

Prijsbeleid vergt uithoudingsvermogen. Wat is nodig om de actoren te motiveren?

Diana M. Vonk Noordegraaf
Odette A.W.T van de Riet

TU Delft Faculteit Techniek Bestuur en Management
dmvonknoordegraaf@yahoo.com
o.a.w.t.vanderiet@tudelft.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,
23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING	4
2.	DOELEN EN MOTIEVEN VAN PRIJSBELEID.....	5
3.	DE BELANGEN VAN ACTOREN IN RELATIE TOT DE DOELEN EN MOTIEVEN.....	8
4.	PRIJSBELEIDINSTRUMENTEN	10
5.	HET PAD NAAR EEN NIEUW PRIJSBELEID	13
6.	CONCLUSIES	17
	LITERATUUR	19

Samenvatting

Prijsbeleid vergt uithoudingsvermogen. Wat is nodig om de actoren te motiveren?

Al bijna twee decennia is in Nederland gezocht naar een andere vorm van het beprijzen van het wegverkeer. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat vindt een nieuw prijsbeleid noodzakelijk en de actoren zijn het momenteel op hoofdlijnen eens. Er zijn echter nog wel geschilpunten over de invulling van het beleid. Het ontwikkelen van nieuw prijsbeleid staat of valt met voldoende draagvlak onder de actoren. In dit artikel wordt met behulp van de literatuur over transitiemanagement, die hier wordt toegepast op prijsbeleid, aangetoond dat voor het motiveren van de actoren in het beleidsproces een tweesporenbeleid nodig is. Zo is het op mesoniveau noodzakelijk dat actoren komen tot een gezamenlijk pakket van beleidsinstrumenten waarin de verschillende (deels conflicterende) doelen en motieven worden samengebracht en tegemoet wordt gekomen aan het brede pallet van actorbelangen. Ter ondersteuning hiervan worden in dit artikel twee hulpmiddelen gepresenteerd: een overzicht van de doelen, motieven en belangen van actoren en een synthese van verschillende indelingen van prijsbeleidinstrumenten tot één overzicht. Daarnaast zijn experimenten het op microniveau, zoals Spits Mijden, van groot belang voor het ontwikkelen van een succesvol transitiepad. Voor het ontwikkelen van een nieuwe vorm van beprijzen moet er aansluiting worden gevonden bij de ontwikkelingen op de hogere schaalniveaus wat het uithoudingsvermogen van actoren op de proef zal stellen, maar dit proces kan versneld en verrijkt worden door procesmanagement toe te passen.

1. Inleiding

Al bijna twee decennia is er in Nederland gezocht naar een andere vorm van het beprijzen van het wegverkeer (Van der Sar en Baggen, 2005). Verschillende vergeefse pogingen zijn gedaan om een nieuw prijsbeleid te introduceren. De belangrijkste barrière was het gebrek aan draagvlak onder de weggebruikers en andere betrokken actoren (Van der Sar, 2005). De commissie Nouwen heeft aangetoond dat deze barrière overkomelijk is (ABvM, 2005; VenW en VROM, 2005). Tegenwoordig staan de meeste actoren veel positiever tegenover prijsbeleid. Het kabinet is mede daarom gestart met de voorbereidingen voor de invoer een nieuw prijsbeleid gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken van de voertuigen op alle wegen (VenW en VROM, 2004; VenW en VROM, 2006).

Prijsbeleid in de vorm van een andere manier van betalen voor mobiliteit, wordt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat gezien als een veelbelovend en noodzakelijk instrument voor het verminderen van congestie en daarmee het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van de economie (VenW en VROM, 2004). De congestie zal zonder nieuwe maatregelen verder toenemen gezien de verwachte groei in de vraag naar mobiliteit (AVV, 2004) gecombineerd met de beperkte fysieke en budgettaire mogelijkheden voor uitbreiding van het wegennet. Een ander veelgenoemd doel van prijsbeleid is het reduceren van externaliteiten van het wegverkeer en het internaliseren van alle of een deel van de externe kosten van verkeersonveiligheid en milieuvervuiling zoals luchtverontreiniging, geluidsoverlast en visuele barrières in de prijs voor mobiliteit (Runhaar, 2002). Een andere aanjager is de ontwikkeling van nieuwe technologie (Ison, 2005). Prijsbeleid wordt dus gezien als oplossing voor de aanpak van meerdere problemen.

De daadwerkelijke invoering van prijsbeleid is vooral complex omdat er een substantieel aantal wederzijds afhankelijke actoren bij betrokken zijn, die elk verschillende probleempercepties en doelen hebben en elk in staat zijn het proces op uiteenlopende wijzen te beïnvloeden (Koppenjan en Klijn, 2004). De pluriformiteit van betrokken actoren veroorzaakt geschilpunten tussen actoren over de vormgeving van prijsbeleid. “De actoren zijn het eens over het probleem

(congestie en milieuvervuiling) (...).” en de oplossing in de vorm van prijsbeleid (Ten Hacken 2005a:3). Maar er zijn conflicten over het gewenste effect van prijsbeleid en de detaillering van het beleid (Ten Hacken, 2005a,b). Elke partij stelt weer haar eigen eisen en de grootste bedreiging van het besluitvormingsproces is onvoldoende draagvlak doordat de verschillende visies niet of onvoldoende convergeren (Ten Hacken, 2005a). “Draagvlak is een vereiste. Niet alleen voor beprijzen in het algemeen, maar ook voor de uitwerking en dat is juist het punt waar de ideeën uiteenlopen.” (VenW en VROM, 2004:12) Het draagvlak van de actoren is afhankelijk van de verdere invulling van het beleid.

Hoewel de daadwerkelijke invoering van prijsbeleid in zicht komt, zijn er dus nog een aantal cruciale stappen nodig waarbij de actoren de hoofdrol spelen. Dit artikel richt zich op de volgende vraag:

‘Wat is er nodig om actoren te motiveren tot het steunen van een andere vorm van beprijzen?’

