

B-MOBILITY DAY

8 JUNI 2010

De London Congestion Charge

Bart WUYTS , B-MOBILITY, NMBS-Holding



Deze presentatie....

1. Achtergrond

- Verkeer in Londen
- Politiek

2. Wat is de *London Congestion Charge*?

- Voor wie? Hoeveel? Waar?
- Technologie
- Kosten en opbrengsten
- Gebruik inkomsten

3. De impact van de congestieheffing

- Congestie
- Milieu
- Economie
- Publiek transport
- Politiek
- Vastgoed

4. Conclusie

WAARNEEMBAAR

KWANTIFICEERBAAR

1. Achtergrond: verkeer in Londen

Eind jaren '90: Enorme verkeersdrukke in Londen

- ❑ “... *transport has become the number one concern for businesses in London...*”
London Chamber of Commerce and Industry (1999)
- ❑ 90% van de inwoners van Groot-Londen (7,5 milj.) is van mening dat “*there is too much traffic in London*”, RCOL (1999)
- ❑ 80% van de weggebruikers: “*congestion is very serious*” Lex Report (1999)
- ❑ “Drivers in central London spend 50% of their time in queues” (TfL, 2000)

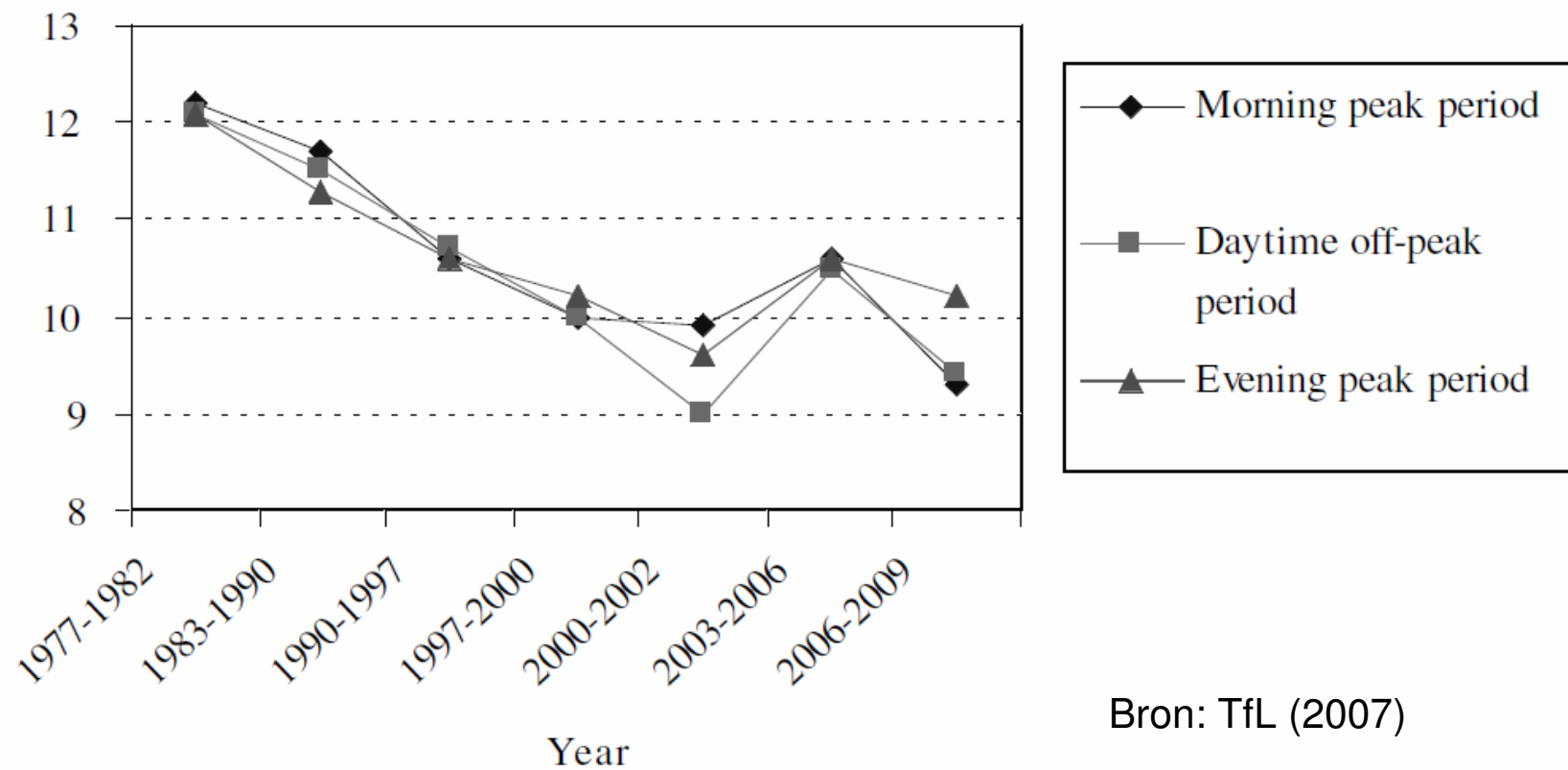


- ❑ Tijdens weekdays in Londen centrum: gemiddelde snelheid 10 mi/hr (16 km/hr)

Evolutie verkeersdrukte in Londen

Gemiddelde snelheid in Londen centrum 1977-2009

Average speed (miles per hour)



Bron: TfL (2007)

1. Achtergrond: politiek

- 1999: Bij wet (*Greater London Authority Act*) wordt burgemeester London bevoegd over:
 - Gebruiksheffingen op verkeer
 - Heffingen op parkeren op het werk
- Mei 2000: Verkiezingen burgemeester London



Ken Livingstone: introductie congestieheffing



1. Achtergrond: politiek

Vooropgesteld doel:

