

BETALEN PER KILOMETER DOET ANDERS RIJDEN IN LEUVEN

'Ik mijd dure spits in stad'

Als je moet betalen, denk je wel twee keer na over hoe je je in het verkeer gooit. Dat leert een proefproject van een halfjaar in Leuven.

- Meer dan de helft verbetert verplaatsingsgedrag
- Financiële prikkel kan trendbreuk brengen
- Technologie werkt, is boodschap aan overheid

VAN ONZE REDACTEUR

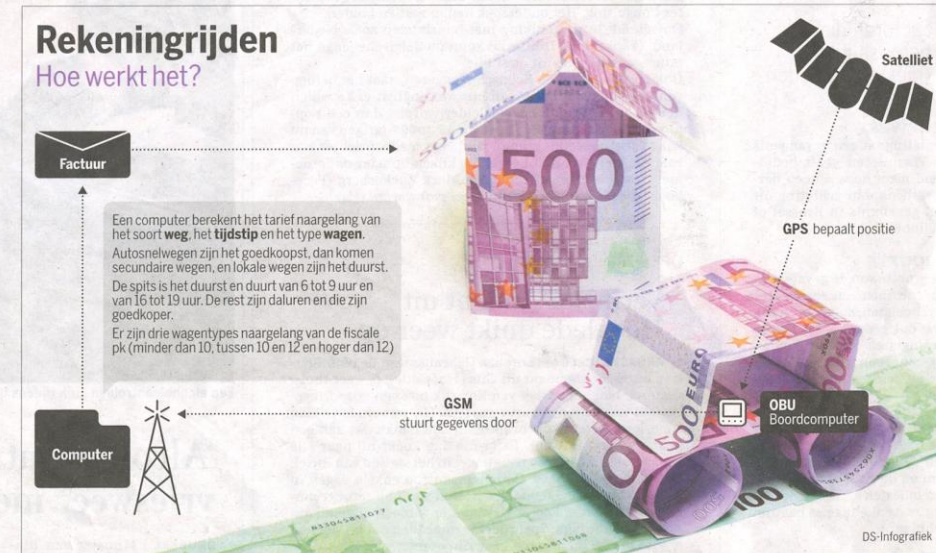
TOM YSEBAERT

LEUVEN | Ik begon meer na te denken over mijn vervoer. Ik meed de lokale wegen en de spitsuren. En de dag dat ik echt moet betalen, zal ik er nog meer rekening mee houden.' Wouter Florizoone nam deel aan het proefproject rekeningrijden in Leuven en kwam als 'winnaar' uit de bus. Hij slaagde erin om zijn verkeersfactuur met 5 procent te drukken door zijn verplaatsingsgedrag aan te passen.

Een halfjaar lang draaiden dertig bestuurders uit Leuven en omgeving in de proef mee. Eerst werd hun 'normale' verplaatsingsgedrag gemeten; nadien kregen ze een kastje aan boord waardoor ze wisten welk prijskaartje er aan hun trajecten vasthing (*zie grafiek*). Door het wedstrijdelement werden ze aangespoord zo goedkoop mogelijk te rijden. Het testgebied liep van Aarschot tot en met Brussel.

Die vorm van rekeningrijden wordt een slimme kilometerheffing genoemd, omdat ze varieert naargelang van het type wagen, het tijdstip en het soort weg. In de spits een stadsweg nemen komt je duur te staan. Lokale wegen zijn duurder om sluipverkeer te ontmoedigen.

In het Leuvense project betaalde een kleinere wagen in de daluren op de snelweg 1,49 eurocent per kilometer, het voordeligste tarief. Een steviger model zag in de spits op een lokale weg de rekening oplopen tot 6,33 eurocent per kilometer. Op jaarbasis kan dat al gauw honderden euro's schelen.



Sven Maerivoet van het studiebureau Transport & Mobility Leuven analyseerde de resultaten. 'Er was een meetbare gedragsverandering', zegt hij. Meer dan de helft verbeterde door de prikkel zijn financiële verkeersgesteld. De deelnemers namen vaker de snelweg buiten de spits (+14 procent), lieten sluipwegen vaker links liggen (-15 procent) en namen meer hun toelicht tot openbaar vervoer en thuiswerken.

Kostenneutraal

Ook opmerkelijk: nadat het kastje was weggehaald, herviel driekwart van hen nadien in zijn 'slechte gewoonten'. 'Nog een bewijs dat het werkt', meent Maerivoet. 'Het besef dat je betaalt voor je weggebruik, kan een trendbreuk teweegbrengen. Achteraf zullen mensen ervaren dat het beter gaat op de weg.'

Na project hervalt driekwart in 'slechte gewoonten'

Als rekeningrijden de andere verkeersbelastingen vervangt, kan het kostenneutraal zijn, met andere

woorden je betaalt niet meer dan vandaag. Als je oplet, betaalt je zelfs minder.

Winnar Florizoone heeft het geluk dat zijn werkgever flexibele uren toestaat, hij kon na de spitsuren naar de job in Vilvoorde vertrekken. De moeder die haar kinderen in de duurste periode aan school moest afzetten, had die keuze niet. Het is een teer punt van rekeningrijden: niet iedereen kan zijn gedrag aanpassen om de factuur te milderen.

'Onze boodschap aan de overheden van dit land is duidelijk: de technologie is er klaar voor en het werkt om het gedrag van de mensen te veranderen', besloot Maerivoet. Hij wees op de maatschap-

pelijke voordelen: de leefbaarheid in de woonkernen gaat erop vooruit, de files worden korter, er is minder uitstoot.

Op dit moment hebben Vlaanderen, Brussel en Wallonië beslist om rekeningrijden voor vrachtwagens in te voeren en een wegvignet voor personenwagens. Er is wel sprake van een proefproject kilometerheffing voor personenwagens in en rond Brussel. Aan het proefproject namen verschillende partners deel: de stad Leuven, Touring, NXP, IBM, Mobistar, NSL, Magic View en Transport & Mobility Leuven.

Florizoone wint een weekendje op hotel. In Leuven. Als hij maar niet met de auto gaat.