

AUTORIJDEN MET PRIJSPRIKKELS

Het recente Leuvense proefproject met rekeningrijden stuitte op weinig bezwaren. Om het ook op grote schaal door te voeren, is er vooral behoefte aan een stevige portie politieke moed. **DOOR HANNES CATTEBEKE**

Normaal zou volgend jaar eindelijk de kilometerheffing voor vrachtwagens van start moeten gaan. Of zo'n systeem ook haalbaar is voor personenwagens, wil de Vlaamse regering nog onderzoeken. In Leuven konden ze niet langer wachten. Transport & Mobility Leuven zette in samenwerking met Touring, Mobistar en een handvol technologiebedrijven een proefproject op waarbij ruim dertig proefpersonen uit het Leuvense een kastje in hun auto kregen. Dat registreerde welke weg ze aflegden, en via een display kregen de bestuurders onmiddellijk feedback over hoeveel de rit hen zou kosten.

'De hoogte van het tarief was afhankelijk van drie factoren', zegt

projectleider Sven Maerivoet. Net zoals bij de huidige verkeersbelasting werd er rekening gehouden met het type wagen. Daarnaast werd het tijdstip mee in rekening gebracht. Wie zich in de daluren verplaatste, deed dat goedkoper dan in de piekuren. En ten slotte was het ook voordeliger om via de snelweg te rijden dan via secundaire of lokale wegen.'

Naast de algemene vaststelling dat er iets fundamenteel moet veranderen aan de manier waarop we onze mobiliteit organiseren, waren er volgens Maerivoet twee concrete aanleidingen voor het proefproject. 'Voor Leuven zou het een handig instrument zijn om zijn mobiliteitsbeleid verder uit te stippen. De industriële partners van

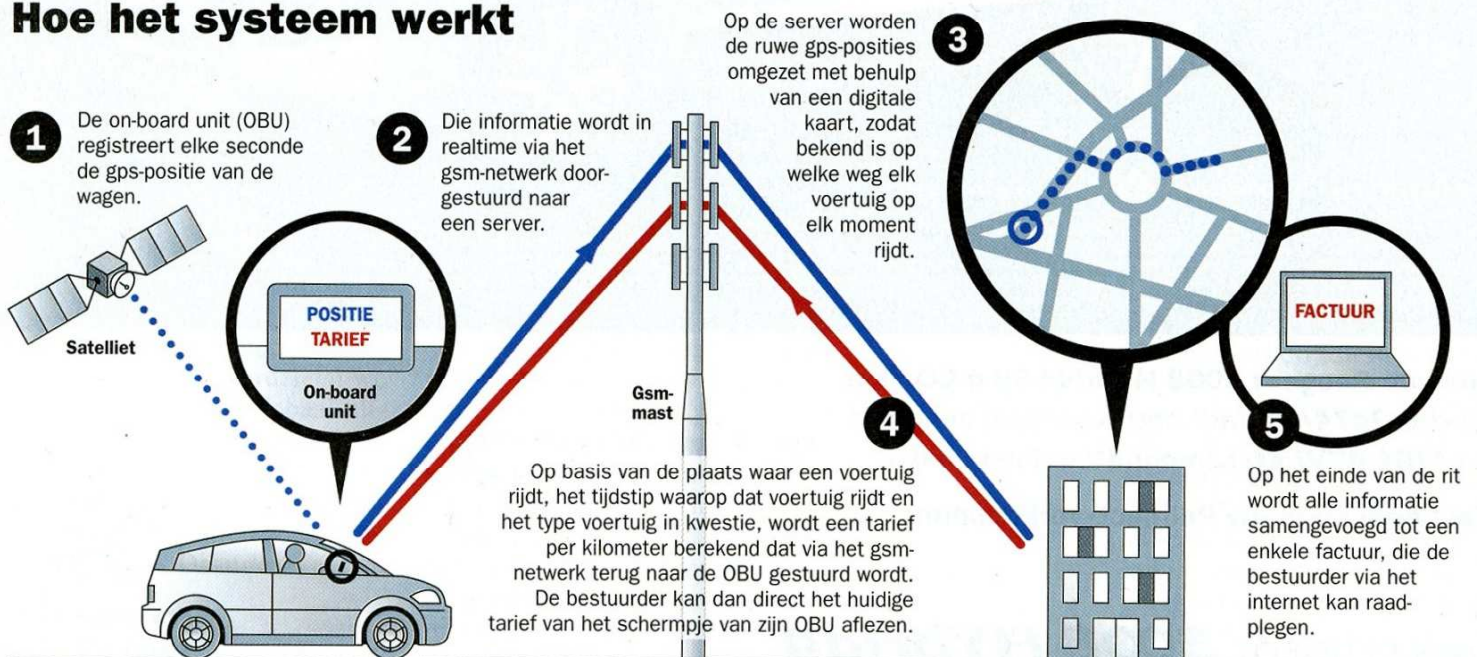
hun kant wilden aantonen dat de technologie bestaat én dat ze werkbaar is in de praktijk.' Uit het onderzoek bleek dat ruim de helft van de bestuurders zijn rijgedrag aanpaste. Er werd minder tijdens de piekperiodes gereden, en sommige deelnemers maakten vaker gebruik van het openbaar vervoer. 'De display in de wagen is heel belangrijk', zegt Maerivoet. 'De chauffeurs worden daardoor ogenblikkelijk geconfronteerd met hun rijpatroon. En hoewel de proefpersonen niet echt hoefden te betalen, bleek de prijsprikkel toch voldoende om zich aan te passen.'

