in een zuinige auto gaan rijden (A,B,C label) en ze krijgen een NS businesscard. Tevens is de mogelijkheid tot telewerken verruimd. Resultaat: treingebruik is sterk toegenomen en het autogebruik is gedaald met ca 14%. Belangrijk pluspunt hier is dat het geschiedt op basis van vrijwilligheid en eigen verantwoordelijkheid. Het resultaat is dat de productiviteit van de deelnemers is gestegen. Dat komt mede doordat de treinuren nu productief zijn.

Rabobank participeert in het initiatief Nederland Bereikbaar dat zich tot doel heeft gesteld om 10% van de auto's uit de spits te halen dan is het fileprobleem grotendeels opgelost.

Vervolgens liet *Arjen Klut (Inspectie Verkeer en Waterstaat)* zien hoe IVW prijsprikkels toepast in de luchtvaart. Het gaat dan om de verdeling van de beschikbare geluidsruimte en de vergoeding die de maatschappijen hiervoor moeten betalen. IVW stuurt op randvoorwaarden en laat de invulling ervan volledig over aan de markt. Inkomsten die zij daarmee genereert, worden ingezet voor oa de isolatie woningen in de geluidszone. De bijdrage is gedifferentieerd naar geluidsproductie. Dit levert echter weinig voordeel voor de carrier omdat de kosten van voorzieningen niet worden terugverdiend. Technisch gezien is er in de grote luchtvaart nog maar weinig winst te halen ten aanzien van geluidsreductie: de grote vliegtuigbouwers produceren namelijk al zeer stille motoren. Wel blijkt er winst te halen in de kleine luchtvaart, waar aanzienlijke geluidsreducties haalbaar zijn voor relatief geringe investeringen. Op Schiphol wordt gewerkt volgens een normbedrag per type vliegtuig. Op Frankfurt daarentegen wordt afgerekend op het daadwerkelijk geproduceerde geluid. Hiermee wordt geluidsvriendelijker vlieggedrag gestimuleerd (analoog aan 'het nieuwe rijden').

Voor Schiphol wordt systeem niet aangepast omdat er wordt getwijfeld of de verwachte groei na 2012 doorzet. Dat hangt sterk af van het beleid van Air-France/KLM m.b.t. het handhaven van Schiphol als hub.

Kortom, de toepassing van het prijsinstrument ten aanzien van geluidsruimte vanuit de IVW is volgens Arjen niet succesvol. De luchtvaart is daarentegen wel een goed voorbeeld als het gaat om het optimaliseren van de beladingsgraad door middel van renumanagement.



Na de pauze was het de beurt aan *Aldert Gritter van Prorail*. Prorail rekent een zogenaamde gebruiksvergoeding voor het gebruik van het spoor (voor zowel operators van goederen als personenvervoer). Daarbij wordt per km, per stop op het station en per ton afgerekend. Bij het veroorzaken van vertraging wordt een extra vergoeding gevraagd. Deze wordt weer uitbetaald aan andere vervoerders die hier vertraging door geleden hebben. Zo wordt bijvoorbeeld de vergoeding aan treinreizigers betaald door de echte veroorzaker van de vertraging. Aan dit systeem zitten ook nadelen. Dat heeft te maken met de opslag die betaald wordt voor het gebruik van emplacementen. Daardoor worden veel emplacementen aan de grens gebruikt door buitenlandse vervoerders (ze zijn immers "gratis"). Verder rekent Prorail nog vergoedingen (pos en neg) bij te late aanvraag treinpad of niet gebruik aangevraagd treinpad en bestaat er een korting voor stille km: (0,4ct/km-wagon). Naar de toekomst gezien zal er verdere diversificatie van kosten (flex, tijd) worden doorgevoerd, zal er een goed meetinstrument worden ontwikkeld en wordt het aandeel prestatiecontracten vergroot. Tijdens de discussie werd nog benadrukt dat dergelijk systeem is verplicht vanuit de EU. Voor het goederenvervoer zal er een verdere differentiatie gaan komen naar tijd. Voor personenvervoer is die er niet (wordt evt ingevoerd als daar behoefte aan bestaat). Nu wordt ca 16% van de beheerskosten door de bijdragen gedekt. In de toekomst zullen ook milieuaspecten (diesels) worden meegenomen.