- i. Minder congestie
 - ii. Verbetering busvervoer
 - iii. Meer zekerheid reistijd auto
 - iv. Distributie goederen & diensten
- { betrouwbaarder
duurzamer
efficiënter

Methode:

Onderzoek opinie stakeholders en publiek + feedback
Transportmodellen Transport for London



Een vaste heffing in het centrum van London

Voorspellend model Transport for London

- Busreizigers: +15.000
- Metroreizigers: +5.000
- Verkeer in centrum: [-10% -15%]
- Files: [-20% -30%]
- Netto inkomsten: £130 miljoen

Realiteit: effect op verkeer zelfs sterker
netto inkomsten minder hoog



2. De London Congestion Charge (LCC)

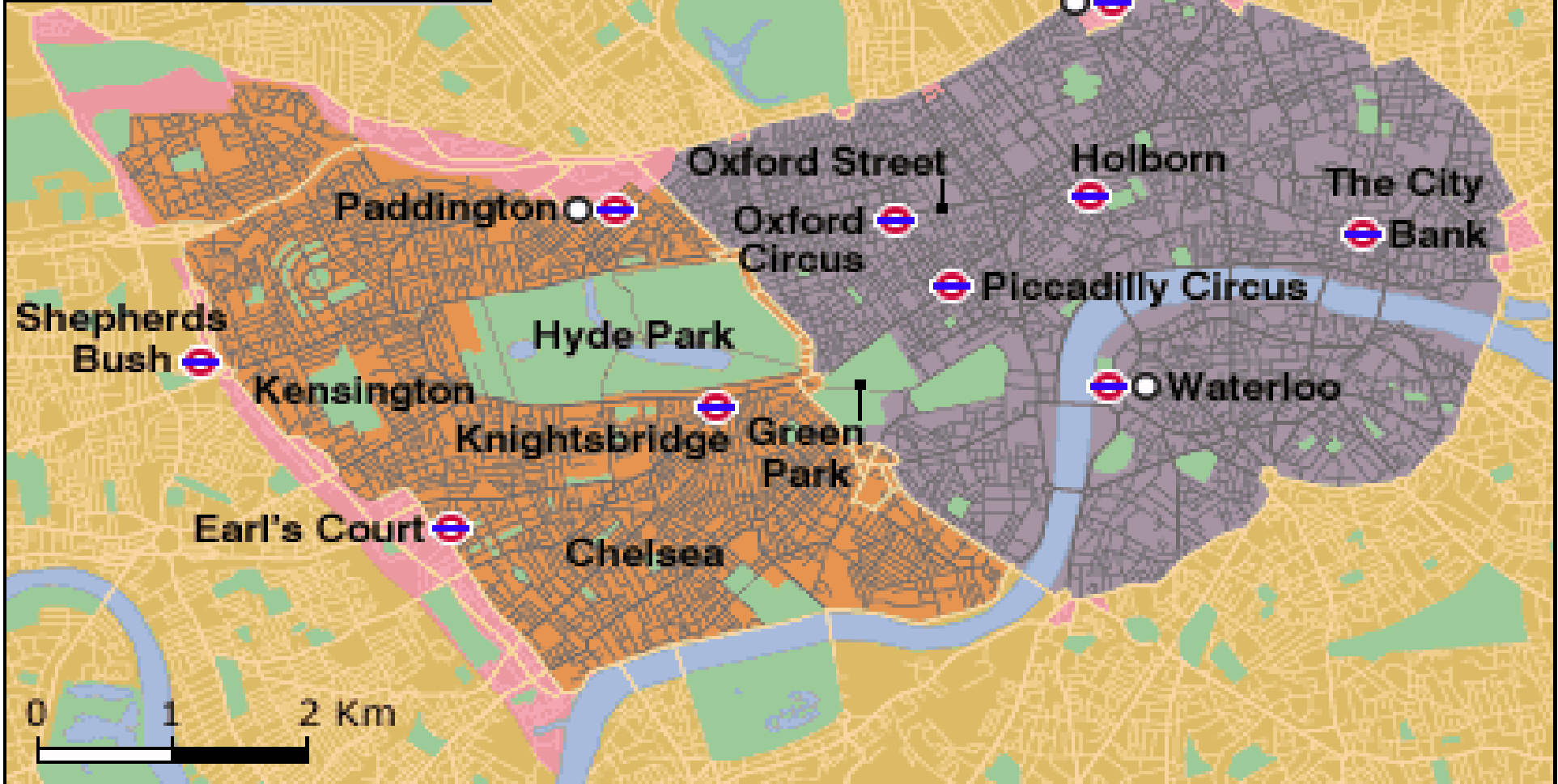
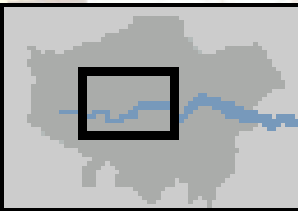
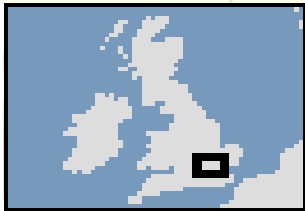
LCC: EEN BONDIGE FICHE