Om te kunnen bepalen wat de actoren motiveert, is inzicht in de doelen en motieven van prijsbeleid en de belangen van actoren noodzakelijk. In paragraaf 2 wordt daarom een overzicht gegeven van de verschillende beleidsdoelen en motieven voor beprijzen. In paragraaf 3 worden de belangen van actoren daaraan gekoppeld. In paragraaf 4 worden vervolgens, ter ondersteuning van de vormgeving van het beleid, verschillende indelingen van prijsbeleidinstrumenten samengevoegd en wordt het scala aan prijsbeleidinstrumenten in één overzicht gepresenteerd. In paragraaf 5 wordt met behulp van de literatuur over transitie management aangegeven hoe het veranderingstraject naar prijsbeleid eruit ziet. Paragraaf 6 geeft een overzicht van de conclusies.

2. Doelen en motieven van prijsbeleid

Prijsbeleid is een instrument dat wordt voorgesteld voor een verscheidenheid aan doelen. In dit artikel wordt in navolging van de Commissie Nouwen, met prijsbeleid, ook wel beprijzen genoemd, “een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg bedoeld.” (ABvM, 2005:94) Meer specifiek houdt anders betalen hier in, het variëren van de prijs van de mobiliteit,

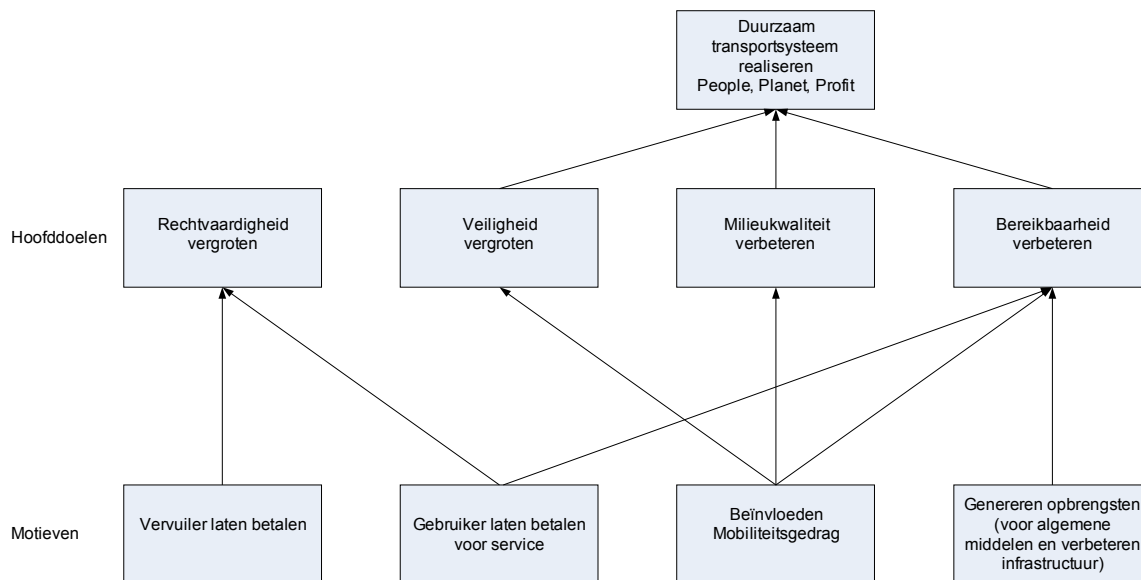
rekening houdend met het daadwerkelijke weggebruik door bewegend verkeer (Ison, 2005). Een variabele prijs komt ook overeen met het beeld dat actoren hebben bij beprijzen (Ten Hacken, 2005a).

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste doelen en motieven van de betrokken actoren. Het hoofddoel dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil realiseren met prijsbeleid is het verbeteren van de bereikbaarheid door een spreiding van het weggebruik. Daarnaast benadrukt ze de kwaliteit van het leefmilieu. Een duurzaam transportsysteem met een duurzame mobiliteit vormt hier het overkoepelende doel. Duurzame mobiliteit is de lange termijn transitie naar mobiliteit waarbij het milieu geen hinder meer ondervindt van verkeer en vervoer (VenW en VROM, 2004). Een “(...) duurzaam verkeer- en vervoersysteem houdt in een beter product tegen lagere maatschappelijke kosten; dus minder files, minder verkeersongevallen en minder milieuhinder (VenW en VROM, 2004:44).” Voor de uitwerking van het prijsbeleid heeft het ministerie het nationale platform Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) ingesteld. Er zijn nu onvoldoende prikkels voor een gedragsverandering en prijsbeleid moet daar verandering in brengen (ABvM, 2005). Uitgangspunten van het platform zijn een eerlijke spreiding van de lasten van het wegverkeer, verbetering van de milieukwaliteit en verkeersveiligheid en een betere bereikbaarheid (ABvM, 2005) waarbij voldoende maatschappelijke steun voor prijsbeleid als randvoorwaarde wordt gezien. Andere doelen die worden genoemd zijn rechtvaardigheid, doorberekening van de werkelijke maatschappelijke kosten en financiering (VenW en VROM, 2004). Het ministerie van Verkeer en Waterstaat vat haar mobiliteitsdoelen samen tot ‘bereikbaar, schoon en veilig’ (VenW, 2006)

Ook in de literatuur worden verschillende doelen en motieven voor de invoer van prijsbeleid genoemd. Het onderscheid tussen doelen en motieven is gebaseerd op het werk van Verhoef et. al. (2004). Amelsfort et.al. (2003) noemen als doelen het internaliseren van externe kosten, bereikbaarheid garanderen, congestie verminderen en infrastructuur financieren. Verhoef (2006) noemt als hoofdmotief mobiliteitsgedrag beïnvloeden en daarnaast het reguleren van de bijvoorbeeld congestie en emissies en financiering als extra mogelijkheid. De belangrijkste doelen en motieven die in de praktijk en de literatuur worden genoemd, zijn in figuur 1

samengevoegd. De belangrijkste motieven zijn het beïnvloeden van mobiliteitsgedrag, het genereren van opbrengsten worden het laten betalen voor het gebruik van de service en de vervuiler laten betalen.

