

Een kilometerheffing stuurt ons verplaatsingsgedrag

Resultaten proefproject rekeningrijden in Leuven

PETER BAEYENS (MOBIMIX)

In de voorbije zes maanden organiseerde Leuven het eerste proefproject met een kilometerheffing in België, in navolging van een gelijkaardige proef in Eindhoven. Van september 2011 tot januari 2012 reden dertig personen met een toestelletje in de auto dat alle verplaatsingen registreerde en een fictieve kilometerheffing hief. De proefpersonen deden samen 11.000 ritten, goed voor 100.000 kilometer. Het project had een dubbel doel: onderzoeken of de technologie al genoeg ontwikkeld is en of de heffing voor een gedragsverandering kan zorgen. Op 15 februari werden de resultaten gepresenteerd in het Leuvense Stads kantoor.

Tijdens de eerste twee maanden van het project werd een nulmeting uitgevoerd, waarbij het normale mobiliteitsgedrag van de proefpersonen in kaart werd gebracht. In de tweede fase werd de eigenlijke test uitgevoerd waarin de proefpersonen zich meer bewust werden van hun mobiliteitsgedrag. Zij reden rond en hun trajecten werden belast op basis van wegtype, tijdstip, afstand en milieukeurmerken van het voertuig. De fictieve tarificatie van hun route konden ze volgen op hun persoonlijke On-Board Unit (OBU). Online konden ze een overzicht krijgen van hun afgelegde trajecten en de prijs die ze ervoor zouden betalen. Deze OBU berekende de heffing aan de hand van gps-signalen die uit via het GPRS-netwerk van Mobistar naar een computer werden verzonden. De laatste maand werd de kilometerheffing weer uitgeschakeld en werd er gekeken of de proefpersonen in hun oude mobiliteitsgewoonten terugvielen.

DUIDELIJKE GEDRAGSWIJZIGING

Tijdens de effectieve test werd er bij de proefpersonen een aantoonbare wijziging in hun mobiliteitsgedrag vastgesteld. Ruim de helft verbeterde zich persoonlijk doordat ze goedkoper gingen rijden. Maar driekwart van hen herviel wel nadat de kilometerheffing werd uitgeschakeld. Alle testgebruikers reden samen 5% minder in de piekperiode op lokale wegen, en in totaal zo'n 60% van de tijd tijdens de dalperiode. Toen er (fictieve) kosten werden aangerekend per afgelegde kilometer, gingen de proefpersonen ook bewuster met hun mobiliteit om. Er werd nagedacht over alternatieve vormen van vervoer, zoals de fiets of het openbaar vervoer. Ook ver-

trokken de proefpersonen voor of na de spits om de file, en bijgevolg een hogere kost, te vermijden of werkten ze meer van thuis uit. Ze verplaatsten zich bovendien meer via auto-snel- en ringwegen.

Ook proefpersoon Wouter Florizoone gaf aan dat het gebruik van een kilometerheffing effect had. Zo is het een financiële prikkel die de routekeuze beïnvloedt. De route via het westelijke en noordelijke deel van de Leuvense ringweg was bijvoorbeeld goedkoper dan via het zuidelijke en oostelijke deel. Op dit westelijke deel had de bestuurder niet alleen een prijsvoordeel, maar is de maximum toegelaten snelheid ook hoger, waardoor men zich sneller zonder conflicten rond Leuven kan verplaatsen. Hij wijzigde ook zijn vertrektijdstip naar zijn werk in Vilvoorde zodat hij meer in de daluren reed.

VERSCHILLENDE TARIEVEN

Dankzij de tarificatie per wegtype en tijdstip was het tijdens de proef goedkoper om de spits en lokale (sluip)wegen te vermijden. Daardoor steeg de leefbaarheid langs die lokale wegen. De tarificatie, die enkel rekening houdt met de externe kosten, vindt u in tabel 1 in eurocenten.

Wegtype	Piekperiode	Dalperiode
W1 (autosnelwegen, hoofdwegen)	1.12	1.00
W2 (secundaire wegen)	1.15	1.03
W3 (lokale wegen)	2.38	1.22

Tarificatie tijdens het proefproject.

Bij een echte slimme kilometerheffing gaat de variatie nog verder en wordt ook nog het principe van 'de vervuiler betaalt' gehanteerd door te variëren naar fiscale PK (FP) en piek/dalperiode (zie tabel 2).

Belangrijk is ook dat er rekening werd gehouden met elektrische wagens. Ook voor hen was er een tarief. Dit was wel lager omdat ze minder vervuilen tijdens het rijden. Maar ze brengen natuurlijk wel een filekost mee.