De acceptatie verloopt nog moeizaam. Alleen door de subsidie wordt de bijdrage nu geaccepteerd, maar de concurrentiepositie blijft een soort zwaard van damocles.

Vervolgens was het woord aan *Johan Gille van Ecorys*, die sprak over beprijzen voor havens en binnenvaart: kostenallocatie of gedragsbeïnvloeding.

Het probleem waarmee deze sectoren te maken hebben, is welke kosten waar thuishoren en hoe moeten vervolgens de opbrengsten weer verdeeld worden. Ook de milieuproblematiek is hier moeilijk in kosten uit te drukken. Momenteel bedragen de havengelden 11-17% van de totale kosten van een schip. De kosten van beheer en onderhoud vaarwegen zijn begroot op €247 mio, waarvan €100-165 mio toe te rekenen aan de scheepvaart. Het huidige model is gericht op kostenallocatie waarbij de fee tussen de €0,5 en €4 per km ligt afhankelijk van de grootte van het schip. De milieukosten hebben invloed maar worden nog niet meegenomen.

Via korting op havengeld wordt het gebruik van zwavelarme diesel bevorderd.

Een probleem om tot variabilisatie en milieubelasting te komen zit, voor wat betreft de Rijn, in de Acte van Mannheim die vrije en onbelaste doorvaart regelt. Deze zal aangepast moeten worden wil er echt tot een goede kostendoorrekening gekomen worden.

Tot slot vertelde *Astrid Sluis (gemeente Apeldoorn)* over hun plannen m.b.t. verblijfsheffing in de Apeldoornse binnenstad. Het doel is het weren van het doorgaande verkeer (50%) uit de binnenstad door op een onconventionele manier het verblijf (rijdend en stilstaand) te belasten i.p.v. de huidige parkeerheffing. Invoering laat echter nog op zich wachten omdat de huidige wetgeving deze heffing niet toestaat. Wellicht dat op termijn een pilot mogelijk is (eea afhankelijk van ontwikkelingen binnen 'Anders Betalen voor Mobiliteit'). Tijdens de discussie werd stilgestaan bij zaken als plekgarantie parkeerders. Dat is in Apeldoorn niet aan de orde. Er is voldoende capaciteit. Wel moet

er een goed verwijssysteem komen om onnodig zoeken tegen te gaan. Ook de winkeliers zijn voor omdat de stad nu beter bereikbaar wordt voor hun klanten. Uit de zaal wordt nog gesuggereerd om een ontmoedigingsbeleid te voeren via de verkeerslichten. Dat treft echter ook de bezoekers/bewoners en dat wil men niet.

#### *Afsluiting*

Uit de verschillende voordrachten blijkt dat de kostendoorrekening binnen de verschillende modaliteiten erg divers is. Bij spoor en binnenvaart gaat het om doorberekening van de infrakosten. Bij wegverkeer veel meer om gedragsbeïnvloeding. Er is dus sprake van een faseverschil waardoor er hier nauwelijks sprake is van lessons learned. Dat heeft ook te maken met de keuze van de onderwerpen. Aan te bevelen zou zijn bijvoorbeeld in te steken op partijen die zich door middel van yield management bezighouden met het optimaliseren van beladingsgraad (directe relatie met de eindgebruiker) en dat vanuit verschillende invalshoeken te bespreken.

Andere aspecten zijn:

- Sturen met prijsprikkels vraagt in eerste instantie om het bieden van alternatieven, opdat er daadwerkelijk keuzemogelijkheden zijn
- Hoe kun je je dure investeringen snel terugverdienen?
- Experimenten met parkeren zou een goede proeftuin kunnen zijn
- Het gaat om anders denken over mobiliteit: zo kan niet betalen in de binnenvaart de modal shift bevorderen. Dus bekijk goederenvervoer integraal!
- Er is behoefte aan een serviceprovider goederenvervoer om de beschikbare capaciteit optimaal te benutten. Dit kan ook voor personenverkeer (revenu management)
- Probeer meer te leren van internationale ervaringen op dit terrein
- Er is een pleidooi voor de oprichting van een platform mobility providers. (Er zijn al initiatieven in die richting voor goederenvervoer).