Dat de bestuurders worden aangemoedigd om lokale wegen zo veel mogelijk links te laten liggen, betekent uiteraard dat de snelwegen door het systeem nog meer auto's te slikken krijgen. En daar staan nu al elke dag honderden kilometers file. 'Toch zijn de kosten om op de snelweg nog een auto bij te zetten kleiner dan dat je die op de lokale weg zou zetten', zegt Maerivoet. 'Door het voordeliger tarief tijdens de daluren is het trouwens de bedoeling om ook op de snelwegen minder momenten te krijgen waarop je stilstaat.'

In het Leuvense proefproject was er maar één tarief voor piekuren en één voor daluren. 'Maar je

'Iemand die niet al te vaak rijdt en zich buiten de piekuren verplaatst met een kleine wagen zal zeker niet meer betalen dan vandaag.'

Hoe het systeem werkt



'Rekeningrijden is topprioriteit voor het milieu'

De Bond Beter Leefmilieu is helemaal gewonnen voor rekeningrijden.

De onderzoekers van Transport en Mobility Leuven berekenen momenteel wat hun proefproject met rekeningrijden heeft betekend voor de CO₂-uitstoot. De Bond Beter Leefmilieu (BBL) laat er alvast geen twijfel over bestaan dat rekeningrijden ook een zegen kan zijn voor het milieu. 'Voor ons is het zelfs een van de topprioriteiten', zegt beleidsmedewerker

Erik Grietens. 'Het is een stimulans om met milieuvriendelijke wagens te rijden, én het heeft een positieve impact op het totale volume van het autoverkeer. Er zijn maar weinig maatregelen die beide aspecten combineren.'

De BBL stelt voor om rekeningrijden ineens in een zo groot mogelijk gebied in te voeren. 'Als je het alleen invoert op snelwegen of in bepaalde regio's, werk je het sluipverkeer in de hand.'

Grietens wijst ook op het belang van een concurrentieel uitgebouwd openbaar vervoer. 'Als dat voorhanden is, zullen veel mensen gemakkelijker de overstap maken naar het openbaar vervoer. Dat blijkt uit het ontwerp van het milieueffectenrapport (MER) dat is opgesteld voor het probleem van de Brusselse Ring. Daar heeft men namelijk niet alleen onderzocht wat het effect zou zijn van extra rijstroken, maar ook van een kilometerheffing voor personenwagens. Het resultaat is dat er een afname zou zijn van het globale volume.'