- **Start :** vanaf februari 2003
- **Organisatie:** Traffic for London
- **Wat:** cordon-tol
- **Wanneer:** Wekdagen, 7 am – 6.30 pm
- **Prijs:** £5 (£8 vanaf juli 2005)
- **Signalisatie:** Verkeersborden
- **Wie:** Alle motorvoertuigen
(maar....uitzonderingen!)
- **Techniek:** herkenning nummerplaten door camera's. Diverse mogelijkheden tot betalen
- **Waar:** Charging zone = 21 km²
(vanaf feb 2007 Westelijke uitbreiding in totaal 39 km²)



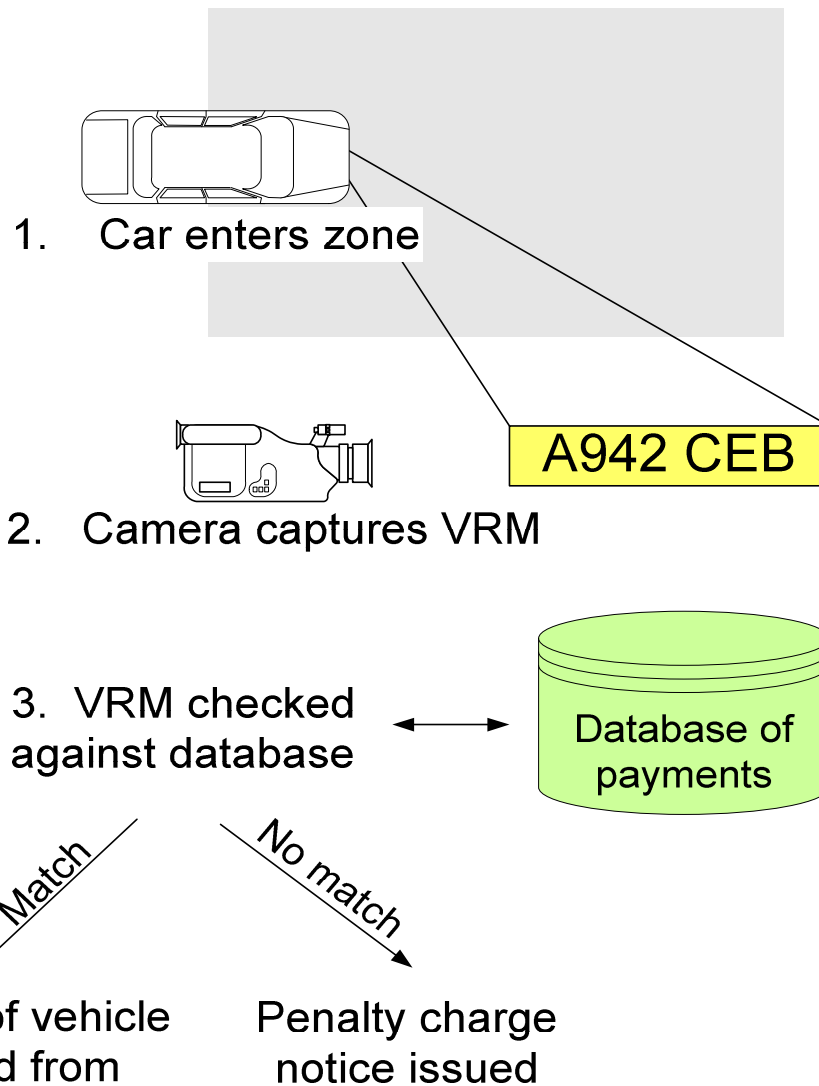


Central London congestion charging zone



- | | | |
|-----------------------------|----------------|---------------------|
| Original C charge zone | Charged road | Underground station |
| Western extension zone | Uncharged road | Railway station |
| Residents 90% discount zone | | |

2. LCC: Technologie



Hoe betalen:

telefoon, sms, post,
website, verkooppunten.

Wanneer betalen:

vooraf, dag zelf, dag nadien

Boete:

£50: betaling binnen 14 dagen
£100: betaling binnen 28 dagen
£150: betaling > 28 dagen

niet betalen → gerecht,
→ takelen auto

Photo of vehicle
wiped from
database

Penalty charge
notice issued

2. LCC: Kosten en opbrengsten

- **Kapitaalkost “kleine zone”:** £200 miljoen
- **Kapitaalkost “uitgebreide zone”:** £115 miljoen

- **Jaarlijkse kosten:**

	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08
Kosten	18	98	92	88	88	131
Inkomsten	20	179	197	210	208	268
Netto inkomsten	2	82	105	122	120	137

$\frac{\text{kosten}}{\text{opbrengsten}} \approx 50\%$

Opbrengsten 2003-2004 minder dan verwacht

- Impact op verkeer sterker dan voorspeld
- Beduidend meer vrijgestelde wagens dan voorspeld

2. LCC: Gebruik van inkomsten

Greater London Authority Act 1999: Netto inkomsten moeten de eerste 10 jaar besteed worden aan transport strategie

	2006-07
Openbaar busvervoer	99
Wegen	14
Veiligheid op wegen	5
Voet- en fietspaden	3
Vrachtdistributie	0

