



## **PBL-CPB Notitie, 6 juli 2012**

### **Bereikbaarheid: uitwerking basispad en effecten van maatregelen**

Hans Hilbers (PBL), Barry Zondag (PBL) en Peter Zwaneveld (CPB)  
[Hans.Hilbers@pbl.nl](mailto:Hans.Hilbers@pbl.nl) [Barry.Zondag@pbl.nl](mailto:Barry.Zondag@pbl.nl) [Peter.Zwaneveld@cpb.nl](mailto:Peter.Zwaneveld@cpb.nl)

#### **Uitgangspunten basispad**

Het MLT-basispad van het CPB geeft zicht op de ontwikkeling tot 2017. Net als bij 'Keuzes in Kaart 2011-2015' worden de mobiliteitsberekeningen gemaakt voor het jaar 2020. Dat prognosejaar wordt gebruikt in de meeste beleidsdiscussies en op die termijn zijn de effecten van beleid in de periode 2013-2017 ook goed zichtbaar.

Net als bij het MLT wordt voor de bevolkingsgroei de meest recente CBS bevolkingsprognose uit 2011 gebruikt. Deze is iets hoger dan 2 jaar geleden: 17,2 miljoen inwoners in 2020. De economische groeiverwachting is tot 2017 conform het MLT-basispad en gematigd doorgetrokken tot 2020. De olieprijs voor 2020 wordt verondersteld op 118 dollar per vat, zoals geraamd door het International Energy Agency (IEA). Het autopark is voor 2020 geraamd op 8,6 miljoen auto's.

Het infrastructuurnetwerk en het openbaar vervoeraanbod is conform het meest actuele beeld van wat in 2020 gerealiseerd kan zijn en waarvoor via het infrafonds middelen beschikbaar zijn. In het spoorwegnet is de Hanzelijn en het Programma Hoogfrequent Spoor opgenomen. De Blankenburgtunnel zal op basis van berichtgeving van het Ministerie niet in 2020 gereed kunnen zijn en is derhalve niet in het basispad meegenomen.

Uit het Lenteakkoord zijn de volgende maatregelen meegenomen:

- korting op het infrastructuurfonds op de aanleg van wegen (en hoofdvaarwegen)
- de afschaffing van de belastingvrije reiskostenvergoeding (voor auto, fiets en ov)
- 0,1 mld euro per jaar extra middelen voor openbaar vervoer en intensivering regionaal spoor via de BDU

#### **Resultaten basisprognose**

Voor de mobiliteitsontwikkeling wordt veel gebruik gemaakt van de lange termijnsenario's van de WLO: het lage RC (Regional Communities)-scenario en het hoge GE (Global Economy) scenario. De gematigde economische ontwikkeling drukt de groei van de mobiliteit. De afschaffing van de belastingvrije woonwerkvergoeding heeft eveneens een drukkend effect op de groei van de mobiliteit. Het aantal autokilometers, het openbaar vervoergebruik en het file niveau komt in het basispad voor KiK iets boven het lage RC-scenario uit.

#### **Effecten van maatregelen op autogebruik, openbaarvervoergebruik en files**

Van een aantal belangrijke maatregelen is het effect op kernindicatoren beschikbaar. Ze geven de verwachte effecten op de langere termijn, als de meeste mensen hun woon- en werkplaatskeuze hebben kunnen aanpassen op de nieuwe situatie. Dit geldt met name voor woonwerkvergoedingen. Benadrukt moet worden dat de effecten van maatregelen niet altijd lineair veranderen bij de inzet van een groter of kleiner bedrag en ook niet zonder meer opgeteld kunnen worden. De resultaten zijn samengevat in tabel 1.

Tabel 1. Effect van maatregelen op autokilometers, reizigerskilometers OV en voertuigverliesuren.

