

## Samenvatting en conclusies

Het mobiliteitsbeleid van het nieuwe kabinet is gericht op het beter benutten van het bestaande mobiliteitssysteem. Tegen deze achtergrond heeft de programmadirectie Beter Benutten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd een inventarisatie te maken van mogelijke maatregelen die onder 'benutten' vallen met de effecten die deze op nationale schaal op de mobiliteitsdoelen hebben. Bij de uitwerking van deze vraagstelling lag de nadruk op congestiereductie van het hoofdwegennet.

'Benutten' moet hier ruim worden opgevat. Het gaat niet alleen om het beter benutten van bestaande wegen, maar ook om een beschouwing van het hele verkeers- en vervoersysteem. We spreken daarom van 'slim benutten'. Het gaat dus ook om fiscale- en prijsmaatregelen, mobiliteitsmanagement, ov-dienstverlening, logistiek, knooppuntontwikkeling, reisinformatie, ruimtelijke inrichting en gedragsaspecten.

Voor een inschatting van de effecten van maatregelen gebruiken we bestaande literatuur. De beste onderbouwing bestaat uit ex-post evaluaties met daadwerkelijk vastgestelde effecten, maar het kan ook gaan om gefundeerde ex-ante studies. Waar geen gedocumenteerde effectbepaling beschikbaar is, heeft het KiM-team een eigen inschatting gemaakt.

Effecten van maatregelen zoals door ons beschouwd dienen altijd te worden geplaatst binnen de context van de manier waarop deze in de praktijk zijn vormgegeven. Grootschalige wijzigingen in scope en ambitie bij implementatie op nationale schaal hebben wij bij het beoordelen van maatregelen niet meegenomen. Een dergelijke verandering in context betekent vaak dat de effecten eveneens veranderen. Een voorbeeld is een maatregel die is toegesneden op een lokaal probleem en daar ook grote effecten blijkt te hebben. Een opschaling naar landelijk niveau betekent dan niet automatisch dat die effecten ook landelijk gaan gelden.

Het onderzoek leidt tot de volgende conclusies:

- Vier maatregelen (zie tabel S.1) laten het grootste effect zien op congestie op het hoofdwegennet (HWN), uitgedrukt in voertuigverliesuren in files. Elk van deze maatregelen zorgt ervoor dat de congestie tussen de 10 en 15% afneemt.

Tabel S.1

Vier maatregelen met het grootste effect op congestie op het hoofdwegennet, uitgedrukt in voertuigverliesuren in files

	Effect congestie HWN	Effect leefbaar- heid	Effect veiligheid	Kosten overheid	Haalbaar- heid
Netwerkbrede inzet bestaande DVM-instrumenten	+++	+	+	-	+
Afschaffen fiscale vrijstelling woon-werk- en zakelijk verkeer	+++	+	0	++	0
Dynamiseren autoverzekeringspremies	+++	+	+	?	0
Accijnsverhoging 25% met verlaging vaste lasten	+++	+	+	0	-

## Legenda:

Effect op congestie hoofdwegennet: een vijfpuntsschaal van + (maximaal 5% congestiereductie) tot +++++ (meer dan 25% congestiereductie)

Effect op leefbaarheid en veiligheid: een driepuntsschaal van – (negatief) tot + (positief)

Kosten voor overheid: een vijfpuntsschaal van -- (veel kosten) tot ++ (veel inkomsten voor overheid)

Haalbaarheid: een driepuntsschaal van – (moeilijk haalbaar) tot + (goed haalbaar)

0 = geringe invloed c.q. neutrale score

? = geen inschatting te geven

- Aansluitend op deze top 4 zijn er nog 4 maatregelen die tot een reductie van 5% tot 10% van de congestie leiden:
  - uitbreiding betaald parkeren;
  - verruiming van de fiscale vergoeding voor telewerken, carpoolen en gebruik van openbaar vervoer en fiets;
  - brede uitrol van lokale maatregelen dynamisch verkeersmanagement;
  - stimuleren navigatie-apparatuur met reistijdinformatie.
- 31 maatregelen dragen minder dan 5% bij aan congestiereductie. Het overgrote deel van deze maatregelen ligt op de terreinen goederenvervoer en logistiek, openbaar vervoer, ketens en knopen, ruimtelijke ordening, reisinformatie en mobiliteitsmanagement.
- Van de maatregel 'dynamische maximumsnelheden' kunnen geen eenduidige effecten worden vastgesteld. Deze hangen namelijk sterk af van de manier waarop de maatregel wordt uitgewerkt en geïmplementeerd (welke snelheden, welke plaatsen en tijdstippen, de mate van handhaving etcetera).
- De overige 5 maatregelen uit ons onderzoek leveren geen bijdrage of bieden te weinig informatie om te kunnen worden beoordeeld.
- Het verschil tussen de ontwikkeling bij ongewijzigd beleid en de ambities voor 2020 ten aanzien van de bereikbaarheid van het hoofdwegennet – zoals verwoord in de *Nota Mobiliteit* en de *MobiliteitsAanpak* - is groot. Geen enkele individuele maatregel zal dit verschil kunnen overbruggen.
- Veel van de onderzochte maatregelen hangen met elkaar samen. De effecten van 2 of meerdere maatregelen die tegelijk worden ingevoerd kunnen elkaar

versterken of verzwakken. Onze inschatting is dat over het algemeen deze interactie gering is. Dit geldt echter niet wanneer meerdere maatregelen in dezelfde sfeer liggen. In dat geval mogen afzonderlijke effecten niet zomaar bij elkaar worden opgeteld.

- Een globale scan van de kosteneffectiviteit leidt tot een andere rangorde van maatregelen: het afschaffen van de fiscale vrijstelling voor het woon-werk- en zakelijk verkeer, de accijnsverhoging met gelijktijdige verlaging van vaste lasten en de uitbreiding van betaald parkeren zijn het meest kosteneffectief. Het begrip 'kosten' is hierbij beperkt tot de kosten voor de overheid.
- Maatregelen die gebaseerd zijn op bestaande technieken en instrumentarium kunnen het snelst worden uitgevoerd. Voorbeelden in de sfeer van verkeersmanagement zijn 'Beter beheer van bestaand instrumentarium' en 'Netwerkbrede en gecoördineerde inzet van bestaand instrumentarium'. Een voorbeeld van een fiscale maatregel is het verruimen van vergoedingen voor telewerken, carpoolen, ov en fiets in combinatie met het afschaffen van de vergoedingen voor woon-werk- en zakelijk autoverkeer.
- Maatregelen waarvoor veel nieuwe technieken moeten worden ontwikkeld of die aanpassing van wetgeving vereisen, vergen de meeste tijd voor uitvoering en effectsortering. Voorbeelden zijn 'ICT-systemen in voertuigen', 'Tolheffing nieuwe infrastructuur' of 'Bundeling woningbouw'.
- Gedragsaspecten spelen een belangrijke rol bij de uitwerking en implementatie van maatregelen. Toepassing van specifieke gedragskennis kan de effectiviteit van en het draagvlak voor maatregelen vergroten.