Volgens Grietens hoeft rekeningrijden niet nood-

zakelijk financiële meerkosten mee te brengen. 'Mensen die vaak autorijden en grote afstanden overbruggen, zullen uiteraard meer moeten betalen. Maar als je mikt op minder auto's en minder verkeer tijdens de spitsuren, is dat onvermijdelijk.' Voor de BBL is een budgetneutrale oplossing geen vereiste. 'Als je ook de externe kosten van het autoverkeer in rekening brengt, zoals ongevallen, onderhoud van de wegen en milieuvervuiling, dan liggen die veel hoger dan wat de huidige autobestuurder momenteel betaalt aan belastingen en andere auto-uitgaven.'

zou die ook gradueel kunnen laten verlopen, zoals dat vandaag al toegepast wordt in Stockholm. Hoe dicht je in de Zweedse hoofdstad het absolute piek uur nadert, hoe meer het kost om je te verplaatsen. En in Singapore is er zelfs een snelweg waar het tarief elke seconde aangepast wordt op basis van de drukte op dat moment.' Ook het bekendste voorbeeld van rekeningrijden, de Londense *congestion charge*, wordt momenteel geëvalueerd. Ook daar zal men in de toekomst naar alle waarschijnlijkheid meer gediversifieerde tarieven invoeren. Vandaag betaalt iedereen die tussen 7.00 en 18.00 uur autorijdt in de afgebakende zone 10 pond.



LONDEN Tussen 7.00 en 18.00 uur betaalt elke chauffeur binnen de afgebakende zone 10 pond.

om via de ring te rijden. Door het tarief daar hoger te maken, werd er minder snel voor die optie gekozen.'

Ook Touring was ingenomen met de uitkomst van de studie – op voorwaarde dat het systeem de automobilisten geen cent méér zou kosten dan wat ze vandaag betalen. Volgens concurrent VAB is dat ijdele hoop. De organisatie verwijst naar soortgelijke Nederlandse studies waaruit blijkt dat er een heffing van 7 à 8 eurocent per kilometer nodig is om het rijgedrag te beïnvloeden tijdens de spitsuren. Wie op 50 kilometer van zijn werk woont, zou daardoor jaarlijks minimaal 1575 euro moeten betalen, berekende de VAB. Volgens Sven

Maerivoet is de kritiek op z'n minst voorbarig. 'Ik zie er eerder een aanleiding in om een grootschaliger onderzoek te voeren dan om er maar ineens mee op te houden.' Hij is het er wel mee eens dat het niet de bedoeling is om autorijden het koste wat het kost duurder te maken. 'Iemand die niet al te vaak rijdt en zich buiten de piekuren verplaatst met een kleine wagen zal zeker niet meer betalen dan vandaag.'

Vanuit Brussel komt op dit moment de grootste vraag om ook daar een proefproject te organiseren. De Vlaamse overheid wil daar geld voor uittrekken. Maar rekeningrijden beperken tot het hoofdstedelijk gewest heeft volgens Maerivoet weinig zin. 'De files beginnen al van ver buiten de grote Ring.' Zowel over een wegenvignet als over een kilometerheffing voor vrachtwagens of personenwagens raakten de gewesten het maar moeilijk eens. En ook binnen de verschillende regeringen is een alternatieve verkeersbelasting al jarenlang een heikele kwestie. 'Er zullen altijd tegenargumenten gevonden worden', zegt Maerivoet. 'Maar dat was in Londen ook het geval. Wat we nodig hebben, is een grote portie politieke moed om er echt voor te kiezen.' **K**

De rekening, alstublieft

Leuven was heel enthousiast over het proefproject. 'Niet alleen omdat de stad zich wil opwerpen als een innovatief platform, maar ook omdat het bestuur vaststelde dat de resultaten aansloten bij het beleid dat het wil voeren. Zo werd het westelijke deel van de stadsring, waar minder mensen wonen, goedkoper gemaakt dan de drukbevolkte oostkant. Een ander aandachtspunt is het sluipverkeer via de E314, zijn meer mensen geneigd