De eerste twee motieven dragen bij aan het algemene doel van een grotere rechtvaardigheid (Verhoef, 2006). Rechtvaardigheid wordt, in navolging van Verhoef et. al. (2004), hier als hoofddoelstelling van overheidsbeleid gezien. Naast dit algemene doel zijn in de figuur nog de drie hiervoor genoemde mobiliteitsdoelen opgenomen; bereikbaar, schoon (milieukwaliteit) en veilig. Het realiseren van de drie mobiliteitsdoelen draagt bij aan het bereiken van duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit kent drie dimensies (Transumo, 2004): people, planet en profit. In figuur 1 zijn ook koppelingen gemaakt tussen doelen en motieven. Echter dient opgemerkt te worden dat een doelstelling en een motief door elkaar kunnen lopen. Zo is in Verhoef et. al. (2004) *rechtvaardigheid* een motief en de *vervuiler betaalt* een doelstelling. Echter *rechtvaardigheid* kan ook als doelstelling worden geïnterpreteerd waarbij de *vervuiler betaalt* het motief is.



Figuur 1 Doelen en motieven

Beleidsdoelen kunnen met elkaar conflicteren. Een reductie van congestie bijvoorbeeld kan worden bewerkstelligd door een meer evenwichtige spreiding van het wegverkeer over de hele dag. Hierdoor neemt echter de doorstroming op het wegennet toe waardoor het aantrekkelijker kan worden hiervan gebruik te maken. Als het wegverkeer in volume toeneemt, heeft dit een negatief effect op de milieukwaliteit. De motieven van prijsbeleid die sterk samenhangen met de doelen, kunnen ook conflicteren.

Ondanks dat de doelen en motieven nog niet definitief zijn vastgesteld, zijn er toch al ideeën over de vormgeving van het instrument. Dit is ‘jumping to solutions’ en een onwenselijke situatie omdat elk prijsbeleidinstrument zijn eigen doel en motief heeft. Om een prijsbeleidinstrument (of combinatie van instrumenten) te ontwerpen dat breed wordt gedragen door de actoren, is het cruciaal om eerst goed inzicht te krijgen in hun belangen. Hierop wordt in de volgende paragraaf ingegaan.

3. De belangen van actoren in relatie tot de doelen en motieven

Op een hoog aggregatieniveau lopen de belangen van de actoren redelijk parallel. “Alle partijen zijn het er over eens dat er een bereikbaarheidsprobleem in Nederland is, veroorzaakt door congestie op het wegennetwerk.” (Ten Hacken, 2005a). Daarnaast wijzen veel actoren op rechtvaardigheid (hoewel dit vaak op een indirecte wijze gebeurt). Op lagere aggregatieniveaus lopen de belangen echter sterk uiteen. Een van de geschilpunten ten aanzien van het beoogde effect is het genereren van inkomsten versus verkeersregulering. Ook is regulering versus een mobiliteitsmarkt een punt. Daarnaast is er onenigheid over de besteding van de inkomsten (Ten Hacken, 2005b).

In tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de belangen van de sleutelactoren. Sleutelactoren zijn de actoren die in staat zijn het beleidsproces te beïnvloeden. Dit zijn nationale, regionale en lokale overheden en belangengroepen. De actoranalyse is gebaseerd op het werk van Ten Hacken

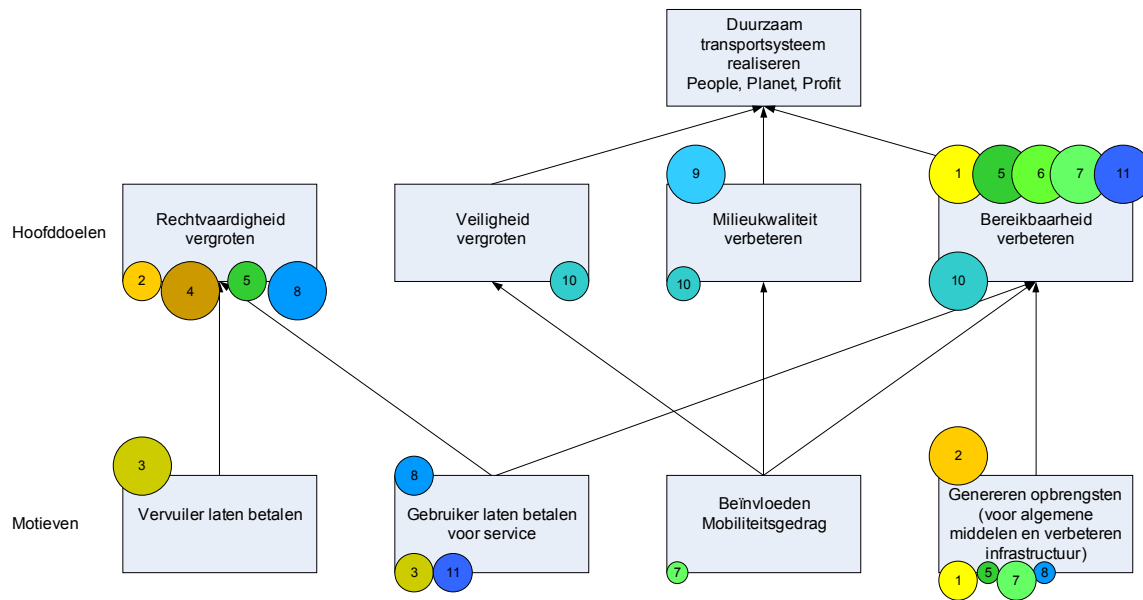
(2005b) en Van der Sar (2006).¹ Om de belangen van de actoren inzichtelijk te maken, zijn in figuur 2 de belangen gekoppeld aan de doelen en motieven.

Tabel 1: Actoren en belangen

Actor	Hoofdbelang	Overige belangen
Nationale overheden		
1. Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Bereikbaarheid	Kostenefficiëntie maatregelen
2. Ministerie van Financiën	Belastinginkomsten	Koopkracht burger
3. Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu	Vervuiler betaalt	Andere vorm van wegbeprijzing
4. Ministerie van Economische Zaken	Marktwerking	Functionerende overheid
Locale en regionale overheden		
5. Gemeente Den Haag	Bereikbaarheid	Leefbaarheid, Investerings in infrastructuur
6. Stadsregio Haaglanden	Bereikbaarheid	
7. Gemeente Amsterdam	Bereikbaarheid	Investerings in infrastructuur, Regulering door wegbeprijzing
Belangengroepen		
8. ANWB	Betaalbaarheid voor burger	Gebruiksheffing, Bestemmingsheffing
9. Stichting Natuur en Milieu	Rijke natuur	Divers landschap, Schone en groene leefomgeving
10. VNO-NCW	Mobiliteitsbehoefte faciliteren	Veiligheid en milieu als randvoorwaarden
11. Transport en Logistiek Nederland	Vermindering files	Niet alleen vrachtvervoer beprijzen

In figuur 2 is aangegeven hoe de belangen van de actoren zich tot elkaar verhouden en tot de doelen en motieven van prijsbeleid, zoals die in figuur 1 zijn weergegeven. De actoren zijn genummerd en hebben elk een eigen kleur. Per cluster van actoren wordt een verschillende kleurgroep gebruikt. Het hoofdbelang wordt aangegeven met de grootste bol. Eventuele andere belangen worden door kleinere bollen weergegeven. Als een belang direct betrekking heeft op een doel of motief is de bol aan de bovenzijde van de rechthoek geplaatst. Is een belang gerelateerd aan het doel of motief, dan is de bol aan de onderzijde geplaatst.

¹ De belangen zijn sindsdien onveranderd gebleven.

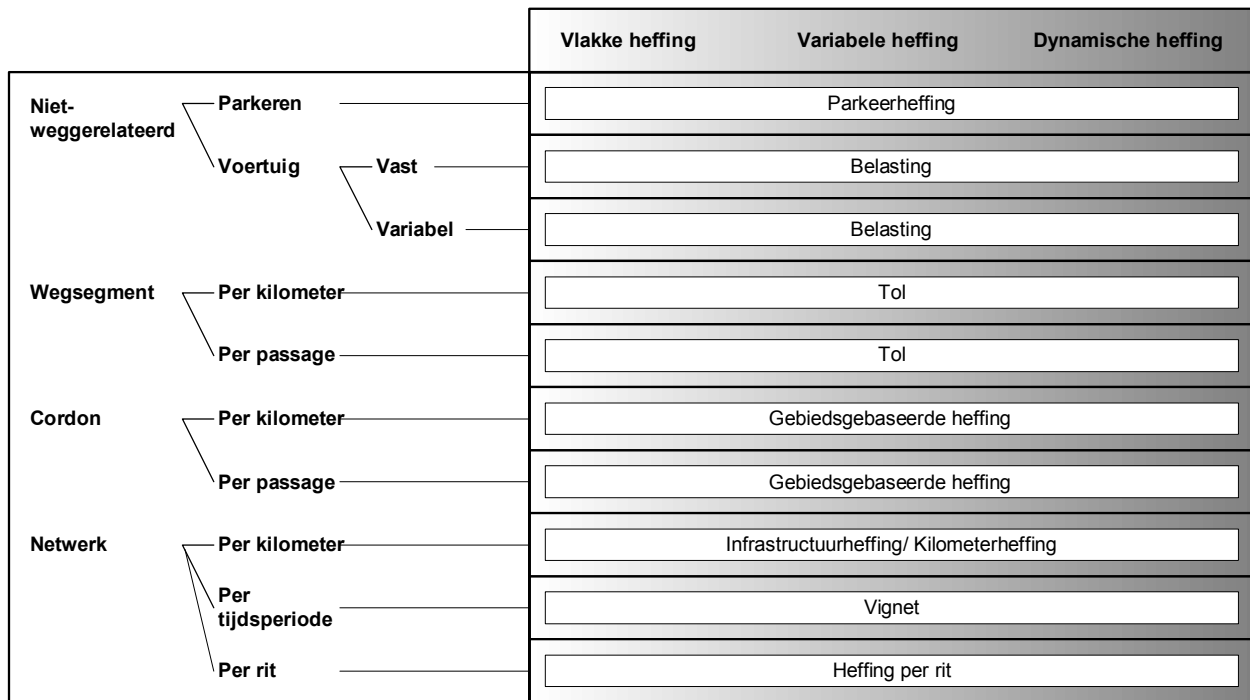


Figuur 2 Belangen van actoren

In deze paragraaf is een overzicht gegeven van de verschillende doelstellingen, motieven en belangen die bij prijsbeleid een rol spelen. De crux is het vinden van een prijsbeleidinstrument waarin de verschillende doelstellingen, motieven en belangen worden vervlochten. Daarvoor is het belangrijk, inzicht te hebben in welke vormen van prijsbeleid er allemaal mogelijk zijn. In de volgende paragraaf wordt hiervan een overzicht gegeven.

4. Prijsbeleidinstrumenten

Er is een breed scala aan mogelijkheden voor het construeren van een nieuw prijsbeleid (ABvM, 2005). Het scala aan prijsbeleidinstrumenten wordt op diverse manieren ingedeeld. Een overzicht van het hele scala van instrumenten is weergegeven in figuur 3.



Figuur 3 Overzicht van prijsbeleidinstrumenten

De assen van het overzicht zijn gebaseerd op de indeling van Amelsfort et. al. (2003), die een onderscheid maken in de tijdsafhankelijkheid van het prijsniveau en het ruimtelijk niveau waarop de prijsmaatregelen van kracht is.

In figuur 3 is op de horizontale as de tijdsafhankelijkheid van het prijsniveau geplaatst. Dit kan variëren van een vlakke heffing, naar een variabele heffing tot een volledig dynamische heffing. Als de hoogte van de prijs niet varieert in de tijd is er sprake van een vlakke heffing. Als de prijs afhankelijk is van het tijdstip, maar er voor vaste tijdstippen vaste prijzen gelden, die ook vooraf zijn vastgesteld, is er sprake van een variabele heffing. Een dynamische heffing is volledig tijdsafhankelijk: de prijs varieert per tijdstip en wordt (vlak voor) het tijdstip bekend gemaakt. Bij dynamische heffing kan de prijs bij benadering als real-time worden beschouwd. Elk soort instrument kan, in theorie, van volledig vlak tot volledig dynamisch worden ingezet. Echter, bijvoorbeeld een volledig dynamische parkeerheffing is niet erg waarschijnlijk.

Op de verticale as van figuur 3 is het ruimtelijk niveau geplaatst. Dit is de mate van dekking van de fysieke aspecten waarop het instrument betrekking heeft. De mate van dekking varieert van niet-weggerelateerde componenten, tot het wegsegment, een cordon of het hele verkeersnetwerk.

Momenteel worden in Nederland diverse vlakke heffingen toegepast voor het beprijzen van het wegverkeer. Voorbeelden van specifieke prijsbeleidinstrumenten zijn de niet-weggerelateerde parkeerheffing en de BPM (Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen) die betrekking hebben op respectievelijk het parkeren en de aanschaf van het voertuig. Brandstofaccijnzen vallen in dezelfde categorie maar met het verschil dat het een variabele voertuiggerelateerde heffing is. Het instrument dat wordt voorgesteld door de Commissie Nouwen is een variabele heffing per kilometer die wordt toegepast op het hele netwerk.

Naast de tijdsafhankelijkheid van het prijsniveau en de dekking van het instrument is verdere differentiatie mogelijk en wenselijk. Zo stelt de Commissie Nouwen voor om verder te differentiëren naar tijdstip en de milieuprestaties van het voertuig. In de andere indelingen van prijsbeleidinstrumenten worden ook nog diverse vormen van differentiatie genoemd. Voorbeelden hiervan zijn differentiatie naar veiligheid, brandstoftype en het aantal inzittenden (Van der Sar, 2005). Verder noemt Ison (2005) ook nog de mogelijkheid om de hoogte van de heffing te variëren naar de mate waarin de weggebruiker extra congestie, en dus kosten voor de medeweggebruikers, genereert door zijn aanwezigheid. Dit betekent dat de hoogte van de heffing varieert met de hoeveelheid verkeer op het weggedeelte.

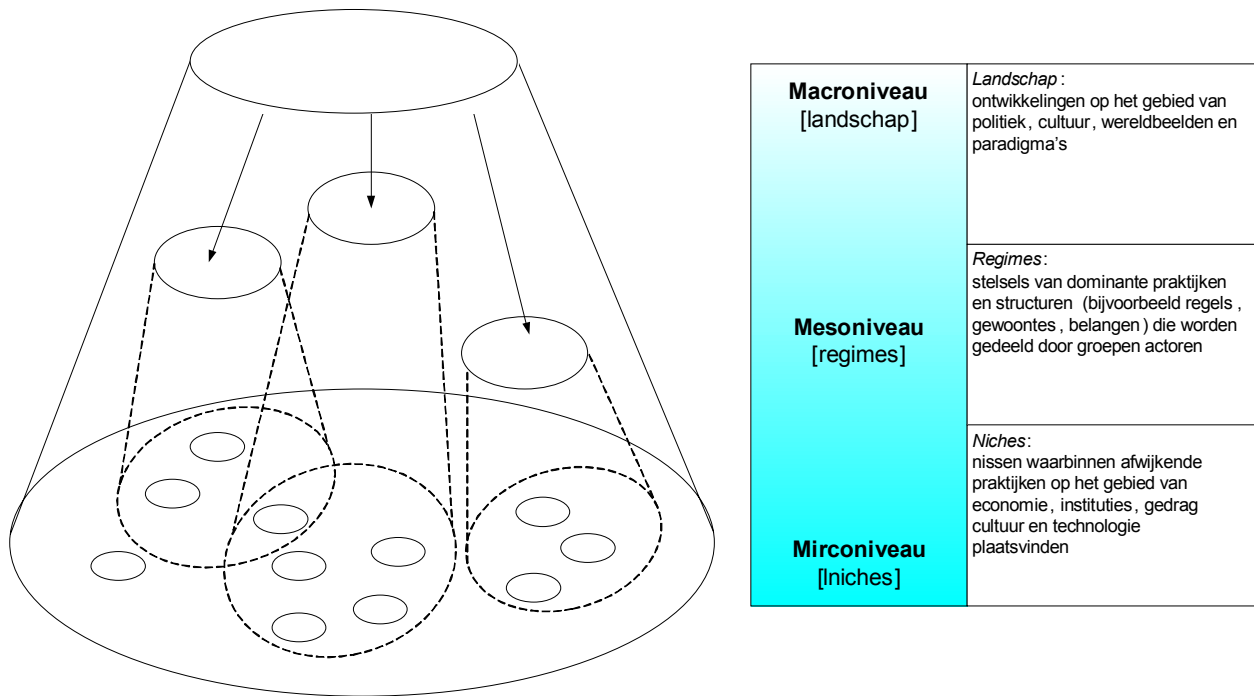
Het overzicht van prijsbeleidinstrumenten (figuur 3) geeft de ontwerpruimte voor prijsbeleid weer en is een hulpmiddel voor de uiteindelijke vormgeving en invulling van prijsbeleid. Elk instrument kan vervolgens verder gedifferentieerd worden. Echter de actoren zijn het nog niet eens over het type prijsbeleid en de mate waarin differentiatie wenselijk is. Aangezien conflicten tussen actoren over de invulling van het prijsbeleid de besluitvorming aanzienlijk kunnen vertragen, is het belangrijk om naar het veranderingstraject te kijken. Hierop wordt in de volgende paragraaf ingegaan.

5. Het pad naar een nieuw prijsbeleid

Om te bepalen van welke vervolgstappen er nodig zijn in het beleidsproces en hoe de actoren door de worsteling heen kunnen komen, wordt gebruik gemaakt van de literatuur over Transitie management (TM). In deze paragraaf wordt deze literatuur kort toegelicht.

De concepten van TM zijn het meest toegepast op casus uit het milieu- en energiedomein. De fundamentele van TM worden gevormd door Strategisch Niche Management wat richt zich op socio-technische transitie en de leer- en inbeddingprocessen voor de totstandkoming daarvan. Transitie management is een sturingsconcept dat SNM aanvult en focust op experimenteren en procesmatige sturing. Beide theorieën gaan uit van lokale experimenten die in een niche worden uitgevoerd en die een bijdrage kunnen leveren aan een ontwikkelingstraject op een hoger schaalniveau (Kemp en Van den Bosch, 2006). De belangrijkste concepten zullen in de rest van deze paragraaf worden toegepast op beprijzen.

“Een transitie is een structurele en fundamentele maatschappelijke verandering die zich in verschillende fasen voltrekt (multi-fase) en die het resultaat is van ontwikkelingen in verschillende maatschappelijke domeinen (multi-domein), maar ook van het samenspel tussen ontwikkelingen op macro-, meso- en microniveau (multi-level).” (Rotmans, 2003:22) Om een transitie te bewerkstelligen, moeten vernieuwingen elkaar versterken. Vernieuwingen kunnen op verschillende schaalniveaus liggen. In figuur 4 wordt een overzicht gegeven van de schaalniveaus. Op macroniveau verlopen de trends en ontwikkelingen zich relatief traag (Van der Sar, 2005). Op het mesoniveau is er het meeste weerstand, hier wordt gestreefd naar het in stand houden van de bestaande situatie; het huidige prijsbeleid. Op het microniveau is er ruimte voor vernieuwing in een relatief beschermde omgeving.

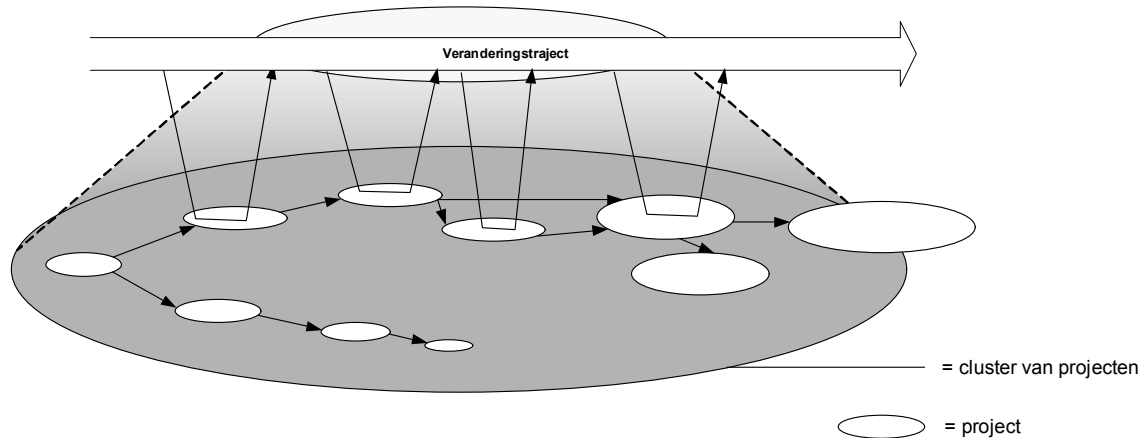


Figuur 4 Schaalniveaus van een transitie (Overgenomen en aangepast van Kemp en Van den Bosch, 2006:7)

De ontwikkelingen op verschillende schaalniveaus beïnvloeden elkaar. Geels en Raven (2006) stellen dat een (technologisch) veranderingstraject wordt gedragen door lokale projecten. In figuur 5 is een cluster van projecten uitgelicht. In deze figuur wordt de interactie tussen het meso- en het microniveau meer in detail getoond. Een verandering kan vanuit het mesoniveau worden geïnitieerd en vervolgens wordt het in de niches nader vormgegeven (Geels en Kemp, 2000). De kennis die is opgedaan binnen een experiment is daarna weer input op het mesoniveau. Echter de opschaling van slechts één nicheproces alleen zal nooit een transitie tot gevolg hebben (Geels en Kemp, 2000). Voor een transitie zijn er dus meerdere interacties tussen verschillende schaalniveaus noodzakelijk.

Het gaat bij een transitie om “zoeken, exploreren en ontdekken” (Kemp en Van den Bosch, 2006). Een transitie-experiment heeft dan ook een hoog risicogehalte. Het is mogelijk dat er geen aansluiting wordt gevonden bij een hoger schaalniveau of dat een veranderingstraject op een

dood spoor beland (zie figuur 5). Echter bij succes kan een experiment worden uitgebreid tot een demonstratietraject. (Rotmans, 2003)



Figuur 5 Cluster van projecten (Overgenomen en aangepast van Geels en Raven, 2006)

Spitsmijden is een voorbeeld van een transitie-experiment want het is een praktijkexperiment wat enerzijds een grote potentie heeft om bij te kunnen dragen aan een transitieproces en anderzijds een grote faalkans (Kemp en Van den Bosch, 2006). In Spitsmijden wordt een variabel instrument getoetst wat zich richt een wegsegment en waarbij het gaat om passage. Het is een vernieuwend instrument omdat het gaat om een beloning in plaats van een heffing. Verder is nieuw dat de hoogte van de beloning varieert in de tijd en de soort beloning varieert van een materiële prikkel tot een prijsprikkel (Verhoef, 2006).

Het experiment Spitsmijden

Een voorbeeld van een van de proefprojecten die binnenkort van start gaat op het vlak van beprijzen is Spitsmijden. Spitsmijden is een proefproject waarin wordt onderzocht of automobilisten te verleiden zijn om de spits in het wegverkeer te mijden. Daarnaast wordt onderzocht of een beloning invloed heeft op de keuze van automobilisten om de wel of niet de ochtendspits te mijden.

De proef start in september en duurt 50 werkdagen. De proef zal worden uitgevoerd onder 350 tot 500 automobilisten die 3 tot 5 keer per week tijdens de ochtendspits op de A12 van Zoetermeer richting Den Haag rijden. In de proef krijgen de automobilisten een beloning als ze niet tijdens de spitsuren gebruik maken van de A12 of alternatieve routes. Een automobilist kan de spits mijden door op andere tijden met de auto te reizen of door een alternatief voor de eigen auto te kiezen (bijvoorbeeld openbaar vervoer, carpoolen, thuiswerken, of de fiets). De automobilist krijgt voor iedere keer dat hij de spits mijdt een beloning.

De beloning die aan de deelnemers van het project Spits Mijden wordt gegeven, is een beloning in de vorm van geld of een beloning in de vorm van spaarpunten voor een zogenoemde Yeti Smartphone. Dit is een Personal Digital Assistant. Dit apparaat kan gebruikt worden als telefoon, als agenda, voor internetten en kan worden uitgebreid met een navigatiesysteem. Elke keer dat de deelnemer de spits mijdt, krijgt de deelnemer een gemiddelde beloning van 5 Euro of een spaarpunt van vergelijkbare waarde. Als een deelnemer kiest voor een beloning in de vorm van spaarpunten voor de Yeti Smartphone, krijgt de deelnemer de Yeti Smartphone voor de duur van de proef in bruikleen. Bij voldoende spaarpunten mag de deelnemer de PDA aan het einde van de proef houden.

Bron: www.spitsmijden.nl

Een experiment kan dus falen maar de leereffecten van het experiment zijn het belangrijkste. In de praktijk kan het falen van een experiment grote gevolgen hebben. Goede communicatie is hierbij een mitigerende maatregel. Aan de andere kant kan een experiment als Spits Mijden ook als katalysator dienen om het proces in een stroomversnelling te brengen. Zodra het experiment succes heeft, kent het vele vaders en moeders; er willen veel partijen aanhaken. Experimenten kunnen dus cruciaal zijn voor de motivatie van actoren. Voor een transitie naar een nieuw prijsbeleid is het nodig om te experimenteren, om zo de instrumenten vorm te geven. Het totale transitieproces gaat schoksgewijs. Het veranderingstraject is dynamisch en de snelheid van de verandering is niet altijd gelijk. Deze aard van het beleidsproces zal het uithoudingsvermogen van actoren op de proef stellen. Een nieuwe vorm van beprijzen kan worden gezien als een nieuw evenwicht in het transportbeleidsproces.

6. Conclusies

Een nieuw prijsbeleid in Nederland is een proces dat veel tijd en inspanning vergt en het uithoudingsvermogen van actoren op de proef stelt. Voor de introductie van een nieuw prijsbeleid in Nederland is voldoende draagvlak onder de actoren noodzakelijk, maar acceptatie en het creëren van draagvlak kost tijd (De Bruijn et. al., 2002). De actoren zijn het er op hoofdlijnen over eens dat de bereikbaarheid in Nederland verbeterd moet worden en dat een nieuw prijsbeleid kansen biedt. Indirect draagt dit bij aan het vergroten van de rechtvaardigheid, wat de actoren ook belangrijk vinden. Er zijn echter nog wel geschilpunten over de invulling van het beleid. In dit artikel is aangegeven wat nodig is in het beleidsproces om te komen tot de invoering van een andere vorm van beprijzen.

Conclusie van dit artikel is dat voor het motiveren van actoren tot het steunen een andere vorm van beprijzen een tweesporenbeleid nodig is dat zich enerzijds richt op het meso-niveau en anderzijds op het microniveau. Het onderscheid tussen meso- en microniveau komt uit de transitie managementtheorie.

In paragraaf 5 is een beknopte samenvatting van de transitie managementtheorie gegeven. Kern hiervan is de aanname dat een transitie te beïnvloeden is door evolutionair sturen (bijsturen, beïnvloeden en aanpassen). Hierbij is het van belang dat de sturing aansluit bij de verschillende schaalniveau's (micro-, meso- en macroniveau) aangezien er vernieuwingen op verschillende niveaus plaatsvinden en verder worden vormgegeven.

Op microniveau moeten experimenten gedaan worden. Binnen een experiment kan een onderdeel van prijsbeleid worden vormgegeven. De kennis die hier wordt ontwikkeld kan dan weer worden teruggekoppeld naar een hoger schaalniveau. Spits Mijden is een voorbeeld van een transitie-experiment. Bij succes kan het weer leiden tot een nieuw experiment. Een pad van succesvolle experimenten geeft actoren vertrouwen en motiveert andere actoren om zich op hetzelfde pad te bewandelen. De crux hierbij zit in het aansluiten van een praktijkexperiment bij de ontwikkelingen op de hogere schaalniveaus. Na een experiment waarin een verdiepingsslag is

gemaakt volgt verbreding en opschaling (Rotmans, 2005). Vaak wordt er bij een experiment geen strategische doelstelling geformuleerd waardoor het aansluiten bij hogere niveaus ingewikkeld is. Er bestaan nog geen concrete richtlijnen over hoe een experiment het beste kan worden uitgevoerd om bij te dragen aan een transitie en hoe het effect van een experiment kan worden gemaximaliseerd. Aan dit aspect wordt momenteel hard gewerkt in de transitie management literatuur.

