

Vergaderjaar 2020–2021

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 329**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juni 2021

De afgelopen jaren hebben de partijen uit de Mobiliteitsalliantie samen met de Ministeries van IenW en Financiën gewerkt aan het uitvoeren van pilots naar alternatieve vormen van vervoer en betaling. In juni 2020<sup>1</sup> is de Kamer geïnformeerd over de gewijzigde opzet van de pilots in het licht van de beperkingen door COVID-19. In plaats van de beoogde vijf zijn er uiteindelijk twee pilots succesvol afgerond. Middels deze brief informeer ik u over de uitkomsten en leerervaringen van deze twee pilots.

**Aanleiding en opzet**

De pilots zijn ontstaan vanuit een wederzijdse behoefte bij het Rijk en de Mobiliteitsalliantie om te experimenteren met innovatieve oplossingsrichtingen die tot een betere spreiding van de mobiliteitsvraag kunnen leiden. Er zit in het mobiliteitssysteem nog ruimte om de capaciteit van de netwerken beter te benutten, bijvoorbeeld door een betere spreiding over de dag, verbetering van aansluiting tussen modaliteiten of door de keuze voor een andere modaliteit.

Vanuit die gedeelde visie is gestart met het opzetten van pilots met als doel om te leren en ervaringen op te doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling. Deze pilots hebben daarnaast als doel om nieuwe inzichten op te leveren ten aanzien van de mogelijk te verwachten gedragsverandering en de gebruikte registratiemethoden.

Bij het opzetten van de pilots alternatieve vormen van vervoer en betaling is belang gehecht aan monitoring en evaluatie. Dit is immers een vereiste om goed te kunnen leren van de uitkomsten van de pilots. Zo is in elke pilot een aantal specifieke leerdoelen vastgesteld en is afgesproken op verschillende aspecten te evalueren zoals mobiliteitsgedrag en registratiemethoden.

<sup>1</sup> Kamerstuk 35 300 A, nr. 95

Hieronder volgt per pilot een samenvatting van de onderzoeksuitkomsten. Een uitgebreidere rapportage met onderzoeksresultaten is beschikbaar bij de uitvoerende organisatie. De onderzoeksuitkomsten leveren interessante inzichten op. Bekeken zal worden of en hoe deze uitkomsten betrokken kunnen worden in het kader van het traject spreiden en mijden.

### **Pilot Variabele parkeercoins (ANWB)**

In deze pilot is onderzocht of verhandelbare parkeerrechten een methode zou kunnen zijn om mensen te stimuleren minder met de eigen auto naar het kantoor te komen en de beschikbare parkeerruimte effectief en eerlijk te verdelen. Daarnaast is onderzocht welke effecten deze wijze van verdeling van schaarste heeft op het gebruik van de auto en of deze methode ook door de gebruiker wordt ervaren als een eerlijker manier om schaarste te verdelen.

De pilot heeft eind 2019 en begin 2020 plaatsgevonden bij het hoofdkantoor van de ANWB. Deelnemers bestonden uit medewerkers van de ANWB. Het zogenaamde living lab experiment is opgezet door de ANWB samen met de Vrije Universiteit Amsterdam. De ontwikkeling van het experiment heeft plaatsgevonden in de context van het onderzoeksproject U-Smile, onderdeel van het Verdus-SURF programma<sup>2</sup>, en heeft direct voortgebouwd op eerdere experimenten binnen datzelfde project. De gebruikers van de parkeerfaciliteiten van de ANWB konden vrijwillig deelnemen aan het experiment dat in totaal 8 weken duurde. In totaal hebben 65 werknemers (deelnemers) zich aangemeld. Door vooraf het «parkeergedrag» te meten was bekend hoe vaak deelnemers met de auto kwamen.

Deelnemers ontvingen aan het begin van het experiment een handelsbudget voor de volledige duur van het experiment, waarvan het deel dat overbleef aan het eind van het experiment in echt geld werd uitgekeerd. Voor de weken waarin rechten nodig waren kregen deelnemers, per week en afhankelijk van het aantal dagen per week dat ze werken, een aantal parkeercoins toebedeeld. Deelnemers konden zelf kiezen om de parkeercoins te gebruiken om te parkeren, of om ze te verkopen en zo extra geld te verdienen. Met behulp van een app konden deelnemers dagelijks parkeercoins kopen en verkopen.

De markt voor rechten was zo ingericht dat er werd gestreefd naar een vermindering van het aantal parkeerbewegingen van de handelende deelnemers tot een niveau van 80% van vóór het experiment (de «voormeting»).

