



Steunpunt Beleidsmatig Onderzoek  
SBO  
Transities voor  
Duurzame  
Ontwikkeling


# DUURZAAMHEIDSTRANSITIES: WELKE ROL VOOR GEDRAGSSTURENDE BELASTINGEN?

Kris Bachus

16 september 2014

[www.steunpunttrado.be](http://www.steunpunttrado.be)

## Inhoud



1. Waarom transitie?
2. Systeemdenken
3. Multilevelperspectief (MLP)
4. Gedragssturende belastingen
5. Belastingen, structuur, cultuur en praktijken
  1. technologie
  2. Praktijken en cultuur
6. Toepassing op de mobiliteitstransitie
7. Barrières
8. Lessen en conclusies

19-9-2014 2

## 1. Waarom transities?



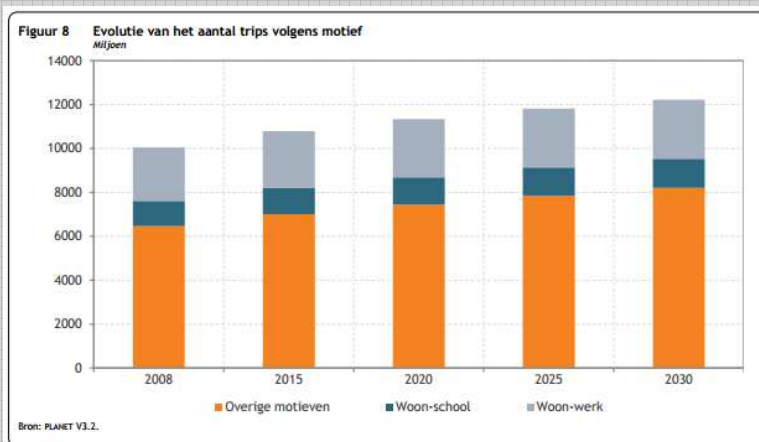
- Uitgangspunt: maatschappelijke uitdagingen als 'hardnekkige' problemen (Loorbach 2007)
  - complex
  - onderling afhankelijk
  - moeilijk te sturen
  - Regulier beleid en incrementalisme bieden geen antwoord



## Heeft mobiliteit een transitie nodig?



Evolutie personenvervoer 2008-2030 (Federaal Planbureau):



## Modal split



Tabel 24 Evolutie van de reizigerskm in België per vervoerswijze

	Miljard reizigerskm 2008	Wijziging in % ten opzichte van 2008		Gemiddelde jaartijks groeivoet 2008-2030
		2020	2030	
Bus	7,69	-11,5	-22,2	-1,1
Tram	1,03	4,1	6,9	0,3
Metro	0,50	35,3	63,6	2,3
Trein	8,95	19,2	43,3	1,6
Te voet / fiets	3,38	34,0	68,5	2,4
Auto solo	60,88	18,2	30,4	1,2
Carpooling	37,86	2,0	0,1	0,04
Motor	1,72	11,3	22,9	0,9

Bron: PLANET V3.2.

19-9-2014

5

## Enkele projecties (ongewijzigd beleid)



	2030 t.o.v. 2008
voertuigkm- auto's	+22,5%
tonkm - vrachtwagen	+59%
Gemiddelde snelheid - spits	-29%
Marginale externe congestiekost	+157%
CO <sub>2</sub> -emissies	+12%
Lokale pollutanten	-50 à 80%
Belasting / externe kosten auto	Van 10,7% in 2008 naar 2,9% in 2030

Conclusie: het mobiliteitssysteem kampt met hardnekkige maatschappelijke problemen

