

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2006-2007

28 februari 2007

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heer Eloi Glorieux, de dames Mieke Vogels en Vera Dua
en de heren Rudi Daems, Jos Stassen en Jef Tavernier –**

betreffende de invoering van een ‘slimme’ kilometerheffing in Beneluxverband

DAMES EN HEREN,

Toelichting

Het debat over een heffingsysteem voor het gebruik van het wegennet in Vlaanderen wordt al geruime tijd gevoerd. De regering koos uiteindelijk voor de invoering van een forfaitair wegenvignet, met als doel het vergaren van middelen om te investeren in wegenonderhoud, nieuwe wegen of andere vervoersmodi. Ondertussen wordt de invoering van dat wegenvignet fel gecontesteerd. Niet alleen door onze Nederlandse burenen, maar ook door de provinciale en gemeentelijke politici en door handelaars uit de grensstreek, die een terugval van het aantal toeristen vrezen. Organisaties zoals UNIZO, de SERV en de Minaraad spreken zich ook ondubbelzinnig uit tegen een wegenvignet, en pleiten voor een ‘slimme’ kilometerheffing.

Ondertussen werd de invoering van het wegenvignet tot 2009 uitgesteld om de regering de kans te geven een goede argumentatie uit te werken die Europa misschien zal overtuigen. Dat wijst er op zich al op dat het voorgestelde wegenvignet niet zo simpel ligt. Volgens UNIZO moet het uitstel afstel worden. In een persbericht van 7 februari 2007 schrijft de organisatie: “Het zou geen voorbeeld van goed bestuur zijn, mocht Vlaanderen in 2008 of 2009 een wegenvignet invoeren om dan in 2011 tot de conclusie te komen dat het hele systeem overboord moet worden gegooid om een nieuw systeem in te voeren, dat deze keer wel compatibel is met het Nederlandse. Daarom pleit UNIZO voor een zogenaamde slimme kilometerheffing ...”

In haar ‘Oriëntatienota van 22 november 2005 inzake de invoering van een heffingsysteem voor het wegverkeer in Vlaanderen’ stelt de Minaraad dat het meest wenselijke heffingssysteem datgene zal zijn dat over de hele lijn de positiefste resultaten behaalt. In dat opzicht pleit ook de Minaraad voor een slimme kilometerheffing, omdat dat het meeste baten oplevert, zowel vanuit mobiliteitsstandpunt als vanuit milieukundig en sociaal standpunt.

De Minaraad hanteert de volgende definitie van een slimme kilometerheffing: “een slimme kilometerheffing is een afstandsgerelateerde heffing die onder meer rekening houdt met de plaats (platteland vs. verstedelijkt gebied) en het tijdstip van de verplaatsing (piek- of daluren), met de milieukenmerken van het voertuig en het rijgedrag. Op deze manier wordt niet zozeer het vrachtwagen- of autobezit,

maar wel het gebruik ervan op een eerlijke manier belast. Kortom de vervuiler betaalt.” De Minaraad stelt voor die heffing op het volledige wegennet in te voeren (zodat geen sluikverkeer veroorzaakt wordt). Men pleit voor een gefaseerde invoering: eerst voor het zware vrachtvervoer (+3,5 t maximaal toegelaten massa) en in een volgende fase ook voor het personenvervoer. De invulling van de kilometerheffing kan op twee manieren gebeuren: een maximale formule waarbij ook externe kosten van het wegverkeer aangerekend worden, of een budgetneutrale heffing waarbij de gemiddelde chauffeur evenveel belast wordt als voorheen. De eventuele opbrengsten van de slimme kilometerheffing kunnen worden besteed aan beter openbaar vervoer of aan een verlaging van de sociale lasten. In beide gevallen ontstaat een sociaal herverdelend effect.

Uit onderzoek van verkeerseconomen blijkt dat zowat 15 procent van de automobilisten de spits zal mijden als de slimme kilometerheffing wordt ingevoerd. Tevens zal die heffing een reductie van 15 procent van het aantal voertuigkilometers met zich meebrengen, en zal ze leiden tot een hogere bezettings- en beladingsgraad. Daarnaast wordt de ‘modal shift’ voor personenverkeer en voor goederenvervoer in de hand gewerkt. Het gedragssturende effect van de kilometerheffing zal ook de congestieproblematiek afzwakken en zal de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren.

De Minaraad beklemtoont dat de milieuwinst van een slimme kilometerheffing manifest is. Het aantal gereden autokilometers zal afnemen, wat een reductie inhoudt van de congestie en de geluidsoverlast. Bovendien treedt ook een verbetering op van de milieuprestaties per gereden kilometer op het vlak van brandstofverbruik en de uitstoot van CO₂, NO_x, fijn stof, PAK’s en VOS-emissies. In het licht van onze Kyotodoelstellingen, is de vervanging van de bestaande verkeersbelasting door een ontradende ecologische kilometerheffing eigenlijk een absolute noodzaak. Zelfs indien men voor een ‘groen’ wegenvignet zou kiezen, waarbij schonere en energiezuinigere auto’s minder betalen dan de meer vervuilende, zal de groene inkleuring maar een marginaal effect hebben in vergelijking met een ecologisch gemoduleerde heffing per kilometer.