Het experiment variabele parkeercoins heeft een aantal inzichten opgeleverd:

1. Verhandelbare parkeerrechten kunnen leiden tot een daadwerkelijke gedragsverandering in het woon-werkverkeer. Voorwaarde is wel dat deelnemers actief meedoen. Bij passieve deelname, d.w.z. wel opgeven maar niet actief mee doen en zelf handelen, kan deze conclusie niet zo worden getrokken.
2. Passieve deelname zonder gedragsaanpassing leidt per saldo tot een gemiddeld groter gebruik van rechten dan zonder die passieve deelnemers het geval zou zijn geweest. Dat leidt vervolgens tot een prijsopdrijving voor alle deelnemers, ook de actieve. Dit beïnvloedt de overall uitkomsten van het experiment.
3. Uit de beantwoording van de vragenlijsten blijkt dat deelnemen aan een experiment met verhandelbare rechten minder moeite kost dan wat de meeste mensen vooraf denken.

<sup>2</sup> Zie ook: <https://www.verdus.nl/programma/surf/>

4. Verhandelbare parkeerrechten worden gezien als een beter werkend en eerlijker alternatief dan het invoeren van betaald parkeren.
5. Een verdeling van rechten op basis van het aantal werkdagen wordt door veel deelnemers als eerlijk ervaren.
6. In de «handelsperiodes» met parkeercoins wordt er meer thuisgewerkt. Deelnemers kiezen er blijkbaar voor om op dagen dat het moeilijker (of duurder) is om te parkeren meer thuis te werken. Hierbij merken we op dat het experiment reeds vóór de Corona lockdown heeft plaatsgevonden.

### **Pilot variabele bijtelling op basis van privékilometers (VZR)**

De tweede pilot was gericht op de zakelijke markt. Gemiddeld rijden zakelijke rijders 10.000 km per jaar voor privédoeleinden.

Variabele bijtelling is het betalen van belasting middels een bedrag per gereden privékilometer met de auto van de zaak. Dit in plaats van de huidige systematiek die is gebaseerd op een vast percentage gerekend over de catalogusprijs van de auto. In de pilot, uitgevoerd door de Vereniging Zakelijk Rijders, is onderzocht wat het mogelijke effect is van een variabele bijtelling.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden in de periode tussen augustus tot en met december 2020. In de eerste fase is er een fysieke proef uitgevoerd onder ruim 100 zakelijke rijders die gebruik maken van een digitaal ritregistratiesysteem om vooral het onderscheid tussen zakelijke en in privé gereden kilometers zichtbaar te krijgen. In de tweede fase heeft er een grootschalig onderzoek plaatsgevonden onder ruim 1.800 respondenten, om de bevindingen uit de fysieke proef te toetsen, te valideren en aan te vullen.

De uitkomsten van de pilot geven weer wat de grondhouding van zakelijke rijders is ten aanzien van een systeem van variabele bijtelling op basis van privékilometers.

De pilot heeft de volgende voorlopige inzichten opgeleverd, met daarbij de kanttekening dat deze inzichten uiteraard sterk afhankelijk zijn van de uiteindelijke prijs per kilometer.

1. Berijders die bijtelling betalen, tonen in 60% van de gevallen van de gevallen een positieve houding ten opzichte van variabele bijtelling. De zakelijke rijder die de auto nu buiten de bijtelling houdt omdat hij minder dan 500 km per jaar in privé rijdt, is met 83% positief over een bijtelling te betalen per gereden privékilometer.
2. 64% van de zakelijke rijders verwacht een gedragsverandering bij een systeem van variabele bijtelling. De verwachting is dat er met name meer gereden gaat worden met de andere auto in het gezin (22%), en met de fiets (20%). Echter, ook de andere modaliteiten zullen groeien. 4% neemt vaker de trein en 2% neemt vaker de bus.
3. Naar verwachting zal tussen de 60% en 76% van de zakelijke rijders echt werk maken om te besparen op privékilometers met de auto van de zaak. De inschatting is dat gezien de prijselasticiteit berijders in staat zijn een vermindering van het aantal privékilometers van 15% met de zakelijke auto te realiseren.
4. Een berijder dient altijd aan te geven of een rit «zakelijk» of «privé» is. Hier zit de foutkans en dit moet worden gecontroleerd op juistheid. Daarom is het werken met een ritregistratiesysteem in het geval van variabele bijtelling onontbeerlijk. Er is reeds een keurmerk dat aansluit op het normenkader van de Belastingdienst.

Nader onderzoek is nodig voor een zorgvuldigere verwachting van de verschillende effecten waaronder ook de financiële consequenties en de budgettaire gevolgen voor het Rijk. In het rapport is wel een eerste

inschatting gemaakt op basis van een aantal onderzochte variabelen, markt cijfers en aannames. De precieze budgettaire consequenties voor de zakelijke rijders enerzijds en de overheidsinkomsten anderzijds zijn daarbij sterk afhankelijk van de te hanteren kilometerprijs per gereden kilometer.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga