



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

# Einführung "Road Pricing" Projekt in den Niederlanden

## Vergangenheit-Gegenwart- Zukunft

5 februari 2009



## Vergangenheit: frühere Anläufe

Frühere Anläufe eines niederländischen "Road Pricings"

`70s-'80s: road pricing beginnt eine Rolle zu spielen

- 1988: Rekening Rijden I
- 1992: Spitsvignet
- 1994: Rekening rijden II
- 1999: Spitsstarief + Investitionspakete
- 2001: Kilometer Abgabe

Alle Versuche schlugen fehl durch unzureichende öffentliche / politische Unterstützung





## Vergangenheit: 2004 – Dokumententwurf mit einer neuen Politik (NoMo)



### Ziele für 2020:

- Akzeptable und vorhersehbare Reisezeiten
- Zuverlässiges & nachhaltiges Mobilitätssystem

Schlussfolgerung:  
nur erreichbar mittels  
Nachfrageanreizen für  
Straßennutzung



## Vergangenheit: 2005 – Aufbau einer Beraterplattform

- “Lesson learned”:  
politische und öffentliche Akzeptanz spielen eine Schlüsselrolle
- Deshalb Errichtung einer repräsentativen Beraterplattform
- Der Rat(schlag):
  - Ein Kilometerpreis der variiert in Zeit, Ort und Umwelteffekten (alle Wege, alle Fahrzeuge)
  - Eliminierung der jetzigen (festen, jährlichen) für Kauf und Besitz
  - Staatseinkünfte in Infrastruktur investieren:  
hauptsächlich Straßen- aber Schieneninfrastruktur



## Vergangenheit: 2006 – “Policy vision” angenommen vom Parlament

Beraterplattform ist aufgenommen in der “policy vision” 2020

Zusätzliche Bedingungen des Parlaments:

- Keine Zunahme der Gesamtkosten der Straßennutzung
- Staatseinnahmen strömen in einen Infrastrukturfond
- Verringerung Implementierungskosten und Betriebskosten < 5% Staatseinnahmen
- “Road pricing” ist keine Alternative sondern Ergänzung der extra Kapazität (Bau) und effizientere Nutzung der bestehenden Straßen



## Vergangenheit: 2007 – Regierungsbeschluss Road Pricing



- Start LKW's 2011
- Start PKW's 2012-2016
- Basierend auf Satellitentechnologie
- 2008 start Mobilitätsprojekte
  - Zur Staureduzierung
  - Zur Bewusstmachung
  - Zur Stimulierung des MSP's Angebotes
  - Zur Studie von Verhalten /Technologie



## Vergangenheit: 2008 – Beschlüsse über Steuern, Teste und Ausschreibung

Steuerplan im Mai:

100% Umsetzung der heutigen Erwerbssteuer (BPM) und der jährlichen Kfz Steuer (MRB) in Kilometerabgaben

Teilentscheidung im Juni:

- Funktionalität
- Organisationsmodell
- Budget: 167€ million (essentiell für Tests)
- Umsetzungsstrategie

Entwurfgesetz zum Obersten Verwaltungsrat im November  
Start Zertifizierung und Ausschreibung im Dezember

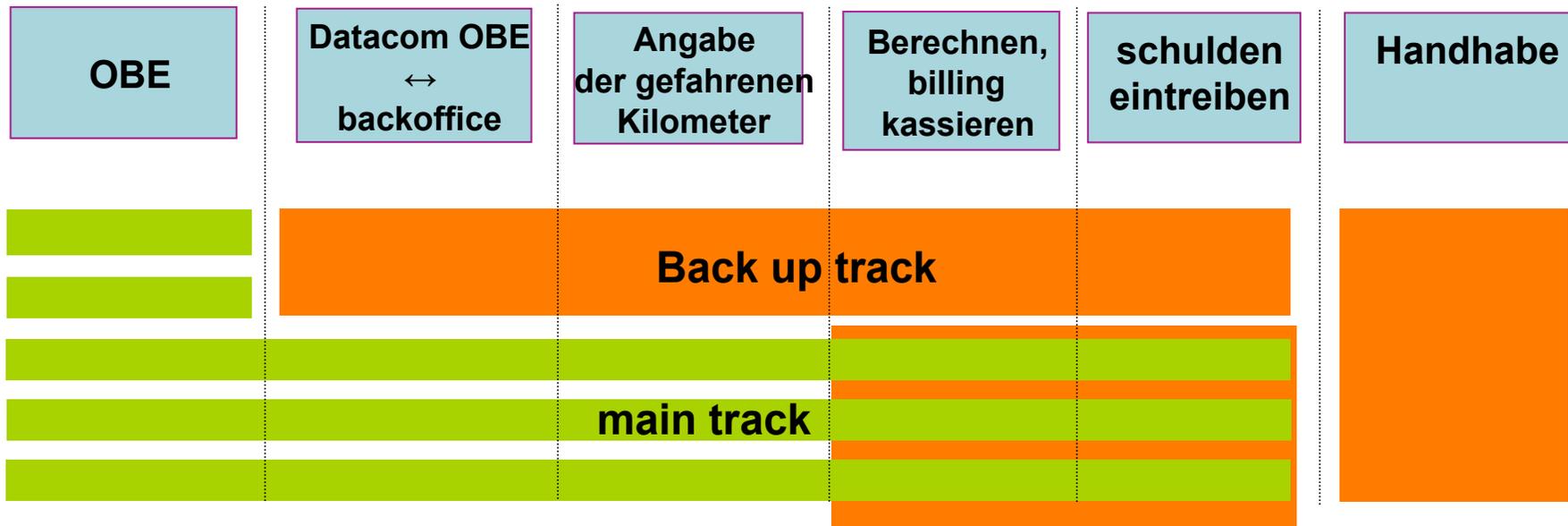


## Gegenwart: Was zu implementieren?

- Anlastung für jedes Fahrzeug und jeden gefahrenen Kilometer in den Niederlanden
- Basis Kilometertarif, differenziert auf Grund der jeweiligen (Umwelt)charakteristiken der Fahrzeuge (Brandstoff, Gewicht, Euronorm, CO2)
- Staukostenzuschag zu Zeiten und an Orten mit struktureller Staabelastung
- Entwicklung eines offenen Marktes zertifizierter "multiple service providers" (langfristig)
- (kurzfristig) Parallelstart *fall back track of a dedicated (tendered) back-office with certified OBE (involving tendering by the State)*