Voor het mesoniveau geldt dat in samenspraak met de actoren op zoek moet worden gegaan naar een prijsbeleidinstrument of pakket van beleidsinstrumenten waarin de verschillende (deels conflicterende) doelen en motieven samen worden gebracht en tegemoet wordt gekomen aan het brede pallet van actorbelangen. De basis hiervoor is in paragraaf 3 en 4 van dit artikel gegeven. In paragraaf 3 is een overzicht gegeven van de verschillende doelen, motieven en belangen en een paragraaf 4 is een overzicht gegeven van alle verschillende vormen van prijsbeleid.

Om voortgang te boeken is het belangrijk dat de verschillende schaalniveau's op elkaar aansluiten. Ons inziens kan procesmanagement (De Bruijn et. al.,2002) dit proces faciliteren. Procesmanagement is ontwikkeld als oplossing voor sturingsvraagstukken in netwerken waarbij er sprake is van een actor in een netwerkomgeving die niet eenzijdig beslissingen kan nemen. Om tot beslissingen en vooruitgang te komen is een interactieproces tussen de actoren nodig. Actoren committeren zich alleen aan het proces als ze de indruk hebben dat er in het proces voldoende ruimte is voor het behartigen van hun eigen belangen. Hierbij is het bijvoorbeeld noodzakelijk dat de probleemformulering niet vast ligt, maar dat er ruimte is om verschillende doelen en motieven samen te brengen bij het samenstellen van een pakket van maatregelen (De Bruijn et. al.,2002). Procesmanagement geeft handvaten die het proces kunnen versnellen en verrijken.

Literatuur

ABvM (Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit) (2005), *Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit*. Den Haag: Platform Anders Betalen voor Mobiliteit.

Amelsfort, van D., Bleimer, M. en Joksimovic, D. (2003) *Ontwerpen van prijsmaatregelen in Nederland*. In: Tijdschrift Vervoerswetenschap, jaargang 39, nummer 1, p.9-15.

AVV (2004). *Ontwikkelingen Verkeer en Vervoer 1990 - 2020. Probleemverkenning voor de Nota Mobiliteit*. Rotterdam: Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Bruijn, de J.A., Heuvelhof, ten E.F. en Veld, in 't R. (2002), *Process Management. Why Project Management Fails in Complex Decision Making Processes*. Boston: Kluwer Academic Publishers.

Ison, S. (2005). *Road user charging: issues and policies*. Aldershot: Ashgate.

Geels, F.W. en Kemp, R. (2000) *Transities vanuit sociotechnisch perspectief, achtergrondrapport voor de studie "Transities en Transitie management" van ICIS en MERIT ten behoeve van NMP-4*, November 2000, UT, Ebschede en MERIT, Maastricht.

Geels, F.W. en Raven, R.P.J.M. (2006), *Non-linearity and expectations in niche-development trajectories: Ups and downs in Dutch biogas development (1973-2003)*, Technology Analysis and Strategic Management (forthcoming).

Hacken, ten V.H. (a) (2005 November) *Decision-making about road pricing in the Netherlands: Actors, their viewpoints and their position in the network*. Artikel gepresenteerd op het Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk, Antwerpen, België.

Hacken, ten V.H. (b) (2005) *Road pricing in the Netherlands: all or nothing? About the decisionmaking process from a multi-actor perspective, lessons of foreign projects, available technologies and possible implementation paths*. (Afstudeerscriptie Master SEPAM, Technische Universiteit Delft, Faculteit Techniek, Bestuur en Management, opdrachtgever: Siemens Nederland).

Kemp, R. en Bosch, van den S. (2006) *Transitie-experimenten. Praktijkexperimenten met de potentie om bij te dragen aan transities*. Delft/ Rotterdam: Kenniscentrum voor duurzame systeeminnovaties en transities.

Koppenjan, J., en Klijn E.H. (2004). *Managing uncertainties in networks, A network approach to problem solving and decision making*. London: Routledge.

VenW (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) (2006) *Strategische Kennisagenda Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2010-2020*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

VenW en VROM (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) (2004), *Nota Mobiliteit. Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. Deel I Beleidsvoornemen*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

VenW en VROM (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) (2005), *Nota Mobiliteit. Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. Deel III Kabinetsstandpunt*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

VenW en VROM (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) (2006), *Nota Mobiliteit. Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. Deel IV PKB*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rotmans, J. (2003) *Transitiemanagement: Sleutel voor een duurzame samenleving*. Assen: Koninklijke Van Gorcum.

Rotmans, J. (2005) *Maatschappelijke innovatie. Tussen droom en werkelijkheid staat complexiteit*. Rede ter aanvaarding van het hoogleraarschap aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Hoofddorp: Brummelkamp.

Sar, van der J. (2005) *De implementatie van prijsbeleid op de weg in Nederland Nota Mobiliteit: de laatste ronde?* (Afstudeerscriptie Master SEPAM, Technische Universiteit Delft, Faculteit Techniek, Bestuur en Management, opdrachtgever: ministerie van Verkeer en Waterstaat).

Sar, van der J. en Baggen, J. (2005 November) Prijsbeleid op de weg in Nederland: Een historisch overzicht. Artikel gepresenteerd op het Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk, Antwerpen, België.

Transumo (2004) *Betere mobiliteit voor morgen en 2010*. Delft: Transumo.

Verhoef, E.T. Persoonlijke mededeling. 6 april 2006

Verhoef, E.T., Koopmans, C.C., Bliemer, M.C.J., Bovy, P.H.L., Steg, L. en Wee van G.P. (2004) *Vormgeving en effecten van prijsbeleid op de weg. Effectiviteit, efficiëntie en acceptatie vanuit een multidisciplinair perspectief*. Amsterdam: Vrije Universiteit.