Maar een slimme kilometerheffing is ook veruit het meest sociale van alle wegenheffingssystemen en zeker socialer dan het huidige belastingstelsel. De meest kwetsbare groepen zullen immers het meest profiteren van de verminderde druk van het verkeer

en het verbeterde aanbod en de betere dienstverlening van het openbaar vervoer. Dat het gebruik van de wagen meer belast wordt dan de aankoop ervan (variabilisering) speelt ook in het voordeel van de minder kapitaalkrachtigen. Als een deel van de opbrengst gebruikt wordt voor een lastenverlaging, versterkt dat het sociale karakter van de belastingverschuiving.

De invoering van een slimme kilometerheffing veronderstelt een reeks flankerende maatregelen. Zo is het bijvoorbeeld nodig dat er werk gemaakt wordt van de ontsluiting van de bedrijventerreinen via het openbaar vervoer. Voorts moet de nodige ondersteuning worden gegeven aan de modal shift, zowel voor het personenverkeer als voor het goederentransport. Er moet ook meer aandacht gaan naar het promoten van carpooling, car sharing, bedrijfsvervoerplannen en mobiliteitscheques. De basismobiliteit moet in die zin geëvalueerd worden, en indien nodig, moeten er nieuwe prioriteiten worden gesteld.

Om te vermijden dat goedkopere landelijke wegen als sluiptwegen worden gebruikt, moeten ook hier enkele flankerende verkeersremmende maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld door alvast binnen de bebouwde kom intelligente snelheidsbegrenzers te laten functioneren.

Bij de slimme kilometerheffing vindt dus een verschuiving plaats van de verkeersbelastingen. Het gaat niet om een belastingverhoging, tenzij men ervoor kiest externe kosten mee door te rekenen. De vaste kosten, zoals de verkeersbelasting, de belasting op de inverterstelling (BIV) en het Eurovignet voor vrachtwagens boven 12 ton, worden afgeschaft en vervangen door een ecologisch gemoduleerde kilometerheffing. Personen die voor een schone en zuinige wagen kiezen, minder kilometers afleggen, buiten de spitsuren en op minder congestiegevoelige wegen rijden, zullen financieel beloond worden. Een heffing per gereden kilometer zal het afleggen van lange afstanden over de weg ontmoedigen, en de meer ecologische alternatieven competitiever maken. Er moet bovendien gewezen worden op de onzichtbare opbrengsten: minder congestie, minder luchtvervuiling, minder ongevallen en dus minder verkeersslachtoffers. Dat brengt aanzienlijke maatschappelijke baten met zich mee: belangrijke externe kosten worden immers vermeden.

Een nieuw heffingensysteem moet sturend zijn, zowel inzake mobiliteit als inzake ecologie. Daarom moeten

zoveel mogelijk landen in 2012 samen in een nieuw systeem van slimme kilometerheffing stappen. Eventueel, om te beginnen, alleen voor vrachtwagens. Ook in Nederland willen ze gefaseerd werken. In Duitsland bestaat al een kilometerheffing voor vrachtwagens. We zouden op zijn minst met de Beneluxlanden kunnen beslissen om zo een kilometerheffing in te voeren, eventueel in stappen. De apparatuur voor een slimme kilometerheffing bestaat al, zodat rekening gehouden kan worden met tijd en plaats en aparte tolheffingen niet meer nodig zijn. Ook de ecoscore van de wagen kan meteen verrekend worden. Dat alles kan met een soort gps-systeem via de satelliet. In Nederland wordt dat verder uitgewerkt. Waarop wachten wij?

Eloi GLORIEUX

Mieke VOGELS

Vera DUA

Rudi DAEMS

Jos STASSEN

Jef TAVERNIER

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- is ervan overtuigd dat een ‘slimme’ kilometerheffing de meeste baten oplevert, zowel vanuit mobiliteitsstandpunt en milieukundig standpunt als vanuit sociaal standpunt;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° de ingeslagen weg van een forfaitair wegenvignet te verlaten en samen met de andere gewesten, Nederland en Luxemburg te werken aan de gezamenlijke invoering van een ecologisch gemoduleerde slimme kilometerheffing, die gedifferentieerd kan worden naar plaats, tijd, milieukeurmerken van het voertuig en rijgedrag;
 - 2° de opbrengsten van een slimme kilometerheffing aan te wenden:
 - a) om de bestaande verkeersbelastingen te verminderen of af te schaffen;
 - b) om te investeren in meer openbaar vervoer;
 - c) om een sociale herverdeling te creëren.

Eloi GLORIEUX

Mieke VOGELS

Vera DUA

Rudi DAEMS

Jos STASSEN

Jef TAVERNIER
