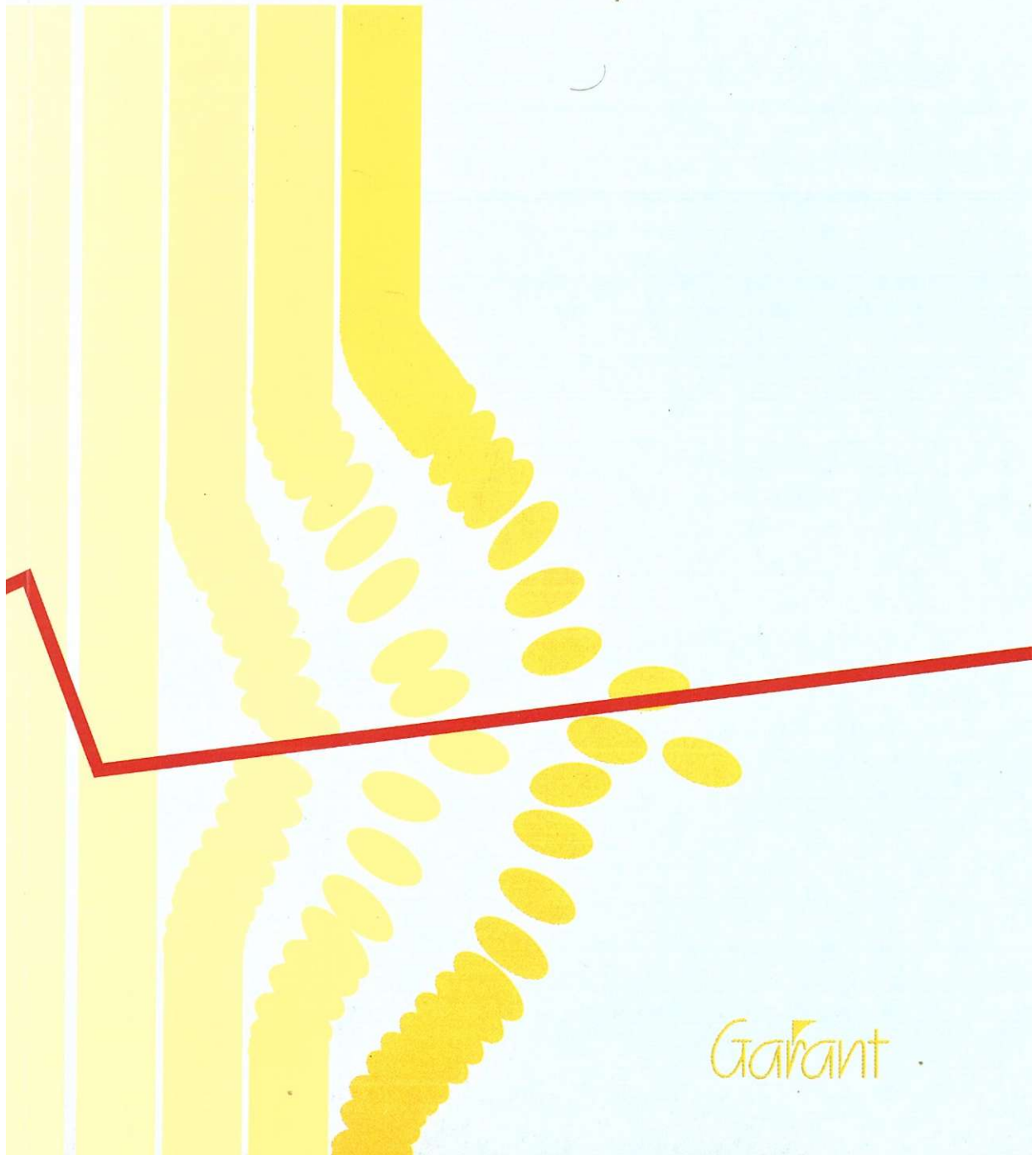


B. De Borger & S. Proost (Red.)

MOBILITEIT: DE JUISTE PRIJS



Graffiti

INHOUDSTAFEL

| | |
|--|-------------|
| Inhoudstafel | v |
| Lijst der tabellen | xi |
| Lijst der figuren | xv |
| Woord vooraf | xvii |
| Inleiding | 1 |
| Hoofdstuk 1: Transportproblemen: de economische diagnose | 7 |
| <i>Bruno De Borger en Stef Proost</i> | |
| 1. Inleiding | 7 |
| 2. Het huidige wegverkeer als een marktevenwicht met externaliteiten | 8 |
| 3. Een beter marktevenwicht | 18 |
| 4. Naar een meer toegespitst beleid | 23 |
| 5. De relatie tussen verschillende vervoermarkten | 27 |
| 6. De relatie tussen prijsbeleid en infrastructuurbeleid | 33 |
| 7. Enkele andere dimensies van de verkeersproblematiek | 38 |
| 8. Besluit | 41 |

| | |
|--|-----------|
| Hoofdstuk 2: Marginale externe kosten van transport: beschrijving, waardering en meting | 43 |
| <i>Inge Mayeres, Stef Proost en Kurt Van Dender</i> | |
| 1. Inleiding | 43 |
| 2. Overzicht van externe effecten | 44 |
| 2.1. Congestie | 44 |
| 2.2. Milieu-effecten van transport | 46 |
| 2.3. Ongevallen | 56 |
| 2.4. Wegslijtage | 60 |
| 3. Monetaire inschatting van de marginale externe effecten van transport | 61 |
| 3.1. Het nut van monetaire waardering | 61 |
| 3.2. Waardeaspecten van goederen | 63 |
| 4. Meting van marginale externe kosten | 64 |
| 4.1. Marginale externe kosten door congestie | 65 |
| 4.2. Marginale externe kosten door ongevallen | 68 |
| 4.3. Marginale externe kosten door atmosferische vervuiling en klimaatverandering | 73 |
| 4.4. Marginale externe kosten door geluidshinder | 76 |
| 4.5. Marginale externe kosten van infrastructuur | 78 |
| 4.6. Totale marginale externe kosten | 78 |
| 5. Besluit | 80 |
| Hoofdstuk 3: Instrumenten voor een transportbeleid | 81 |
| <i>Bruno De Borger, Kris Kerstens en Kurt Van Dender</i> | |
| 1. Inleiding | 81 |
| 2. Instrumenten voor het verminderen van externe kosten | 82 |
| 2.1. Prijsinstrumenten | 83 |
| 2.2. Beheersen van externe kosten door regelgeving | 99 |
| 3. Instrumenten gericht op de capaciteit van het vervoersysteem | 104 |
| 3.1. Investerings in wegvervoercapaciteit en het fileprobleem | 104 |
| 3.2. Investerings in infrastructuur | 106 |
| 3.3. Investerings in virtuele capaciteit: communicatie- en informatietechnologie | 109 |
| 3.4. Investerings in kwaliteit van openbaar vervoer | 112 |
| 3.5. Ruimtelijke ordening | 113 |

| | |
|--|------------|
| 4. Recente beleidsgeoriënteerde voorstellen | 113 |
| 4.1. Transport and Environment | 114 |
| 4.2. Mobilis | 115 |
| 4.3. OICA | 117 |
| 4.4. Groenboek Europese Commissie | 120 |
| 5. Besluit | 124 |
| Hoofdstuk 4: Macro-economische aspecten van het transportbeleid | 125 |
| <i>Bruno De Borger, Stef Proost en Kurt Van Dender</i> | |
| 1. Inleiding | 125 |
| 2. Transportbeleid en milieubeleid | 126 |
| 2.1. De internationale dimensie van het milieuvraagstuk | 128 |
| 2.2. De verdeling van milieu-inspanningen over sectoren | 130 |
| 3. Verdelingseffecten van rekeningrijden | 133 |
| 3.1. Inleiding | 133 |
| 3.2. Verdelingseffecten van rekeningrijden: overzicht van de literatuur | 134 |
| 4. Transportbeleid, herverdeling, en belastinghervormingen | 137 |
| 5. Besluit | 146 |
| Hoofdstuk 5: Prijzen en private kosten van vervoer in België | 149 |
| <i>Bruno De Borger en Kurt Van Dender</i> | |
| 1. Inleiding | 149 |
| 2. Prijs- en kostenstructuur van het personenvervoer in België | 150 |
| 2.1. Prijzen en kosten van het autovervoer | 150 |
| 2.2. Prijzen en kosten van het openbaar personenvervoer | 157 |
| 3. Prijzen en kosten in het goederenvervoer | 161 |
| 3.1. Berekening van prijzen en marginale kosten in het goederenvervoer over de weg | 161 |
| 3.2. Berekening van de prijzen en marginale kosten in het goederenvervoer per spoor | 163 |
| 3.3. Berekening van prijzen en marginale kosten van het goederenvervoer per binnenschip | 163 |
| 3.4. Prijzen en marginale kosten van het goederenvervoer: samenvatting van de resultaten | 164 |
| 4. Besluit | 165 |