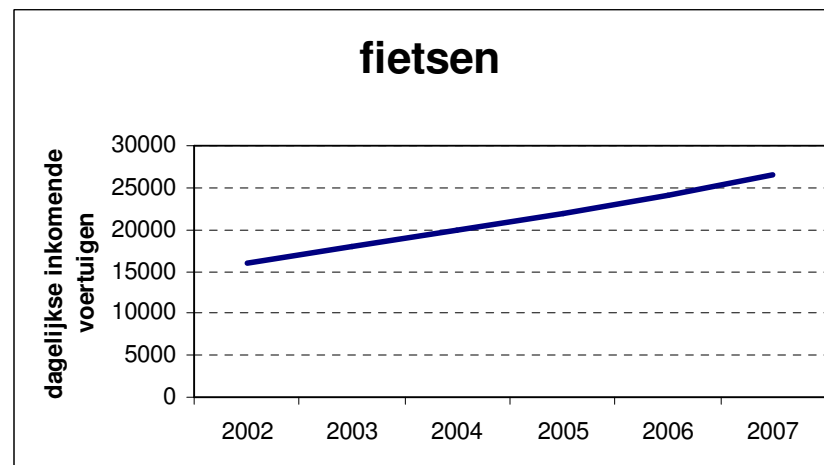
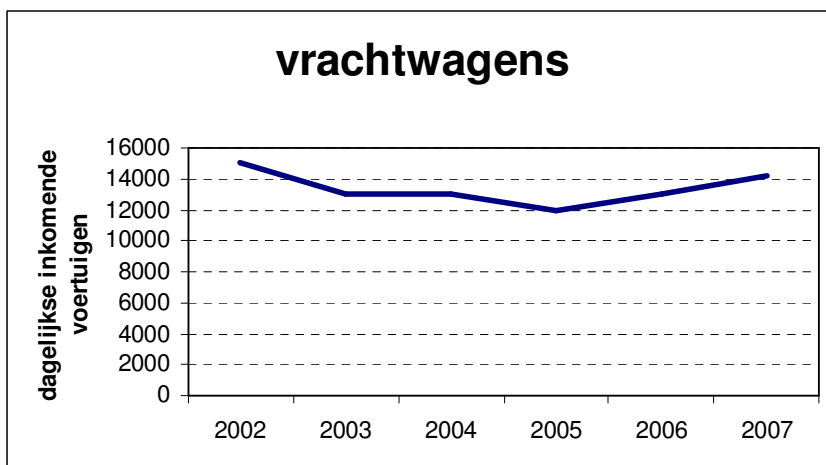
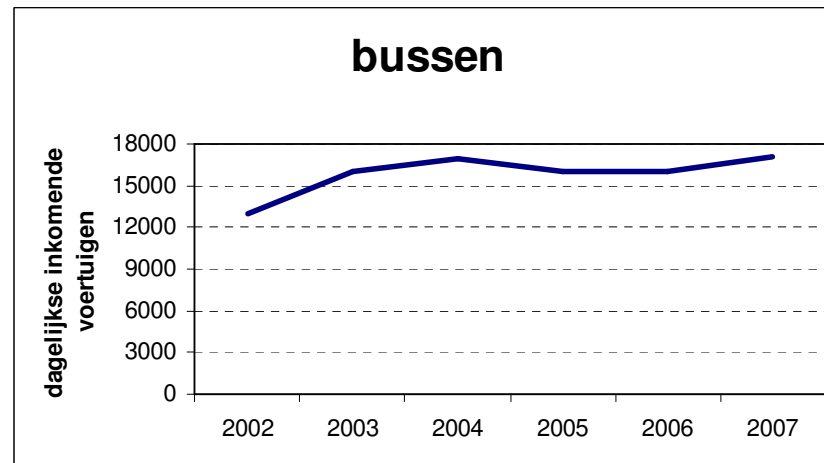
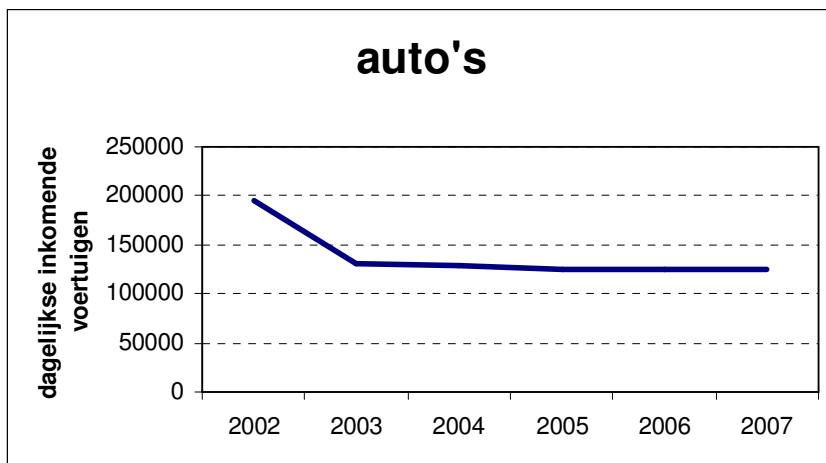
Keuze Livingstone: publiek draagvlak 70% als inkomsten naar publiek transport (onderzoeken 1999)

>< economische literatuur (inkomsten naar algemeen overheidsbudget)

