

Inhoud

EERSTE DEEL. VERKEER EN LEEFMILIEU 1

Proloog 1

Hoofdstuk 1. De problemen 2

1.1. Vaststelling 2

1.2. De kost van de mobiliteit 6

1.2.1. Vraag en aanbod: een blijvend onevenwicht 6

1.2.2. Toerekening van de kosten 8

Hoofdstuk 2. De doelstellingen 10

2.1. Luchtvervuiling: het CO₂-gehalte 14

2.2. Luchtvervuiling: de andere vervuilende stoffen 19

2.3. De andere vormen van vervuiling Naar een structurele verandering van de mobiliteit 19

Hoofdstuk 3. De instrumenten 21

Dynamische efficiëntie en milieufiscaliteit 22

TWEEDE DEEL. INDIRECTE FISCALITEIT, STEDELIJK VERKEER EN LEEFMILIEU: DE GROTE AGGLOMERATIES .. 25

Hoofdstuk 1. Verkeer in de stad: naar een langzaam stilvallen van de mobiliteit... 25

Hoofdstuk 2. Hinder en externe effecten van het stedelijk verkeer 30

2.1. Druk van de vraag en verkeerstoename 30

2.2. Ruimtebeslag en versnipperingseffect 31

2.3. Aantasting van de kwaliteit van de lucht in de stad 34

2.3.1. Emissies van voertuigen 35

2.3.2. De secundaire vervuilende stoffen 37

2.3.3. De aftakeling van het architecturaal erfgoed 37

2.4. Congestie 38

2.5. Lawaai	40
2.6. Veiligheid	42
2.7. Energieverbruik	43
Besluit	44

Hoofdstuk 3. Congestie en vervuiling bestrijden:

twee convergerende streefdoelen	45
3.1. Een theoretische benadering	45
3.1.1. De verkeerscongestie	46
3.1.2. De vervuiling	47
3.1.3. De samentelling van de twee effecten	50
3.2. Een empirische benadering van de twee problemen	51
Besluit	53

Hoofdstuk 4. Reële kosten en kostenbesef bij de gebruiker: een open debat

4.1. Verruimde theorie van de vraag	54
4.1.1. Inbreng en beperkingen van de klassieke theorie	54
4.1.2. De verruimde theorie	55
4.1.3. Belang voor de verkeersproblematiek	56
4.2. De perceptiemechanismen bij de consument	58
4.2.1. Inbreng van de perceptiepsychologie : het begrip "perceptiedrempel"	58
4.2.2. Belang voor de verkeersproblematiek	60
4.3. Het keuzeproces van de consument	60
4.3.1. De verschillende modellen	60
4.3.2. Belang voor de verkeersproblematiek	62

Hoofdstuk 5. Duidelijke economische instrumenten kiezen

5.1. Selectiecriteria	63
5.1.1. Het criterium van de ecologische effectiviteit	64
5.1.2. Het criterium van de economische efficiëntie	66
5.2. Hanteren van de instrumenten: vier basisvereisten	67
5.2.1. Gelijkheid in milieuzaken	67
5.2.2. Prioriteit voor de uitstoot van vervuilende stoffen	67
5.2.3. Evenredigheid, zoniet geleidelijkheid	68
5.2.4. Prioriteit voor aansporende maatregelen	68
Besluit	69

Hoofdstuk 6. Billijkheid en herverdeling

Inleiding	70
6.1. Recht op mobiliteit en sociale realiteit : twee aspecten van een duale maatschappij	71
6.2. Recht op mobiliteit en recht op een leefbare omgeving	74