| | |
|--|------------|
| Hoofdstuk 6: Beschrijving van de simulatiemodellen | 167 |
| <i>Bruno De Borger, Stef Proost en Kurt Van Dender</i> | |
| 1. Inleiding | 167 |
| 2. Werking van de simulatiemodellen | 168 |
| 2.1. Doel van de simulatiemodellen | 168 |
| 2.2. Theoretische structuur van de simulatiemodellen | 171 |
| 2.3. Illustratie van de modelstructuur: berekening van prijzen, kosten, en externe effecten in de referentiesituatie | 186 |
| 2.4. Gebruik van de simulatiemodellen | 192 |
| 3. Beleidsscenario's voor het stedelijk en het interregionaal vervoer | 193 |
| 4. Besluit | 200 |
| Hoofdstuk 7: Optimale vervoerprijzen in de stad | 201 |
| <i>Sara Ochelen, Stef Proost en Kurt Van Dender</i> | |
| 1. Inleiding | 201 |
| 2. Het referentie-evenwicht | 202 |
| 2.1. Uitgangshypothesen | 202 |
| 2.2. De prijzen, belastingen en externe kosten | 203 |
| 2.3. De vervoersstromen | 204 |
| 3. Perfecte prijszetting | 206 |
| 3.1. Hypothesen | 206 |
| 3.2. De prijzen, belastingen en externe kosten | 206 |
| 3.3. De vervoersstromen | 207 |
| 3.4. De effecten op de welvaart | 208 |
| 4. Optimale prijszetting openbaar vervoer | 209 |
| 4.1. Hypothesen | 209 |
| 4.2. De prijzen, belastingen en externe kosten | 210 |
| 4.3. De vervoersstromen | 210 |
| 4.4. Welvaartsevaluatie | 211 |
| 5. Cordon prijszetting | 211 |
| 5.1. Hypothesen | 211 |
| 5.2. De prijzen, belastingen en externe kosten | 212 |
| 5.3. De vervoersstromen | 212 |
| 5.4. Welvaartsevaluatie | 213 |
| 6. Scenario milieuregulering | 213 |
| 7. Optimale brandstofbelasting | 214 |
| 8. Besluiten voor de studie van Brussel in 2005 | 215 |

| | |
|---|------------|
| 9. Studies voor 2 buitenlandse steden | 216 |
| 9.1. Studie van een gestandaardiseerde Amerikaanse stad | 216 |
| 9.2. Rekeningrijden in Londen | 221 |
| 9.3. Besluit | 223 |
| Hoofdstuk 8: Optimale prijszetting in het interregionaal vervoer | 231 |
| <i>Bruno De Borger en Didier Swysen</i> | |
| 1. Inleiding | 231 |
| 2. Het referentie-evenwicht in het interregionaal vervoer | 232 |
| 2.1. Prijzen, belastingen en externe kosten | 233 |
| 2.2. De vervoersstromen | 235 |
| 3. Scenario perfecte prijszetting | 236 |
| 3.1. Prijzen, belastingen en externe kosten | 236 |
| 3.2. De vervoersstromen | 238 |
| 3.3. Verbeterde milieutechnologie | 240 |
| 3.4. Welvaartsimplicaties | 241 |
| 4. Scenario openbaar vervoer | 242 |
| 4.1. Prijzen openbaar vervoer | 242 |
| 4.2. Vervoersstromen | 244 |
| 4.3. Welvaartsimplicaties | 244 |
| 5. Scenario brandstofprijzen | 245 |
| 5.1. Prijzen, belastingen en externe kosten | 245 |
| 5.2. Vervoersstromen | 247 |
| 5.3. Welvaartsimplicaties | 248 |
| 6. Scenario milieuregulering | 249 |
| 7. Besluit | 250 |
| Hoofdstuk 9: Beleidsscenario's | 259 |
| <i>Bruno De Borger, Sara Ochelen, Stef Proost en Didier Swysen</i> | |
| 1. Inleiding | 259 |
| 2. Het variabilisatiescenario | 261 |
| 2.1. Scenario-omschrijving | 261 |
| 2.2. Resultaten voor het personenvervoer | 262 |
| 2.3. Resultaten voor het vrachtvervoer | 266 |
| 2.4. Verbetering van de technologie | 266 |
| 2.5. Globale appreciatie variabilisatiescenario | 269 |

| | | |
|----|---|------------|
| 3 | Het rekeningrijden-scenario | 270 |
| | 3.1. Scenario-omschrijving | 270 |
| | 3.2. Resultaten voor het personenvervoer | 271 |
| | 3.3. Het vrachtvervoer | 272 |
| | 3.4. Globale welvaartsappreciatie van het scenario 'rekeningrijden' | 274 |
| 4. | Besluit | 275 |
| | Hoofdstuk 10: Krachtlijnen voor het beleid | 285 |
| | <i>Bruno De Borger en Stef Proost</i> | |
| 1. | De economische diagnose van de vervoersproblematiek | 285 |
| 2. | Het onevenwicht tussen belastingen en externe kosten verwacht voor 2005 | 287 |
| 3. | De effecten van beperkte beleidspakketten | 290 |
| 4. | De effecten van geïntegreerde oplossingen | 293 |
| 5. | Courante misvattingen over rekeningrijden | 299 |
| 6. | Besluit | 303 |
| | Literatuurlijst | 305 |