



Gepubliceerd op *Mobimix* (<http://www.mobimix.be>)

[Home](#) > Test Leuvense slimme kilometerheffing succesvol

## Test Leuvense slimme kilometerheffing succesvol

Door *PB*

Aangemaakt 15/02/2012 - 12:31



Een goede week geleden liet Brussels minister voor Vervoer Brigitte Grouwels een ballonnetje op over de slimme kilometerheffing rondom Brussel. Haar Vlaamse collega Hilde Crevits gaf aan dat er eerst nog wat studiewerk moet gebeuren en er nog een grootschalige proef moet worden ingericht om te bekijken welke veranderingen dit teweeg kan brengen.

De stad Leuven gaf eind 2009 al aan dat het van plan was om zelf een proef te organiseren en dit in navolging van een gelijkaardige eerdere proef in Eindhoven. Deze voormiddag werden in het Leuvense Stadskantoor de resultaten gepresenteerd van dit eerste proefproject met een kilometerheffing in Vlaanderen en België. De proef ging van start in september 2011 en eindigde in januari 2012 en leverde bevredigende resultaten op.

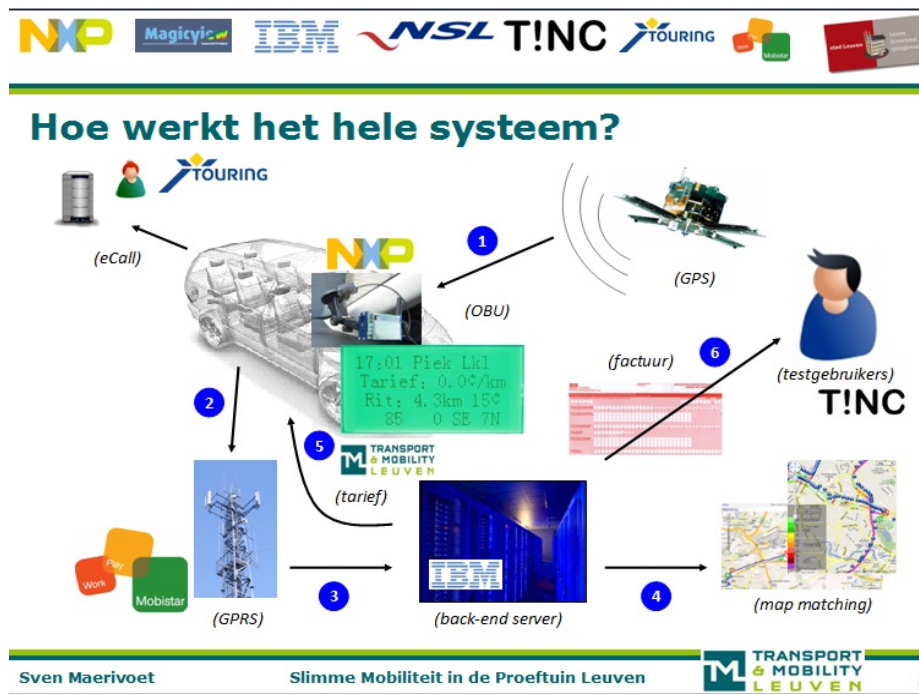
Sven Maerivoet van Transport & Mobility Leuven lichtte deze morgen het project 'Intelligente Mobiliteit toe' en Wouter Florizoone, die een van de dertig proefpersonen was, gaf duiding bij zijn ervaringen.

Gedurende vijf maanden werd er in de wagens van de deelnemers een toestelletje geplaatst dat de locatie van hun wagen op het wegennet bepaalde en zo een fictieve kilometerheffing hof tijdens het rijden. In totaal werden er 11.000 ritten geregistreerd,

goed voor 100.000 kilometer. Doel van de proef was om na te gaan of de technologie al genoeg ontwikkeld is en of het een gedragsverandering teweeg kan brengen.