Algemeen besluit tweede deel

76

DERDE DEEL. HET GEBRUIK VAN ECONOMISCHE STIMULANSEN: VOORSTELLEN EN EEN AANTAL VOORBEELDEN 77

Inleiding	77
-----------------	----

Hoofdstuk 1. Variabilisatie van autokosten 79

1.1. Definities en doel	79
1.1.1. De psychologische en fiscale context	79
1.1.2. Algemene doelstellingen	80
1.1.3. Verschillende vormen van variabilisatie	80
1.1.4. Voor- en nadelen van de klassieke variabilisatie van de vervoerkosten ..	81
1.2. Een poging om de Belgische situatie aan te pakken	84
1.2.1. Het respectieve gewicht van vaste en variabele kosten : gebruik van een representatief staal van het wagenpark	84
1.2.2. Recente regeringsmaatregelen	87
Besluit	89

Hoofdstuk 2. Rekeningrijden 90

Inleiding	90
2.1. Rekeningrijden (retributies, tol- en parkeergelden) : enkele opmerkingen vooraf	90
2.2. Tol op verkeerscongestie en -vervuiling	91
2.2.1. Het tolgeld en de basisprincipes van het economisch instrumentarium	91
2.2.2. De toepassingsmodaliteiten	92
2.2.3. De politieke haalbaarheid	95
2.2.4. De besteding van de inkomsten	95
2.2.5. De logica van de tolheffing en de Belgische realiteit	96
Besluit	96

Hoofdstuk 3. Park and Ride 97

Inleiding/definitie	97
3.1. Motivaties en belangen van de betrokkenen	98
3.1.1. De bedoelingen van de consument (gebruiker)	98
3.1.2. De bedoelingen van de openbaar-vervoermaatschappij	98
3.1.3. De bedoelingen van de overheid	98
3.1.4. De bedoelingen van de werkgever (openbaar, privé of gemengd)	99
3.2. De determinanten van het aanbod	100
3.2.1. Het probleem van de rendabiliteit van investeringen in het openbaar vervoer	100
3.2.2. Financiering en administratieve organisatie	100
3.2.3. Benuttingsgraad van de capaciteit en risico's bij ondercapaciteit	102
3.2.4. Andere hinderpalen	102
3.3. De determinanten van de vraag	102
3.3.1. De niet-geldelijke kosten. Een voorbeeld: tijd	102
3.3.2. De geldelijke kosten.....	105

3.3.3. Comfort	105
3.3.4. De veiligheid	106
3.3.5. Gedrag en houding	106
3.3.6. Cognitieve dissonantie, gewoontes en keuze van de vervoerwijze	
Besluit	107

Hoofdstuk 4. Meerijregelingen (ridesharing)

Inleiding/definitie	108
---------------------------	-----

4.1. Motivaties en belangen van de betrokkenen	109
4.1.1. De bedoelingen van de consument (de gebruiker)	109
4.1.2. De bedoelingen van de institutionele overheid (centrale Staat en/of lokale overheid)	109
4.1.3. De bedoelingen van de ondernemingen	110
4.1.4. De bedoeling van de carpooling-agentschappen	110
4.2. De determinanten van de vraag (de gebruikers)	111
4.2.1. De densiteit van de infrastructuur of van het bestaande openbaar-vervoernet	111
4.2.2. De impliciete prijs van de tijd	111
4.2.3. Vaste arbeidstijden (en mogelijkheid tot glijdende arbeidstijden)	113
4.2.4. Structuur en concentratie van woon- en werkzones	113
4.2.5. Het bestaan van een P + R-systeem	113
4.2.6. Het probleem van de geldelijke kosten	114
4.2.7. Veiligheid	116
4.2.8. De aanvaardbaarheid van bepaalde maatregelen	116
4.2.9. Slechte afbakening van de doelgroepen/kenmerken van de meerijders	117
4.2.10. Het gebrek aan duidelijke regels (met name op financieel vlak)	117
4.2.11. Het gebrek aan follow-up van de meerijregeling	117
4.2.12. Andere determinanten	118

Besluit	118
----------------------	-----

Algemeen besluit

Bibliografie

Statistische bronnen	128
----------------------------	-----