	Auto kilometers <sup>1</sup>	Reizigerskilometers OV <sup>2</sup>	Voertuigverliesuren <sup>3</sup>	Reistijd-baten (mld/jaar) <sup>4</sup>	Mobiliteitsverlies (mld/jaar) <sup>5</sup>
2 miljard minder weginfra	-0,5%	+0,1%	+4%	-0.09 à -0.12	
2 miljard minder spoorinfra	+0,2%	- 3%	+1%	-0.03 à -0.06	
´Vlakke´ kilometerheffing 7 cent	-15%	+5%	-30%	+0.4 à +0.8	-0.2 à -0,4
Spitsheffing 11 cent	-1%	+0,2%	-35%	+0.2	
´Vlakke´ kilometerheffing 7 ct + spitsheffing 11 cent	-15%	+5%	-50%	+0.5 à 0.9	-0.2 à -0.4
Herinvoering belastingvrije woonwerkvergoeding alle vervoerwijzen	+2% a +4%	+2% a +5%	+10% à +15%	-0.1 à -0.2	+0.02 à +0.04

Minder investeren in weginfrastructuur leidt tot minder autogebruik, meer voertuigverliesuren (lees: files) en negatieve reistijd-baten. Het kan leiden tot een bescheiden toename van het treingebruik. Meer investeren in weginfrastructuur leidt logischerwijze tot omgekeerde effecten.

Minder investeren in treininfrastructuur begrenst de mogelijkheden om de treindiensten uit te breiden. Een kleinere verhoging van de frequenties en minder nieuwe stations betekent minder treingebruik en daardoor negatieve reistijd-baten. Het zal ook kunnen leiden tot een bescheiden toename van het autoverkeer en iets meer voertuigverliesuren. Meer investeren in spoorinfrastructuur leidt logischerwijze tot omgekeerde effecten.

Beprijzen van het wegverkeer leidt tot een afname van het autogebruik. Bij een vlakke heffing varieert dit bedrag niet naar tijd en plaats (mogelijk wel naar milieu- of voertuigkenmerken). Dit leidt tot substantieel minder autoverkeer, minder voertuigverliesuren en positieve reistijd-baten, maar ook tot welvaartsverlies door de vraaguitval. Een deel van de afname van het autogebruik komt terug als toename van het OV-gebruik. Bij een spitsheffing is het tarief hoger, maar alleen van toepassing op drukke wegen in de drukke uren. Daardoor nemen de voertuigverliesuren substantieel af, maar is de afname van het autogebruik beperkter. Anders Betalen voor Mobiliteit was een combinatie van een vlakke heffing (wel gedifferentieerd naar voertuigkenmerken) en een spitsheffing. De combinatie heeft minder effect dan de som der delen: door de vlakke heffing zijn al een aantal files opgelost waardoor er op minder plekken congestieheffing wordt toegepast en dus ook minder voertuigverliesuren worden gereduceerd. Het illustreert dat effecten van maatregelen niet zonder meer opgeteld mogen worden.

Herinvoering van de belastingvrije woon-werkvergoeding voor alle vervoerwijzen leidt tot meer en op termijn vooral tot langere woon-werkverplaatsingen. Het specifieke effect op het woon-werk verkeer leidt vooral in de spitsuren tot meer OV-gebruik en autokilometers, en daardoor ook tot een substantiële toename van de voertuigverliesuren en tot negatieve reistijd-baten. De extra mobiliteit geeft wel welvaartsbaten (mobiliteits´winst´). Het effect op het totaal aantal autokilometers en OV reizigerskilometers per jaar is beperkter.

<sup>1</sup> Autokilometers per jaar

<sup>2</sup> Reizigerskilometers in het OV (Trein, bus, tram, metro) per jaar

<sup>3</sup> Voertuigverliesuren: Extra reistijd voor weggebruikers op het hoofdwegennet door wachttijd in files

<sup>4</sup> De reistijd-baten zijn het welvaartseffect van kortere reistijden. Het additionele effect van kortere routes (afstands-baten) is hierin meegenomen.

<sup>5</sup> Door een kilometerheffing wordt autogebruik duurder en treedt vraaguitval op. Het betreft de negatieve welvaartseffecten van deze vraaguitval. Bij herinvoering belastingvrije woonwerkvergoeding voor alle vervoerwijzen is het effect omgekeerd: de extra mobiliteit geeft positieve welvaartseffecten.