3. De impact van de heffing



3. De impact op het verkeer: originele CZ

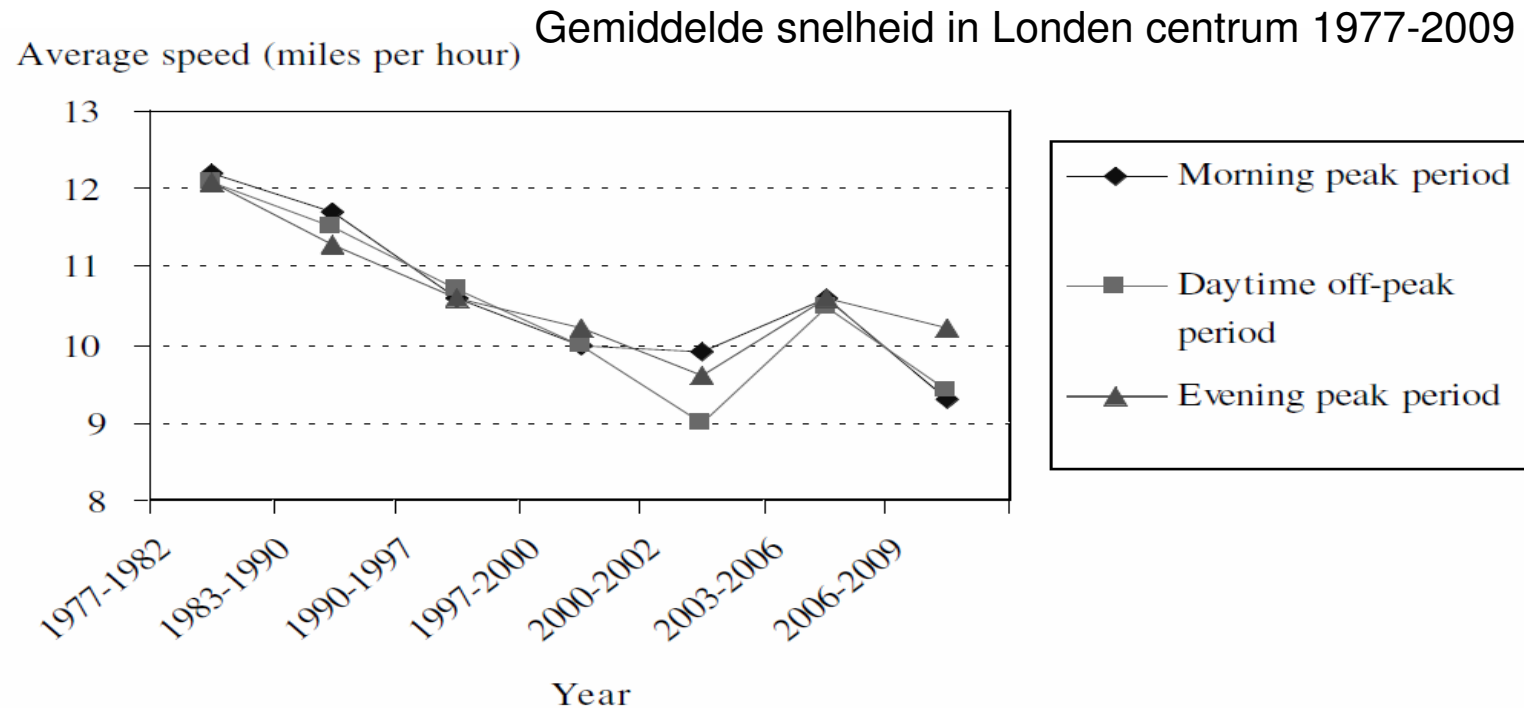


3. De impact op het verkeer: originele CZ

Conclusies:

- Daling voertuigen onderhevig aan heffing (2002-2007)
 - Auto's: : -36%
 - Bestelwagens: -13%
 - Vrachtwagens: -5%
- Stijging voertuigen niet onderhevig aan heffing
 - Taxi's: +7%
 - Bussen: +13%
 - Fietsen: +66%
- Afgelegde kilometers: gelijkaardige evolutie
- De stijging van £5 naar £8 in 2005 had een verwaarloosbaar effect

3. De impact op congestie: originele CZ



- **Tot 2006 sterke stijging van de snelheid**
- **Vanaf 2006 terug een daling van de snelheid (2/3 van de winst is weg)**
 - Veel wegenwerken in '06 en '07
 - Grote investeringen voor voetgangers en fietsers
 - Verkeersmanagement om verkeersongevallen te verminderen
 - Wat zou congestie zijn mocht LCC niet bestaan?

3. De impact op verkeer: toegevoegde zone

- **Originele zone ≠ Toegevoegde zone!**

Originele zone = + 1 miljoen werknemers

Toegevoegde zone = 0,17 miljoen werknemers

- **Beperkte data beschikbaar (recentste impact rapport = 2008)**

- ca. 15% minder verkeer dan voordien

- Recente schatting TfL: 20 à 25% minder congestie door LCC

- Voordelen in toegevoegde zone zijn minder dan in originele zone
(→ meer vrijgestelden)

3. De impact op het openbaar vervoer

- 2002: ca. 87.000 dagelijkse busreizigers centraal-Londen
- 2003: ca. 103.000 „ „
- Vanaf 2004: ca. 116.000 „ „

