

**De kilometerprijs voor auto's levert 2 tot 6 procent meer reizigerskilometers op in bus, tram, metro en trein. Hoewel de relatie tussen autokosten en ov-gebruik nauwelijks een thema is, biedt 'Anders betalen voor mobiliteit' kansen voor investeringen, exploitatie en marketing.**



# Kilometerprijs is kans voor ov-infra en marketing

AUTEUR MARC MAARTENS FOTO PIET DEN BLANKEN

Neem in 2016 de spitsbus van Almere naar Amsterdam. Stel dat de Stadsregio Amsterdam het tarief van het openbaar vervoer heeft vastgesteld op 11 cent per kilometer. En stel dat de kilometerprijs van de auto in de Noordvleugel tijdens de spits óók 11 cent per kilometer bedraagt. Dan heeft het openbaar vervoer een marketingtroef in handen omdat de tarieven zich simpel laten vergelijken. Je weet precies wat je met de bus aan brandstof- en parkeerkosten uitspaart. Zoals NS-directeur Pamela Boumeester eens zei: dan komen de reizigers vanzelf. Het kabinet heeft in november 2007 en mei 2008 knopen doorgehakt over de invoering van 'Anders betalen voor mobiliteit'. Auto's gaan tussen 2012 en 2016 per groep kentekens een kilometerprijs betalen in plaats van motorrijtuigenbelasting. Alle bussen gaan in één klap over. Aangezien stads- en streekbussen relatief veel kilometers maken, betekent dat waarschijnlijk zwaardere lasten voor de vervoerders. Maar daar staan meer reizigers en dus extra inkomsten tegenover. Trams hoeven geen kilometerprijs te betalen.

## Serius alternatief

In de brieven van 30 november 2007 en 30 mei 2008 rept het kabinet met geen woord over de relatie tussen auto en openbaar vervoer. Dat is geen thema

voor het kabinet. Wel voor de Tweede Kamer. Wil de kilometerprijs een succes worden dan moet het kabinet meer investeren in trein en bus, vinden de meeste woordvoerders van de fracties. Want het openbaar vervoer moet een serieus alternatief zijn voor de auto. Alleen in de bijlagen van de kabinetsbrieven staat wat over het openbaar vervoer. De verwachting is dat een deel van de automobilisten een andere keuze gaat maken: op een andere tijd reizen, met het openbaar gaan of thuisblijven. Het Landelijk Model voorspelt voor zowel bus, tram, metro als trein een groei van gemiddeld 2 tot 6 procent. Op het platteland kan het percentage lager liggen en in de stad hoger, zeker in de spits.

Voorbeelden in Londen en Stockholm bewijzen dat prijsbeleid leidt tot een verschuiving van auto naar openbaar vervoer. In het eerste jaar na de invoering van de Londense Congestion Charge steeg het aantal buspassagiers 18 procent. In het tweede jaar was dat nog eens 12 procent. Daarna stabiliseerde het. Een deel van die groei lag aan de lagere prijs per reis met de Oyster-card en gratis openbaar vervoer voor bepaalde groepen. Tijdens de proef in Stockholm groeide het ov-gebruik met gemiddeld 6 procent. De groei lag niet alleen aan de cordonheffing rond de stad, maar ook aan hogere brandstofprijzen.

## Dure spitsreizigers

Omdat het Nederlandse stads- en streekvervoer een marktaandeel heeft van ruim 3 procent, kan een kleine verschuiving van auto naar openbaar vervoer fors meer reizigers opleveren. Juist in de steden zit het openbaar vervoer in de spits al tegen grenzen van de capaciteit, bleek uit de LMCA (Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse) regionaal OV. Uitgerekend spitsreizigers zijn duur. De ov-autoriteiten verwachten dat er meer geld nodig is voor extra ritten, voertuigen en infrastructuur. Dat kan niet uit eigen middelen of andere potjes komen. Sterker nog, de provincies raken hun opcenten van de motorrijtuigenbelasting kwijt. Daaruit betalen ze onder meer infrastructurele investeringen in hun regionale openbaar vervoer.

Stadsregio's en provincies willen dat de opbrengsten van de kilometerprijs naar alle projecten kunnen vloeien voor betere bereikbaarheid, dus ook naar openbaar vervoer, P+R en fiets. Zij hebben hun hoop nu gevestigd op de Mobiliteitsaanpak die het ministerie van Verkeer en Waterstaat in september presenteert. Maar het ministerie en de autolobby zien liever niet dat de kilometerprijs ook de exploitatie van het openbaar vervoer gaat subsidiëren.