# Gegenwart: Organisationsmodell



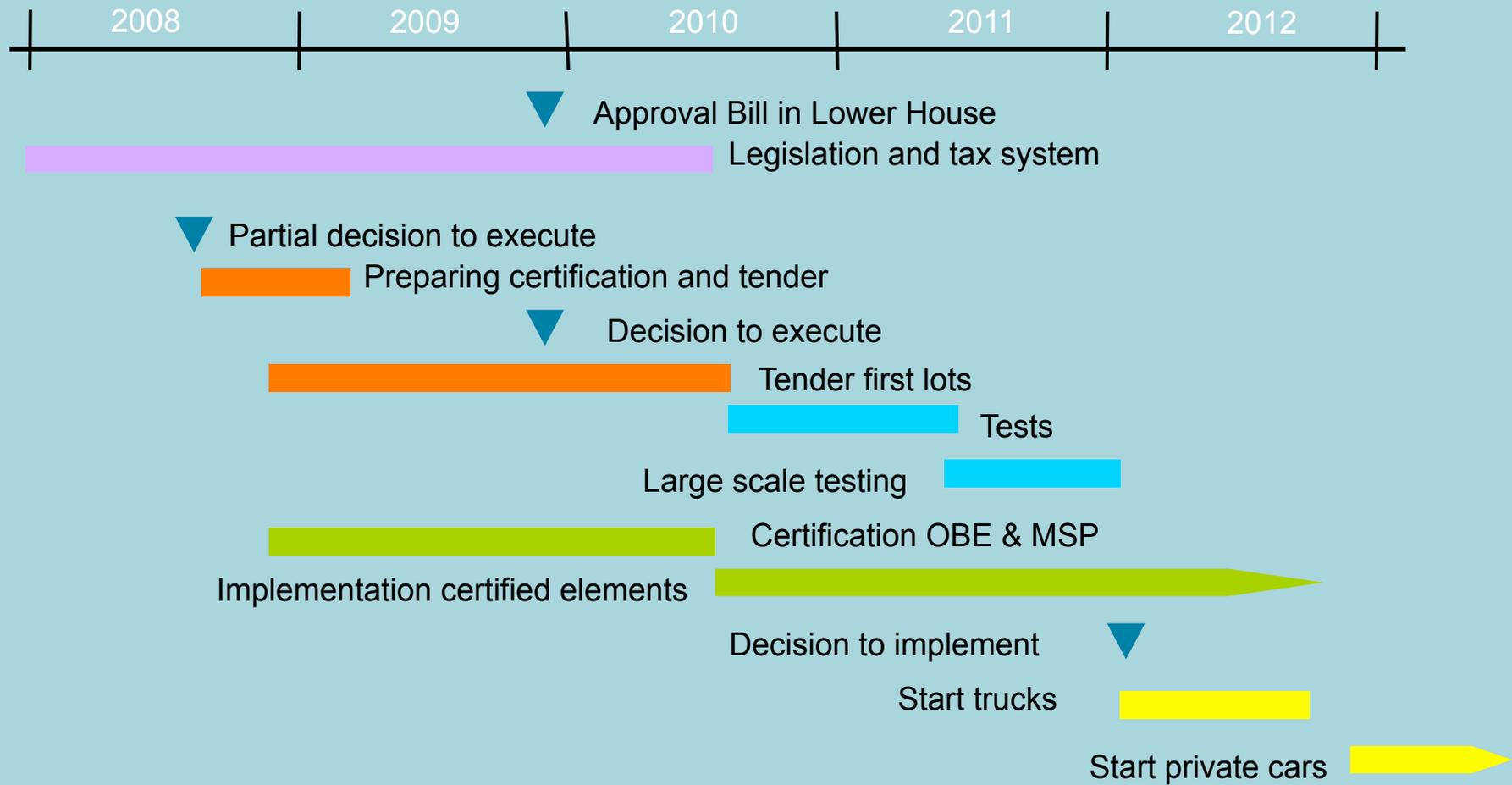


## Gegenwart: 2009

- Start Gespräch mit den Marktparteien über Zertifizierung und Ausschreibung
- Einarbeitung der Anmerkungen des Obersten Verwaltungsrates anschließende Entwurfgesetz an das Parlament
- (Weiter) Entwicklung Differenzierung nach Umweltkarakteristiken
- Entwurf des Staukostenzuschlags
- Entwicklung von Geschäftsmodellen (inkl. Betriebskosten)
- Entwurf & Entscheidung public domain