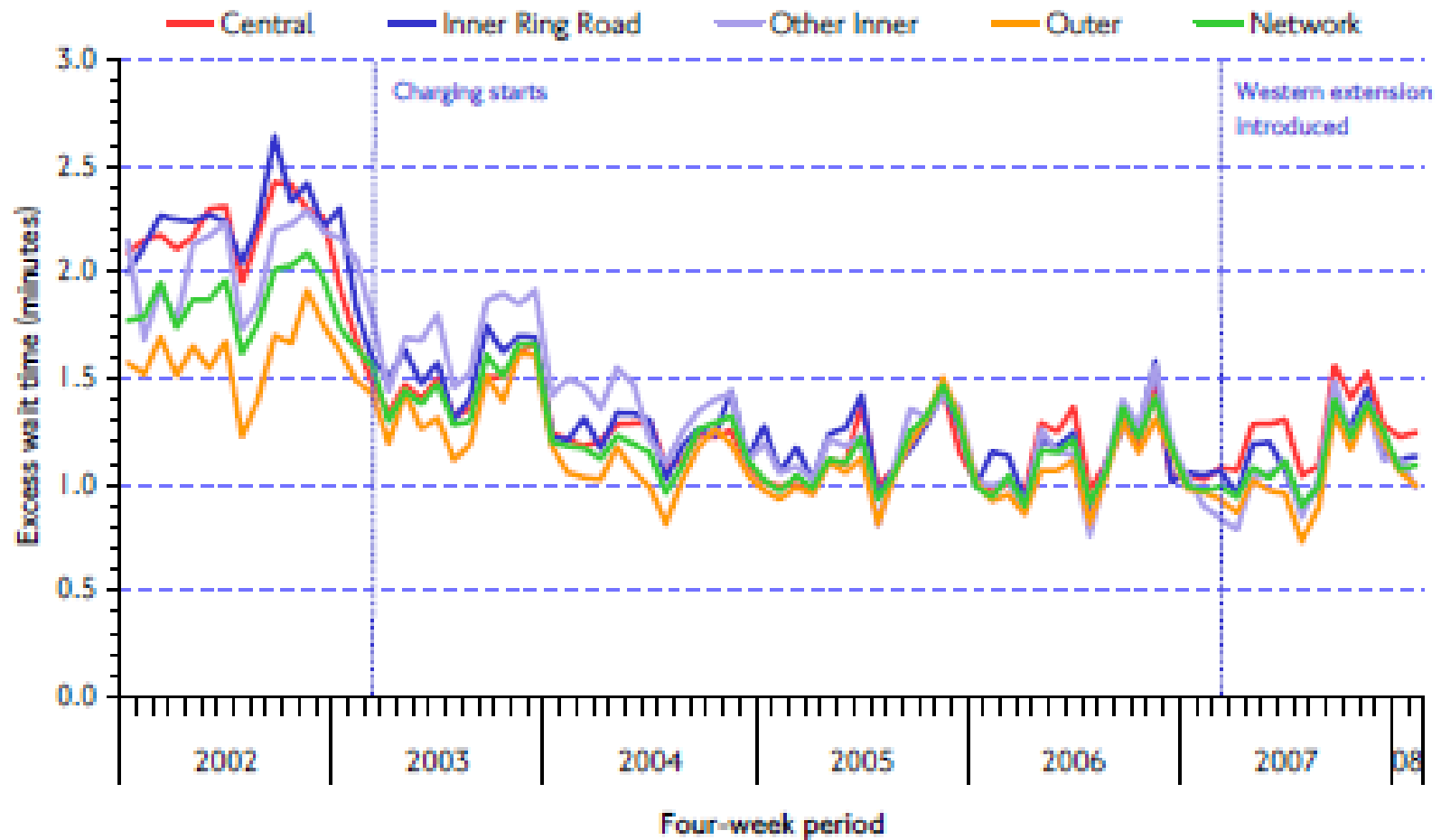
—> **Stijging met 32%**

Succesfactoren:

- LCC
- Toename bushaltes
- Hogere frequentie (“Mohring-effect”)
- Hogere stiptheid (door lagere congestie)
- Lagere ticketprijs
- Nieuwe routes
- Grotere bussen

Betrouwbaarheid openbaar vervoer

Figure 5.7 Bus excess waiting time – high frequency routes in and around the original central London charging zone. Weekday charging hours, 2002 to 2008.