### Verschillende fases

De eerste twee maanden 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 milieukenmerken 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 werd verzonden. De laatste maand werd de kilometerheffing weer uitgeschakeld en werd er gekeken of de proefpersonen in hun oude mobiliteitsgewoonten terugvielen.



### Duidelijke gedragswijziging tijdens en na de proef

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 bijvoorbeeld de fiets of het openbaar vervoer. Ook vertrok men voor of na de spits om de file, en bijgevolg een hogere kost, te vermijden of werkte men meer van thuis uit. Ook werd er een verplaatsing vastgesteld naar de autosnel- en ringwegen.

Ook Wouter Florizoone gaf aan dat het gebruik van een kilometerheffing effect had. Zo is het een financiële prikkel die beïnvloedt hoe men zijn route kiest. Zo was de route

via het westelijke en noordelijke deel van de Leuvense ringweg 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.

Ook zijn vertrektijdstip naar zijn werk in Vilvoorde wijzigde hij meer naar de daluren. Dit was mede ook mogelijk omdat zijn werkgever het mogelijk maakte om flexibel om te gaan met het werkrooster.

### Verschillende tarieven

Dankzij de tarificatie per wegtype en tijdstip was het goedkoper om de spits en lokale (sluip)wegen te vermijden. Daardoor stijgt de leefbaarheid langs die lokale wegen. De tarificatie vindt u hieronder in eurocenten, gevarieerd naar fiscale PK (FP) en piekperiode (bovenste drie regels) en dalperiode (onderste drie regels):

Piekperiode	Wegtype	Tarief [cent/km]			
		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

Belangrijk is ook dat er rekening werd gehouden met de elektrische wagens. Ook voor hen werd er een tarief voorzien. Dit was weliswaar lager omdat ze minder vervuilen tijdens het rijden, maar wel een filekost met zich meebrengen.

### Minder sluip- en spitsverkeer

Sven Maerivoet, projectleider bij TML: “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.”

“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 de hiërarchie van de wegen (snelweg, hoofdweg, lokale weg, enz.), als tijdens de verschillende periodes waarop de beprijzing van toepassing is.” bevestigt Leuvens schepen van Mobiliteit Dirk Robeets. “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.”

### Vrijtijdsverplaatsingen beperken in de spits

Verwacht wordt dat een slimme mobiliteit ook een invloed zal hebben op de vele vrijtijdsverplaatsingen 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/school verplaatsingen 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 technologie 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 teneinde bij te dragen tot optimale mobiliteit,” zegt Patti Verdoodt, woordvoerder van Mobistar

### **Bewezen technologie voor slimmere mobiliteit**

Frank Daems, NXP: “De gebruikte technologie verschaft ons het instrument om verkeerstromen 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 er aan 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. 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 mobiliteitsbeprijzing, zal de gehele autofiscaliteit moeten worden herzien. Dit zal een debat vergen van specialisten van verschillende domeinen die zich vanuit verschillende disciplines over de mogelijke effecten zullen moeten buigen” haalde Sven Marivoet aan.

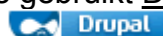
### **Verdere stappen nodig**

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 dan ook op naar de regionale overheden 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.

In onze [LinkedIn-groep](#) <sup>[1]</sup> vernemen we graag wat u erover denkt.

(Bron: TML,IBM,Mobistar,... , eigen berichtgeving)

[Fiscaliteit](#) [Leuven](#) [slimme kilometerheffing](#) [verkeersfiscaliteit](#)  
Mobimix is een initiatief van de Vlaamse Overheid, VITO, BBL, M21 en VSV. Deze website gebruikt [Drupal 6](#).



**Bron-URL:** <http://www.mobimix.be/inhoud/2012/2/15/2944>

#### **Links:**

[1] <http://www.linkedin.com/groupInvitation?gid=703257&sharedKey=407A59039822&ut=0i2v281ct3R81>