19-9-2014

6

## 2. Steemdenken

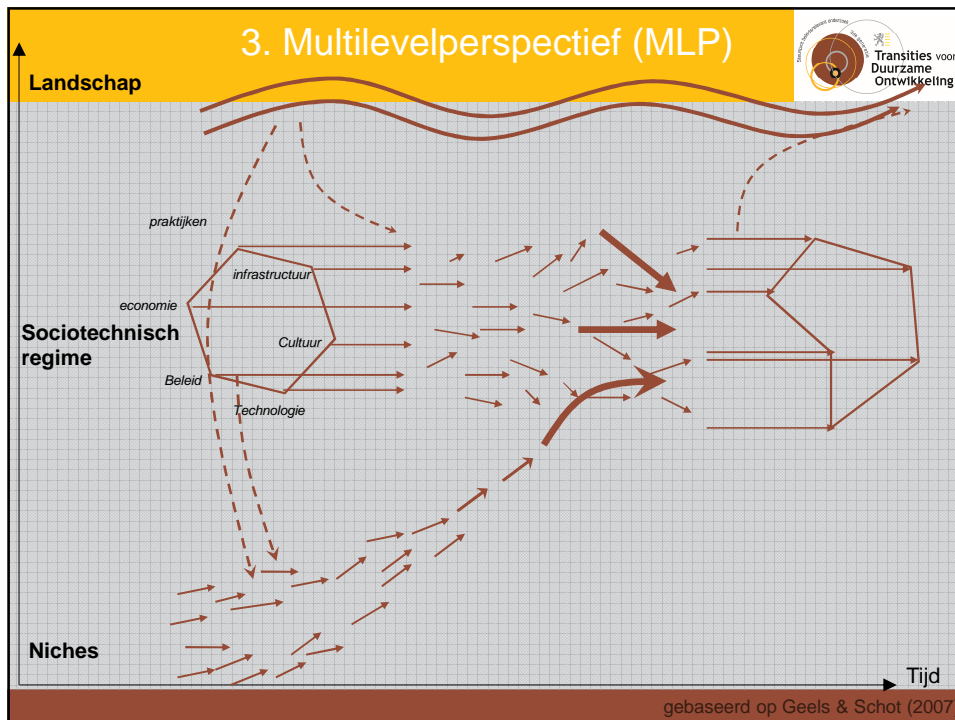


- Oplossing voor hardnekkige problemen?  
→ fundamentele *steem*veranderingen nodig
- Sociotechnische systemen (Rotmans & Loorbach 2010)
  - bestaan uit:
    - Structuur: materiële infrastructuur, technologie, instituties, economische realiteit
    - Cultuur: dominante beelden, waarden, paradigma's
    - Praktijken: routines, 'normaal' steemgedrag
  - zijn op bepaalde vlakken disfunctioneel

15-03-2013

discussie-meeting MOBILO

## 3. Multilevelperspectief (MLP)



## 4. Gedragssturende belastingen



- Milieubelastingen: Pigou: vervuiler past gedrag aan, minste welvaartsverlies
- Mobiliteit: accijnzen, BIV, verkeersbelasting, eurovignet, (rekeningrijden)
- Milieu- en transporteconomen zijn het eens over de effectiviteit;
- Maatschappelijk en politiek bijzonder moeilijk (cf. Duitsland);

Hamvraag: Zijn ze ook effectieve en efficiënte instrumenten om een duurzaamheidstransitie te bereiken?

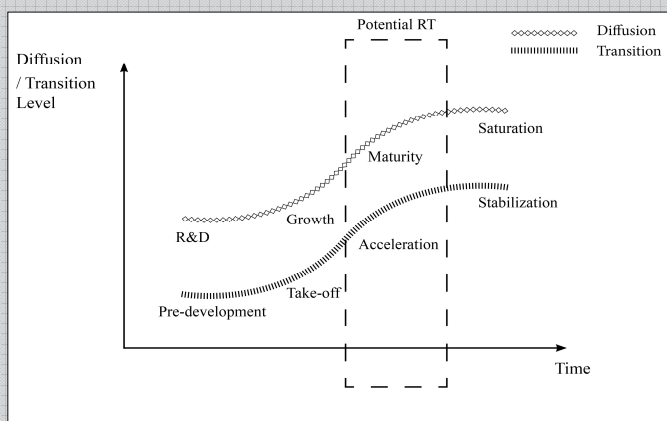
19-9-2014

9

## 5. Belastingen, structuur en praktijken



### 5.1. structuur : technologie



19-9-2014

10

## 5.2 Belastingen en technologie



- In de pre-developmentfase en take-off: positieve instrumenten nodig: belastingen geen potentieel;
- Acceleratiefase: belastingen wel potentieel.
  - Nichetechnologie ondervindt veel weerstand en haalt het niet op eigen kracht tegen regimetechnologie
  - Regimetechnologieën belasten
  - Opschaling wordt mogelijk
- Prijselasticiteit op lange termijn groter dan op korte termijn: dynamische effecten.
- Conclusie: interessant potentieel voor technologie

