



Rekeningrijden in Singapore

Auteur(s):

Gommers, M.J.P.F.
Projectcoördinator divisie Transport, NEI.

Verschenen in:

ESB, 84e jaargang, nr. 4189, pagina 112, 12 februari 1999

Rubriek:

Beleid Wereldwijd

Trefwoord(en):

rekeningrijden

Wat voor de Randstad in discussie is, is elders in de wereld al realiteit: op vele plaatsen betalen automobilisten voor het gebruik van wegen. Soms zijn de inkomsten het belangrijkste motief (zoals op de ringwegen rond Oslo en Trondheim), maar vaak is de heffing bedoeld om de congestie terug te dringen. Dat was ook het motief van Singapore, waar in 1975 als eerste stad in de wereld rekeningrijden werd ingevoerd.

Om het gebruik van de auto voor het woon-werkverkeer met circa een kwart terug te dringen, werd er rond de binnenstad als het ware een kordon gelegd (zie foto). Voor de ochtendspits (tussen half acht en kwart over tien) moest een vignet worden aangeschaft, waarmee het nagenoeg twee keer zo duur werd om met de auto het centrum ('Central Business District') binnen te gaan; een forse prijsprikkel dus. De controle vond handmatig plaats op 33 tolpunten. Omdat het systeem gericht was op het woon-werkverkeer per auto, was de heffing beperkt tot personenauto's en de taxi's in de ochtendspits. Carpoolers en taxi's met vier of meer personen hoefden niet te betalen. De heffing maakte bovendien deel uit van een pakket van maatregelen: verhoogde parkeertarieven, parkeervoorzieningen juist buiten het heffingskordon (10.000 plaatsen) met goede busverbindingen naar het centrum en de stimulering van flexibele werktijden (o.a. bij de overheid).

Het effect was een afname van het aantal auto's in de betaalperiode van 73%. Het aantal auto's dat een half uur voor de betaalperiode passeerde steeg echter met 23%, zodat het autogebruik naar het centrum per saldo met 44% afnam, van 74.000 naar 41.500. Het carpoolen nam met 30% toe, en ook het aandeel van de bus in het woon-werkverkeer steeg van 36% naar 44%.

Vermindering van het autogebruik werd dus ruimschoots gerealiseerd en de verkeersafwikkeling werd sterk verbeterd: de snelheid nam met 22% toe. Dat bleek echter weer nieuw verkeer aan te trekken, met name vrachtverkeer, dat immers van de heffing was vrijgesteld. En zo groeide in de jaren na invoering van het systeem het verkeer naar het centrum gestaag, ondanks de regelmatig verhoogde tarieven.

In 1989 werd de doelstelling van het heffingsstelsel bijgesteld tot 'het inperken van de congestie'. Nu moest ook worden betaald door vrachtverkeer, carpoolers en motoren die de stad in wilden. Er kwam tariefdifferentiatie: gewone personenauto's gingen minder betalen, zakenauto's juist meer. En de betaalperiode werd uitgebreid tot de avondspits. Ook ditmaal had het heffen van een prijs voor het weggebruik een duidelijke gedragsreactie tot gevolg: het verkeer dat het centrum in de spits binnenkwam daalde met bijna 45% terwijl het uitgaande autoverkeer afnam met ca. 30% (vooral het doorgaande verkeer nam af). Het vrachtverkeer in de spitsuren halveerde, maar het gebruik van de eigen auto nam toe met 10% als gevolg van de reductie van de prijs. Ook nu was er een stijging in het gebruik van het openbaar vervoer, maar dat kwam ook door een nieuwe snelle treinverbinding.

In 1994 werd de heffing uitgebreid tot de gehele dag (van half acht tot half zeven op werkdagen, en tot twee uur op zaterdag). En sinds vorig jaar is het handmatig gecontroleerde vignettensysteem vervangen door een elektronisch systeem met zestig heffingspunten. Hiermee wordt het ook mogelijk naar plaats, tijd en voertuigcategorie gedifferentieerde prijzen in rekening te brengen. De introductie van het qua tarieven en tijden voor de gebruiker complexe systeem verliep zonder veel problemen.

Rekeningrijden kan heel effectief zijn, dat is in Singapore wel gebleken. Daarbij moet wel worden aangetekend dat deze effecten in Singapore relatief gemakkelijk behaald konden worden. De stad kent één 'Central Business District' waar iedereen heen wil. Dat maakt zowel het heffen als het gebruik maken van alternatieven (carpoolen, openbaar vervoer) eenvoudig. De structuur van de Randstad is met vier grote steden (waar veel werkgelegenheid ook nog eens aan de rand geconcentreerd is) en diverse kernen er omheen en ertussenin, wezenlijk anders. Hierdoor zijn er veel kris-kras bewegingen. Dat geeft meer mogelijkheden voor sluiproutes om de heffingspunten te ontwijken, terwijl carpoolen en openbaar vervoer lastiger te organiseren zijn. Maar als de alternatieven er zijn, dan reageren automobilisten wel degelijk op prijsprikkels, dat is één les uit Singapore.

Een tweede les is, dat zodra er ruimte op de wegen ontstaat door een afname van het woon-werkverkeer, deze door zakelijk verkeer gelijk weer wordt benut. Rekeningrijden zal niet snel tot het volledig verdwijnen van de verkeerscongestie leiden. Maar dat maakt het allerminst zinloos. Het verkeer dat na de invoering van rekeningrijden in de spits gaat rijden is de groep die daar veel waarde aan hecht, maar ook de groep waarvan de tijd het meest kostbaar is. Dat de schaarse ruimte op de weg in eerste instantie naar dit verkeer gaat, is goed voor de gezamenlijke welvaart.

Zie ook:

M.A. de Ruyter van Steveninck, [Rekeningrijden, Autogebruik en Insinuaties](#), *ESB*, 6 januari 1999, blz. 1.

E.H. Glasius, [Discussie: Tolheffing is nog geen marktwerking](#), *ESB*, 12 februari 1999, blz. 113-114.

M.A. de Ruyter van Steveninck, [Naschrift: Ook filerijders kunnen rekenen](#), *ESB*, 12 februari 1999, blz. 114.

E.T. Verhoef, [Uit de vakliteratuur: Rekeningrijden 'werkt' altijd](#), *ESB*, 12 februari 1999, blz. 115.