3. De impact op de vastgoedprijzen

Residentieel vastgoed:

Een stijging werd verwacht:

- lagere congestie
- 90% reductie op LCC voor inwoners

Maar.....geen uitgesproken effect (TfL 2004)



3. De impact op de vastgoedprijzen

Commercieel vastgoed:

Winkelruimte centrum-Londen sinds 2003
stijgende trend t.o.v. buiten-Londen



Kantoorruimte centrum-Londen sinds 2003
dalende trend t.o.v. buiten-Londen



3. De impact op het milieu

LCC: enkel gericht op daling verkeersdrukke
niet gericht op daling emissies wegverkeer

In 2003 werd daling vastgesteld:

NO _x	8%	↓
CO ₂	16%	↓
PM10	6%	↓

Tot 2007 bijkomende jaarlijkse daling:

NO _x	6%	↓	} Bijna volledig toe te schrijven aan technologische vooruitgang
CO ₂	1%	↓	
PM10	7%	↓	

3. Het draagvlak

- In 2000: LCC belangrijk punt verkiezingen burgemeester
- In 2004: Livingstone herkozen.

—————▶ Bevestiging draagvlak?

Enquete 2001:

	Stakeholders	Andere organisaties	Publiek
Pro	56%	25%	36%
Contra	13%	39%	47%
Geen antwoord	31%	36%	17%

Stakeholders: belangenvertegenwoordiging van volgende sectoren: transport, milieu, gezondheid, vakbonden, parlement.

Andere organisaties: vertegenwoordiging van zakenwereld, inwoners, Onderwijs, NGO's

3. Het draagvlak

Tegenstand bij uitbreiding gebied LCC en verhoging van £5 en £8.

	Publiek	Ondernemingen	Stakeholders	Andere organisaties
£5 naar £8	76%	89%	75%	56%
Groter gebied	70%	80%	61%	84%

Maar...

Representatief staal inwoners London:
41% pro, en 43% contra uitbreiding LCC.

3. Het draagvlak

- Livingstone was niet bereid om afstand te nemen van
 - LCC
 - Verhoging heffing
 - Uitbreiding gebied
- Livingstone was wel bereid tot kleine aanpassingen:
 - Vrachtwagens en auto's: identieke heffing
 - Heffing tot 18u ipv 18u30
- Objectieven Livingstone gerealiseerd:
 - Minder verkeer
 - Overstap naar publiek transport
 - Inkomsten voor transport plan in Londen

3. Politieke tegenstand

- Steven Norris (kandidaat-burgemeester 2004 conservatieven):
LCC is onrechtvaardig, en benadeelt de armen. LCC dient afgeschaft te worden.
- Boris Johnson (kandidaat-burgemeester 2008 conservatieven):
 - LCC kan herzien worden op basis van consultatie publiek.
 - Contra de geplande verhoging van Livingstone naar £10
 - Contra het Emissions-related charging project van Livingstone
£25 voor voertuigen > 225 gram CO₂
- Wil uitbreiding LCC teniet doen tegen 2010

3. De impact op ondernemingen

Table 6. Percentage of Businesses That Consider LCC to Be Responsible for the Outcome in Question

<i>Outcome</i>	<i>Percent</i>
Made it easier to get to business meetings	31
Improved journey reliability	28
Made central London a more pleasant place to be	41
Increased the costs of running a business in central London	56

Bron: TfL 2006

TfL: Geen effect op activiteit van de ondernemingen

Ernst & Young: Geen effect op activiteit van de ondernemingen

Ondernemingen: Negatieve impact volgens

43% detailhandel

39% HORECA

27% groothandel

3. De impact op ondernemingen

Veel ondernemingen zijn contra, maar....

In 2002: 52% vindt congestie een ernstig probleem

In 2004: 25% vindt congestie een ernstig probleem

Nieuw onderzoek is nodig

(congestie is nu ongeveer terug even hoog als in 2002)

3. Winners & Losers

Analyse G. Santos (University of Oxford, 2008)

Winners: Gebruikers publiek transport (90% van pendelaars)

Losers: Gebruikers auto met beperkt inkomen (beperkte tijdswaardering)

Minimum inkomen automobilist om gebaat te zijn bij £5 heffing:
£75.000/jaar = 15% best verdienenden

Conclusies

- - Een vlakke heffing is niet ideaal.
 - Houdt geen rekening met tijdstip, voertuigtype, afstand
 - Geen algemeen draagvlak
 - Congestie terug op weg naar niveau 2002
- +
 - Wat zou congestie zijn zonder LCC?
 - Herallocatie van ruimtegebruik op weg (-33% auto's)
 - Opbrengsten dubbel zo hoog als kosten. Middelen om transportsysteem te verbeteren