19-9-2014

11

## 5.3 Praktijken en cultuur



- Praktijken: korte termijn → gekend effect
- Effect op lange termijn?
- 'sociale praktijkenmodel' (social practices model (SPM), Spaargaren)
- Shove: praktijken niet rationeel, en de overheid kan ze niet direct sturen; ze veranderen enkel door co-evolutie
- Maar overheid wel belangrijke stakeholder in socio-technisch systeem, kan de co-evolutie wel (aansteken);

19-9-2014

12

### 5.3 Praktijken en cultuur

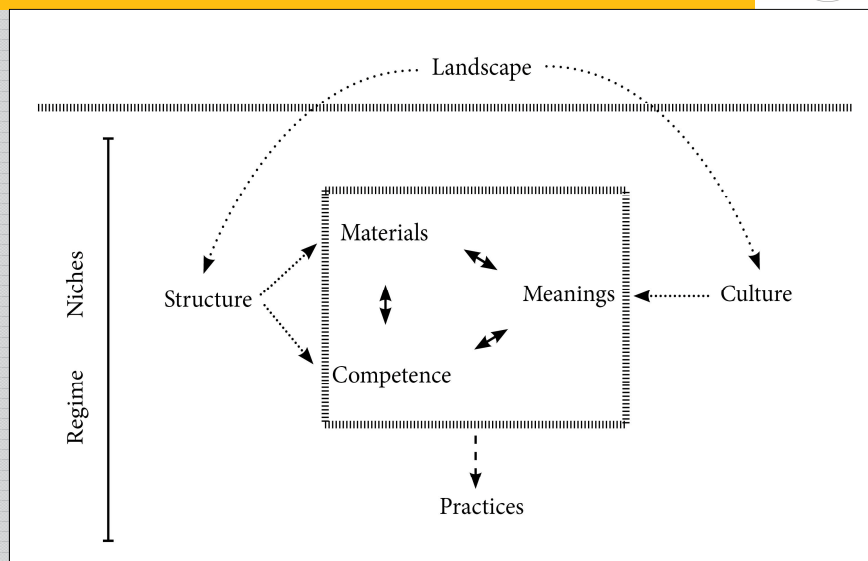


- MLP: rationalistisch ↔ SPM: niet
- Maar theorieën ontmoeten elkaar in 'bounded rationality' → integratie MLP en SPM:

19-9-2014

13

### integratie MLP en SPM:



19-9-2014

14

## 6. Toepassing op mobiliteit



	Regime	Niche vb 1	Niche vb 2
<b>material</b>	<b>Auto</b>	<b>Elektrische auto</b>	<b>Autodelen</b>
<b>competence</b>	<b>Autorijden, verkeer</b>	<b>Autorijden, verkeer</b>	<b>Autorijden, verkeer, ICT, organisatie</b>
<b>meanings</b>	<b>Auto = vrijheid</b>	<b>Milieubewust</b>	<b>OV als het kan, auto als het moet</b>

19-9-2014

15

## En de transportbelastingen?



- Belasting op de 'material' van de onduurzame regimepraktijk
  - co-evolutie veranderende praktijken en culturen.
  - Transitie komt op gang
- Nog veel onderzoek nodig (cultuur)

19-9-2014

16



## 7. Barrières



- Rebound-effect:
  - file-afname trekt nieuw verkeer aan
  - Minder milieuschade → meer ritten
- Lock-in: als alles nu gezet wordt op de elektrische auto, wordt die op zijn beurt een hindernis voor een nog beter alternatief in de toekomst.
- Onvoldoende sterke niches
- Oppositie tegen milieubelastingen (+ LT-perspectief)

19-9-2014

17

## 8. Lessen en conclusies



- Onderzoek nog exploratief;
- Gedragssturende belastingen hebben interessante potentiële LT-effecten, maar kunnen ze voldoende lang blijven bestaan?
- Technologie: belasten in versnellingsfase;
- Praktijken en cultuur: belasting op 'materials'
- Belastingen kunnen het nooit alleen doen; een coherente en consistente strategie is nodig.

19-9-2014

18