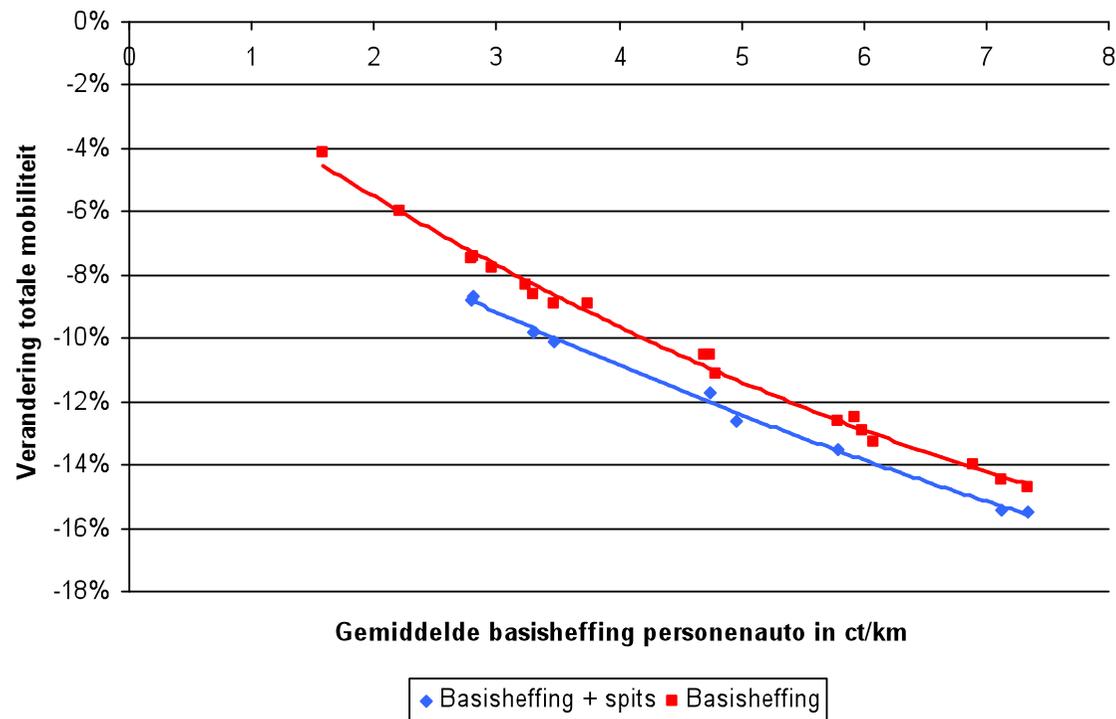
# Future: Planning





# Accessibility effects

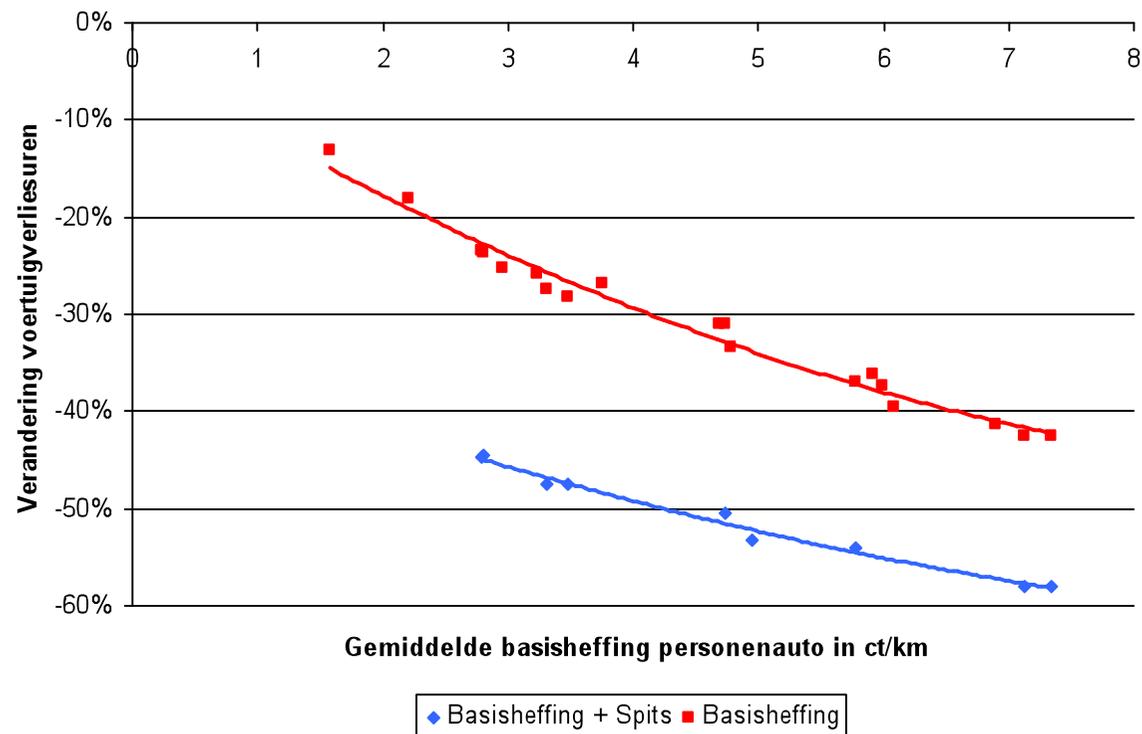
In terms of percentages change total mobility relative to rise of the basis tariff for passenger cars