MINDER SLUIP- EN SPITSVERKEER

Sven Maerivoet, projectleider bij Transport & Mobility Leuven: "Als we de resultaten van de proefpersonen zouden extrapoleren, stellen we vast dat er minder files of minder lange files zouden staan in en rond de stad Leuven. Dit heeft een impact op de maatschappelijke kost. Minder files betekent minder economisch verlies, maar ook een verminderde uitstoot van broeikasgassen."

Tijdsperiode	Wegtype	Tarief			
		FP ≤ 10	FP = 11	FP ≥ 12	EV
Piekperiode	W1 (autosnelwegen, hoofdwegen)	1.67	2.32	3.12	0.45
	W2 (secundaire wegen)	2.20	3.06	4.11	0.64
	W3 (lokale wegen)	3.38	4.71	6.33	0.89
Dalperiode	W1 (autosnelwegen, hoofdwegen)	1.49	2.08	2.80	0.40
	W2 (secundaire wegen)	1.51	2.10	2.82	0.40
	W3 (lokale wegen)	1.74	2.42	3.25	0.40
Buiten het gebied		0.00	0.00	0.00	0.00

Tarificatie bij een slimme kilometerheffing.

Leuven schepen van Mobiliteit Dirk Robeets bevestigt dat er een verschuiving ontstaat in de verplaatsingen. "We hebben een vermindering van het sluipverkeer vastgesteld en ook gezien dat mensen meer in de dalperiodes gingen rijden. De proefpersonen hebben tijdens de testfase duidelijk gebruik gemaakt van het prijsverschil in zowel de hiërarchie van de wegen (snelweg, hoofdweg, lokale weg, enz.) als de verschillende periodes waarop de beprijzing van toepassing is. Een van onze doelstellingen voor deze proef was het in kaart brengen van mobiliteitskarakteristieken zodat we ons beleid daarop kunnen afstemmen. De resultaten van de test zijn een aanduiding dat 'intelligente mobiliteit' sturend kan werken."

VRIJETIJDSVERPLAATSINGEN BUITEN SPITS

Verwacht wordt dat een slimme mobiliteit ook een invloed zal hebben op de vele vrijetijdsverplaatsingen tijdens de spitsuren. Danny Smagghe, woordvoerder van Touring: "Dat wordt zelfs op meer dan 30% geschat: dat zijn voornamelijk mensen die niet op dat tijdstip op die plaats hoeven te zijn. Volgens berekeningen zal dit soort verplaatsingen waarschijnlijk nog meer stijgen en zal het aantal woon-werk/schoolverplaatsingen stabiliseren. Dankzij een slimme kilometerheffing wordt dat verkeer meer uitgespreid over de dag."

Patti Verdoodt (Mobistar), Friedl Maertens (IBM) en Frank Daems (NXP) zijn vooral tevreden dat de proef de maturiteit van de techno-

logie heeft bewezen.

"Het succes van het proefproject 'Intelligente Mobiliteit' wijst op het groeiend belang aan en de vele voordelen van mobiliteit voor de eindgebruiker. Mobistar zal daarom blijven investeren in zijn netwerk en kennis om bij te dragen tot optimale mobiliteit," zegt Patti Verdoodt, woordvoerder van Mobistar.

TECHNOLOGIE VOOR SLIMMERE MOBILITEIT

Frank Daems, NXP: "De gebruikte technologie verschaft ons het instrument om verkeersstromen te tekenen, om real-time verkeersinformatie te verzamelen en te verspreiden. Dankzij de technologie zijn we in staat om een slimmere mobiliteit voor te stellen."

"Slimmere mobiliteit betekent vooral

dat we tot een gepersonaliseerd aanbod via een multimodaal transportsysteem (wagen, openbaar vervoer, ...) moeten komen", voegt Friedl Maertens van IBM eraan toe. "Het uiteindelijke doel is de gebruiker het goedkoopste traject aan te bieden. Een slimme kilometerheffing is maar een onderdeel van een groter en geïntegreerd geheel. Maar heeft wel een direct effect; zowel op het verkeersgedrag als op onze ecologische voetafdruk. De proef heeft aangetoond dat we met intelligente mobiliteit de negatieve effecten op de economie, gezondheid en milieu kunnen aanpakken. Wat de Belgische logistieke positie in West-Europa alleen maar kan versterken."

FISCALITEIT BELANGRIJK THEMA

Een belangrijk punt in de toekomst zal de fiscale regeling zijn.



Leuven schepen van Mobiliteit Dirk Robeets: "De resultaten van de test zijn een aanduiding dat 'intelligente mobiliteit' sturend kan werken. We hebben een vermindering van het sluipverkeer vastgesteld en ook gezien dat mensen meer in de dalperiodes gingen rijden."

