**Anders Betalen voor Mobiliteit**

**Bijdrage Prof. dr. Henk Meurs, Radboud Universiteit**

1. **Algemene opmerking.** In de Kamerbrief “eerste hoofdlijnen Betalen naar Gebruik” (juli 2022) worden reductiedoelen CO2 en opvang van de grondslagerosie in het autodomein als basis gebruikt voor de vormgeving van het maatregel. Daarmee wordt reductie van congestie alleen indirect beïnvloed en zijn voordelen van deze maatregel voor congestie beperkt (zie onder). Ik betreur dat in BNG geen component opgenomen is waarbij spitsrijders meer voor het gebruik van overbelaste netwerken betalen dan daluurrijders. Vooral bij de reductie van congestie in de Randstad laat het voorgenomen beleid een kans lopen.
2. **Doelen van de maatregel.** De beide doelen (CO2-reductie, budgetneutraliteit) kunnen op gespannen voet met elkaar te staan. Immers, hogere kilometerprijzen leiden tot meer overheidsinkomsten en toch tot minder kilometers en meer CO2-reductie. Men kan de additionele belastinginkomsten vanuit een CO2-heffing teruggeven aan de burgers via een verlaging van de inkomstenbelastingen, verhoging van de arbeidskorting of verbetering van alternatieven voor de auto (OV, fiets).
3. **Penetratiegraad EV’s.** Gezien de toenemende penetratiegraad van EV’s is het van belang dat de maatregel, met name de hoogte van de tarieven waarbij gedifferentieerd wordt naar aandrijvingstechniek, wordt uitgewerkt voor een langere periode. Dit om eventuele toekomstige grondslagerosie te kunnen opvangen. Mensen die een auto aanschaffen krijgen dan over een langere periode duidelijkheid over wat hen te wachten staat, hetgeen van belang is bij de aanschaf van auto’s en inzicht in mogelijke consequenties van hun beslissingen voor de tweedehands markt/restwaarde van de auto’s.
4. **Te verwachten effecten.** Beschouwen we de effecten vanuit verschillende studies dan zien we dat:
	1. **Autokilometers.** Het aantal autokilometers met deze maatregelen zal afnemen ten opzichte van de trend. Deze afname zit vooral in sociaal-recreatief verkeer omdat dit prijsgevoeliger is dan het woon-werk en zakelijke verkeer. Bij het laatste speelt ook nog een rol dat werkgevers de hogere kilometerprijs deels zullen compenseren. Deze afname zit grotendeels in een afname van de gemiddelde lengte van de autoverplaatsingen en, voor een beperkt deel, in een verschuiving naar OV en de fiets. De totale mobiliteit wordt in beperkte mate beïnvloed. Mensen zoeken hun bestemmingen dichter bij de woning. Bij bestelauto’s mag verwacht worden dat de effecten minder groot zijn omdat deze markt minder prijsgevoelig is.
	2. **Congestie.** Met de afname in de autokilometers neemt ook de congestie af. Deels omdat kleine veranderingen in de kilometers in de spitsen tot grotere veranderingen kunnen leiden in het aantal verliesuren.
	3. **Emissies.** Met de afname in de autokilometers nemen ook de emissies fors af, zowel van CO2 als van NOx. Een naar voertuigkenmerken gedifferentieerd tarief kan hier een aanvullend effect op hebben.
	4. **Kenmerken netwerk**. De effecten op het Hoofdwegennet zijn in veel onderzochte varianten groter dan op het Onderliggende Net, mede door reductie van langere afstanden.
	5. **Randstad-niet Randstad.** We zien dat in veel varianten met een kilometerprijs, zonder spitsheffing, de effecten in de Randstad kleiner zijn dan buiten de Randstad. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat er in de Randstad veel latente verkeersvraag is. Mensen mijden de spitsen door de drukte en als het rustiger wordt stappen ze weer in de auto in de spits. Hier ligt een opgave om deze terugval te minimaliseren, bijvoorbeeld met goed OV, lange afstandsverbindingen voor fietsen, regionaal sturend parkeerbeleid en afspraken tussen werkgevers en werknemers. Bij een spitsheffing zien we dit effect niet. We zien dat ook terug in analyses van voertuigverliesuren: zonder spitsheffing zien we een beperkte daling van de VVU’s in de Randstad en een grotere daling buiten de Randstad. Buiten de Randstad heeft de spitsheffing nauwelijks effect. Daarom pleit ik vanuit bredere bereikbaarheidsdoelen voor het toevoegen van een spitsheffing, met name in de Randstad.
	6. **Effecten op aanschaf EV’s.** Uit diverse onderzoeken blijkt dat de hoge aanschafprijs van de huidige elektrische auto’s voor particulieren een drempel is om hun belangstelling in koopgedrag om te zetten. Slechts een deel van de mensen die bereid is om een EV aan te schaffen doet dat ook. Dit komt deels door een verkeerde TCO-prijsbeleving door hoge aanschafprijzen, door onjuiste verhalen in de showrooms, door de perceptie van magere oplaadmogelijkheden/actieradius , etc. Door sterk te differentiëren in tarieven kan hier sprake zijn van enige positieve invloed. Dan moet wel bedacht worden dat in de tijd de tarieven weer aangepast moeten worden om grondslagerosie te voorkomen.
5. **Bredere aanpak mobiliteitskosten wenselijk.** Ik acht het wenselijk dat de maatregel wordt ingebed in een bredere uitwerking van het prijs- en reiskostenbeleid. Dit is nu erg versnipperd, hetgeen tot onduidelijkheden kan leiden, hogere administratieve lasten voor het bedrijfsleven, tegen elkaar inwerkende prikkels, etc. Het is eveneens jammer dat de maatregel zich beperkt tot de motorrijtuigenbelasting (mrb) om te vormen tot een kilometerprijs en dat de BPM buiten beschouwing is gebleven. Weliswaar differentieert de BPM naar CO2, maar onderzoek van Geurs en Meurs geeft aan dat de verhouding tussen aankoop- en gebruiksprijzen van auto’s verdere geoptimaliseerd kan worden om het CO2-doel te bevorderen.