

Documentair onderzoek naar proefprojecten in het kader van de kilometerheffing

Dr. Inge Mayeres en Dr. Carolien Beckx
VITO

13/09/2013

Dit onderzoek werd uitgevoerd in het kader van de wetenschappelijke dienstverlening van het Steunpunt Fiscaliteit en Begroting van de Vlaamse Overheid.

Welke gedragswijzigingen treden op bij private chauffeurs ten gevolge van een kilometerheffing?

- Documentair onderzoek naar binnen- en buitenlandse proefprojecten, opgezet in het kader van een kilometerheffing op lichte voertuigen
- Zowel proefprojecten als uitgerolde Europese projecten werden besproken
- Projectfiches bespreken de case studies in meer detail (zie paper of rapport voor meer informatie)



Geografische reikwijdte van de case studies

	Case study	Stad/ stadsdeel	Traject	Corridor	Regio
Uitgerolde projecten	London Congestion Charge	X			
	Stockholm Cordontol	X			
	Milaan Area C	X			
Proefprojecten	Kopenhagen AKTA	X			
	Spitsmijden Nederland		X	X	
	Leuven				X



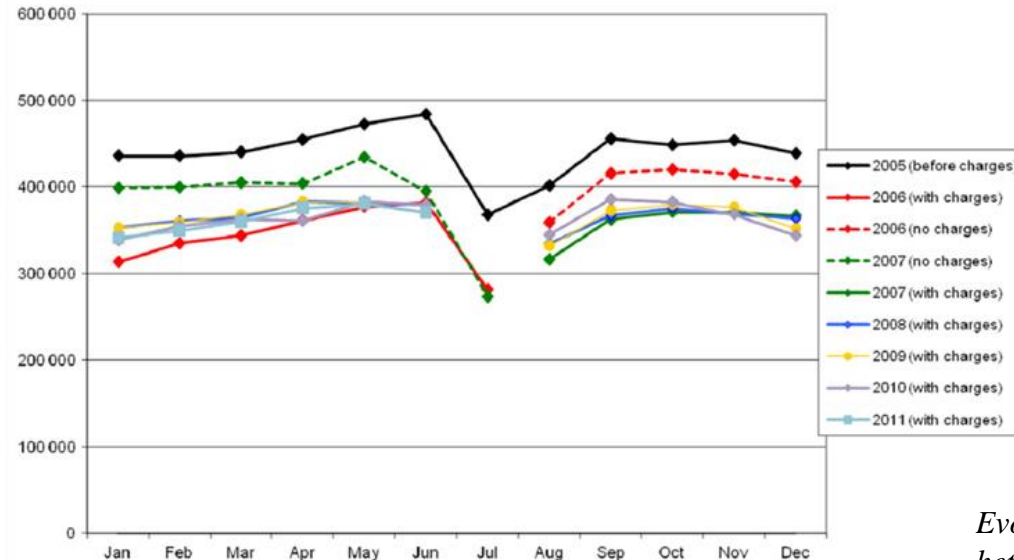
Londen: "London congestion charging"

- Invoering in 2003, met aanvankelijk sterke daling van verkeer in betaald gebied (verkeer -15%; congestie -30%) en toename betrouwbaarheid reistijden openbaar vervoer
- In 2007 terugval tot congestieniveau van 2002, o.a. wegens verminderen wegcapaciteit door:
 - Wegwerkzaamheden en onderhoudswerken
 - Verkeersmanagement maatregelen die prioriteit geven aan voetgangers en andere weggebruikers (bv. busbanen)
- Grote impact op samenstelling van verkeer:
 - Afname van 'betalende voertuigen' (auto's en bestelwagens)
 - Toename van 'niet-betalende voertuigen' (taxi's, bussen, tweewielers)
- Autobestuurders die niet meer rondrijden tijdens betalende uren, zijn voornamelijk overgestapt naar een ander vervoermiddel
- Vooral personen uit lagere inkomensklasse veranderden verplaatsingsgedrag



Stockholm cordontol

- Proefproject in 2006, invoering cordontol in 2007
- Gevoeligheid voor de tol is toegenomen in de tijd (rekening houdend met impact van externe factoren, reële reiskosten, inflatie en regels voor aftrekbaarheid en bedrijfswagens)