## Accessibility effects

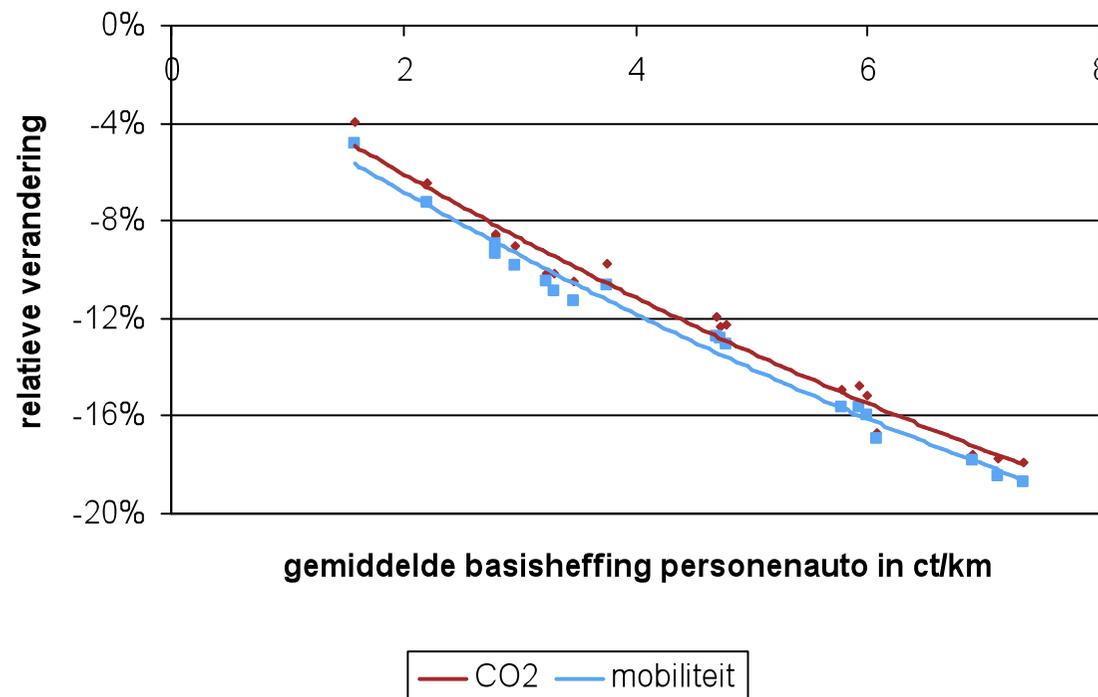
In terms of percentages decrease of the 'vehicle loss hours' (congestion) in relation to the increase of the basis tariff for passenger cars





## Environmental effects

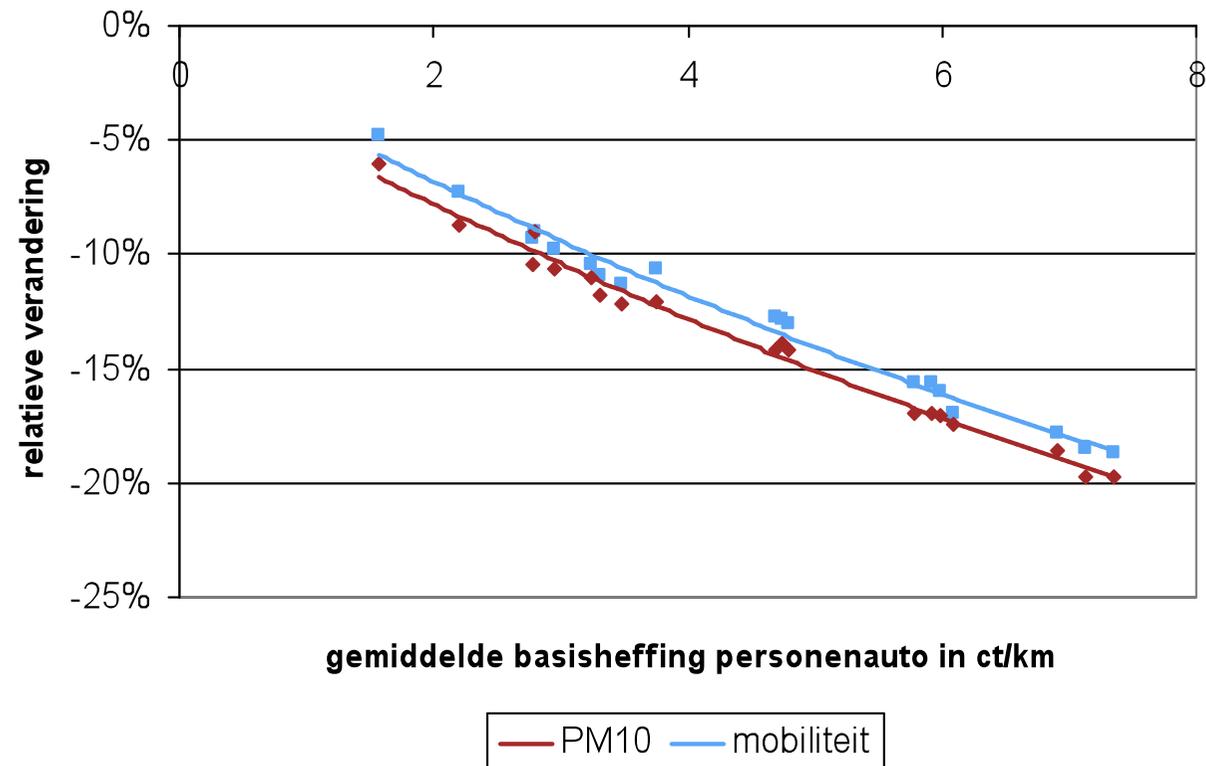
**Relative decrease CO<sub>2</sub>-emissions and passenger cars mobility in relation to a increase of the average basis tariff for passenger cars**





## Environmental effects

Relative decrease mobility and PM<sub>10</sub>-emissions relative to increase in the average basis tariff for passenger cars





## Herausforderungen!

Was steht in den Niederlanden auf dem Spiel:

- Jährlich bis zu 8,5 Billionen Euro Steuereinnahmen;
- Ein sehr zwingender Zeitrahmen (Start 2011 und resp. 2012);
- Grundrahmenbedingungen des Systems von Parlament und Regierung vereinbart (stehen also fest!);
- Schwache öffentliche und politische Unterstützung;
- Europaischer Kontext (EETS)



## März 2010 : Fall der Regierung

- 9. Juni Neuwahlen
- das Parlament erklärt ABvM für kontroversiell
- der demissionierte Minister Eurlings stoppt Projekt
- das Projekt wird eingemottet
- Nur in Amsterdam wird Test weitergeführt
- Formen neue Koalition könnte schwierig werden
- Verzögerung ist sowieso Fakt



Das Wie und Wann der Einführung mag

unsicher sein

Irgendeine Form der Maut ist notwendig um

die Mobilität nachhaltig in den Niederlanden

zu sichern



Danke für Ihre Aufmerksamkeit