Door de variabele prijszetting zal de kilometerheffing een budgetneutrale operatie zijn, aangezien ze de jaarlijks forfaitaire verkeersbelasting zou moeten vervangen. "Als rekeningrijden er komt, of misschien beter wanneer het er komt want er zal iets moeten worden gedaan aan de mobiliteitsbijzetting, zal de gehele autofiscaliteit moeten worden herzien. Dit zal een debat vergen van specialisten die zich vanuit verschillende disciplines over de mogelijke effecten zullen moeten buigen", aldus Sven Marivoet.

VERDERE STAPPEN NODIG

Met deze praktijkproef hebben IBM, NXP, Touring, Mobistar, Magicview, NSL en Transport and Mobility Leuven de verschillende deelregeringen in België aangetoond dat zij klaar zijn voor Intelligente Mobiliteit. Sven Marivoet riep de regionale overheden dan ook op om een grootschaliger proefproject op te starten dat niet alleen een beperkt gebied rond een stad maar heel Vlaanderen/België beslaat om na te gaan wat de effecten kunnen zijn.

SAMENVATTING

Van september 2011 tot januari 2012 organiseerde Leuven met 30 testpersonen het eerste proefproject met een kilometerheffing in België. Op 15 februari werden de resultaten gepresenteerd en die ogen veelbelovend: de proefpersonen meden de spits, gebruikten minder sluiptwegen en kozen vaker voor duurzame vervoersmodi.

Trefwoorden: Leuven, rekeningrijden.

Pas verschenen



WEBSITE WEGCODE.BE VERNIEUWD

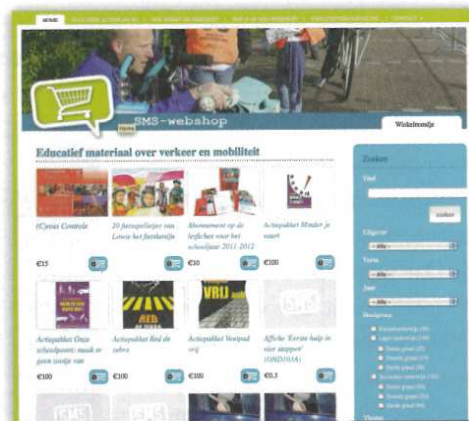
De website www.wegcode.be onderging onlangs een facelift en er werd een nieuw logo ontworpen. Bij alle artikels is een tweetknop zodat Twitteraars interessante berichten gemakkelijk kunnen doorsturen naar hun volgers. Wegcode vzw experimenteert nog met een gelijkaardige Facebook applicatie. De website toont nu op de meeste smartphones een mobiele versie met aangepaste weergave. De module 'Weersvooruitzichten' is nu interactief. Door te dubbelklikken op de locatie kan je je eigen gemeente ingeven. De Franstalige versie (www.code-de-la-route.be) kreeg dezelfde opmaak als de Nederlandstalige versie. De lay-out van de vraagbaak wordt ook nog aangepast.

SMS-WEBSHOP VSV:

VOOR ALLE EDUCATIEVE MATERIALEN

De SMS-webshop biedt een overzicht van alle educatieve materialen en projecten over verkeer en mobiliteit voor alle doelgroepen in het Vlaamse onderwijs. De webshop staat dus, hoewel de naam anders doet vermoeden, niet alleen open voor scholen die deelnemen aan het project Slimme Mobiele Scholen (SMS). Ook andere scholen uit zowel het basis- als het secundair onderwijs, verkeersouders, mobiliteitsambtenaren, rijinstructeurs, kortom iedereen die met verkeers- en mobiliteitseducatie te maken heeft, kan producten bestellen via de SMS-webshop. Wie een bestelling wil plaatsen hoeft enkel het formulier in het winkelmanje in te vullen en te bevestigen. Er wordt een automatische mail verstuurd naar de producent die je bestelling verder afhandelt. De contactgegevens van de producent worden wel nog altijd weergegeven op de productfiche, zodat wie vragen heeft nog altijd met de producent contact op kan nemen.

www.sms-webshop.be



Hebt u ook nieuws? Laat het ons weten

In de rubriek 'Pas verschenen' vindt u nieuwe publicaties (op papier of online) die interessant zijn voor mobiliteitsprofessionals in Vlaanderen en Brussel. Hebt u ook nieuws dat in deze rubriek past - een nieuw magazine, boek of brochure, een nieuwe of vernieuwde website, een digitale nieuwsbrief... - mail dan een korte voorstelling van de inhoud, vergezeld van beeldmateriaal, naar verkeersspecialist@kluer.be.