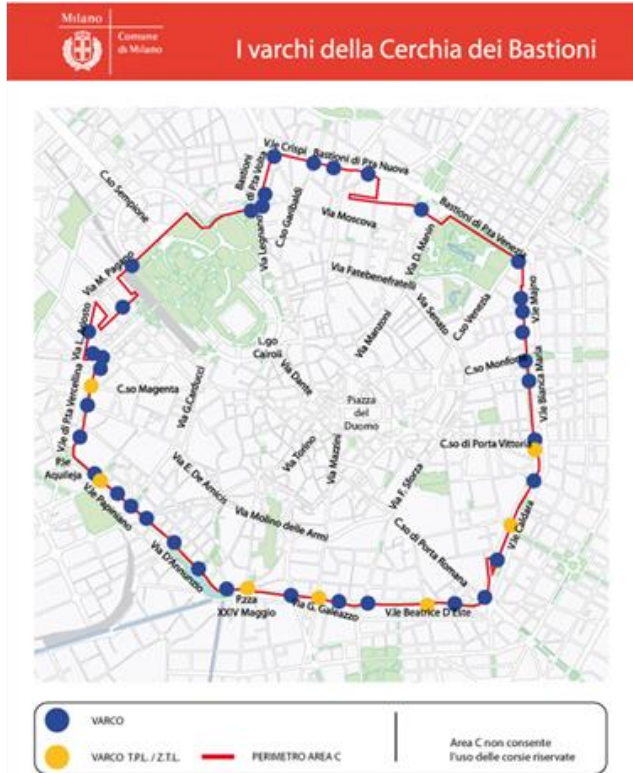


Evolutie van het aantal passages door het cordon (weekdagen 6-19u)

Bron: Börjesson et al. (2012)



Milaan: "Area C"

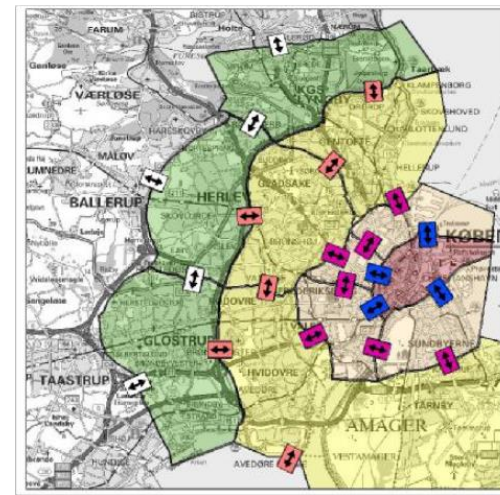


- Ingevoerd in januari 2012
- Evaluatie in juli 2012 (t.o.v. zelfde periode vorige jaren):
 - Daling verkeer in de zone: 34%
 - Daling verkeer buiten de zone: 7%
 - Daling erg vervuulende voertuigen: 49%
 - Toename schone voertuigen: 6%
 - Toename snelheid bus: 7%
 - Toename snelheid tram: 5%
 - Daling verkeersongevallen: 28%



Kopenhagen (AKTA proefproject)

- 3 prijsexperimenten: hoge kmheffing – lage kmheffing – cordontol
- Gedrag veranderde meer in het veldexperiment dan wat men zou verwachten op basis van het “stated preference” onderzoek
- Gedragsaanpassingen bleken groter bij ‘goedkope’ trips (bv. ontspanningstrips buiten het centrum en buiten de spits), terwijl woon-werk trips minder aangepast werden.
- Gedragsimpact nam toe met de lengte van de testperiode (min. 12 weken nodig voor de testperiode)
- Ook het ‘ontwerp’ van het prijsexperiment had een impact op het gedrag. Mensen ‘bestrafen’ bleek meer impact te hebben op het gedrag in vergelijking tot mensen ‘belonen’.



Spitsmijden Nederland



- Deelnemers werden beloond om ochtendspits te mijden (t.o.v. hun normale reisgedrag)
- Spitsmijden 1:
 - 10 weken
 - Daling van aantal spitsritten met meer dan 50%
- Spitsmijden 2:
 - 9 maanden
 - Vergelijkbare daling -> effect werkt ook op langere termijn door
- Aanpassing van gedrag:
 - Voornamelijk aanpassing in de tijd (verplaatsing meestal voor de spits)
 - Beperkter aantal personen stapte over naar ander vervoermiddel of verkoos thuis te werken



Leuvens proefproject

- Onderscheid van tarief naar plaats, tijd en voertuig
- Wedstrijdformule -> zo goedkoop mogelijk verplaatsen
- Impact tijdens testfase:
 - 4% minder afstand afgelegd
 - Goedkoopste proefpersoon: daling van absolute kost met 50%
 - Duurste proefpersoon: stijging van absolute kost met 50%
 - 53% van de proefpersonen verbeterden hun gedrag
- Impact na de testfase:
 - Opnieuw verschuiving richting spitsperiode
 - 74% herviel richting oorspronkelijk referentiegedrag
- Redenen om mobiliteitsgedrag niet aan te passen:
 - Activiteiten op vaste tijdstippen (bijv. kinderen naar school brengen)
 - Beperkte keuze in wegennet
 - Gebrek aan alternatieven



Conclusies

- Analyse van de gedragswijzigingen in de verschillende case studies toonde aan dat het beprijzen van verplaatsingen zeker een aanzienlijke impact heeft op het gedrag van de autobestuurders.
- Gerapporteerde effecten zijn niet alleen het gevolg van de beprijzingsmaatregel, maar ook van andere, flankerende maatregelen zoals versterken van openbaar vervoersysteem.
- De voorgestelde resultaten kunnen niet eenvoudigweg getransponeerd worden naar een ander gebied (afhankelijk van bevolkingsdichtheid, verplaatsingspatronen, geografische reikwijdte,...).
- Voor meer details verwijzen we u graag door naar het volledige rapport, te vinden op www.steunpuntfb.be of via:

