Vlaams Parlement

stuk **2459** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 5 februari 2014 (2013-2014)

Gedachtewisseling

over het rapport van de OESO ‘Economic surveys – Belgium 2013’

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Karin Brouwers

verzendcode: OPE

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:
mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:
mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Lydia Peeters, de heer Sas van Rouveroij;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de dames Annick De Ridder, Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

INHOUD

1. Uiteenzetting door de heer Jens-Christian Höj – OESO 4
1.1. Economische context 4
1.2. Probleemstelling 5
1.3. Aanbevelingen 5
2. Bespreking 6
2.1. Tussenkomst van mevrouw Karin Brouwers 6
2.2. Tussenkomst van mevrouw Marleen Van den Eynde 7
2.3. Tussenkomst van de heer Marino Keulen 8
2.4. Tussenkomst van de heer Steve D'Hulster 9
2.5. Tussenkomst van de heer Egbert Lachaert 10
2.6. Tussenkomst van mevrouw Lies Jans 10
2.7. Tussenkomst van de heer Björn Rzoska 11
2.8. Tussenkomst van mevrouw Griet Smaers 12
Gebruikte afkortingen 13
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 16 januari 2014 een gedachtewisseling met de heer Jens-Christian Höj, vertegenwoordiger van de OESO, Economics Department, Country Studies, over het mobiliteitsvraagstuk in het rapport van de OESO van 2013 over België.

Het rapport van de OESO en de presentatie van de heer Jens-Christian Höj is op de dossierpagina van dit stuk op www.vlaamsparlement.be te raadplegen.

1. Uiteenzetting door de heer Jens-Christian Höj – OESO

OESO-econoom *Jens-Christian Höj* hield zich gedurende zes jaar bezig met België en zijn laatste rapport dateert van mei 2013. Hij heeft geen gegevens over de meest recente periode, omdat hij zich sindsdien buigt over Zuid-Afrika.

1.1. Economische context

Fiscaal draagvlak

Het eerste probleem dat bij de Belgische economie naar voren komt, is dat van de fiscale duurzaamheid. Een van de oplossingsstrategieën is de verhoging van de deelname aan de arbeidsmarkt, meer bepaald bij vrouwen, jongeren en ouderen, maar die brengt ook een toename van het verkeer en dus van het gebruik van de infrastructuur met zich mee.

Veroudering van de bevolking

De veroudering verloopt sneller in het noorden van het land, waar de arbeidsmarkt al krap is. Men kan dan trachten werknemers naar hier te krijgen, anders zullen bedrijven die onvoldoende arbeidskrachten vinden, wegtrekken, waarschuwt hij.

Milieueffecten

Toename van het transport heeft ook een milieueffect, en meer bepaald wat betreft de CO_2-emissies. Tot nu toe heeft België de doelstellingen ter zake behaald maar dit enkel als gevolg van de economische crisis die het transport gevoelig heeft doen dalen. Eenmaal uit de recessie mag men verwachten dat de CO_2-emissies te wijten aan het transport weer zullen toenemen.

Verder stelt de spreker dat de luchtkwaliteit in de binnensteden van Antwerpen en in het bijzonder Brussel, tot de slechtste van Europa behoort.

Fiscaal federalisme

Het federaliseringsproces heeft dan weer tot gevolg dat regionale parlementen meer en meer beslissen over transport en zijn effect, terwijl ze tegelijk hun uitgaven op dat vlak moeten afwegen tegen die voor ouderenzorg bijvoorbeeld. Dat is een hele uitdaging in een land dat twee van de meest fileverzadigde gebieden in de OESO telt.

Beter gebruik van de transportinfrastructuur

De spreker merkt op dat beter werkende infrastructuur kan helpen om de ongelijke verdeling van werkloosheid en vacatures over regio's en provincies heen op te lossen, en op die manier de economische prestaties te verbeteren.

1.2. Probleemstelling

Aan infrastructuur zelf is er geen tekort, er is geen reden om haar op grote schaal te gaan uitbreiden, behalve misschien bij flessenhalzen. Het probleem is eerder dat het gebruik van wegen en treinen geconcentreerd is in pieken.

Vraag is dus hoe het verkeer beter verdeeld kan worden. Daarbij moet vastgesteld worden dat een geïntegreerd infrastructuurplan op lange termijn ontbreekt. De visies zijn immers verspreid over verschillende beleidsniveaus: de federale, de regionale en de provinciale overheden. Nochtans hebben beslissingen over een bepaalde geografische locatie altijd overloopeffecten op de rest van het systeem.

De reden waarom Belgen vervolgens zo graag samen in de file staan of rechtop in een trein, is dat ze daar zo goed voor betaald worden. Hij noemt pendelsubsidies en bedrijfsauto's. In het bijzonder dat laatste systeem vinden buitenlanders moeilijk te geloven. Veel openbaar vervoer is vrijwel of geheel gratis. Slechts een klein deel van de kosten wordt betaald uit de kaartjesverkoop. De toenemende kosten van openbare dienstverplichtingen worden niet geïnternaliseerd.

1.3. Aanbevelingen

De eerste aanbeveling van de OESO is het opstellen van een omvattend plan met medewerking van alle betrokkenen, uitgaande van de economische kosten en opbrengsten. Die moeten op dezelfde manier berekend worden voor alle modi tegelijk. Ten tweede moet hard nagedacht worden over de noodzaak van alle dure pendelsubsidies. In een volgende fase kan men dan congestieheffingen introduceren tijdens de piekuren, niet alleen voor het wegverkeer maar ook voor het openbaar vervoer, dat al aan zijn maximumcapaciteit zit. Dat studenten en werkende mensen op hetzelfde moment de trein nemen, creëert geen enkele economische waarde.

Systemen van rekeningrijden

Die heffingen voor het gebruik van de weg bestaan trouwens nu al, merkt de spreker op, die de brandstoftaksen noemt maar ook de bedrijfsvoertuigen en de pendelsubsidies. Als resultaat is de pendelprijs wellicht licht positief. Het enige probleem is dat deze regeling geen rekening houdt met de congestie op een bepaalde plaats en een bepaald moment, terwijl net daarop moet gefocust worden. Als men gedragsverandering wenst, moet de prijs de congestie reflecteren. De kilometerheffing voor vrachtwagens naar Duits voorbeeld zal alvast geen effect hebben op de congestie, gezien zij plaats noch tijd in rekening brengt, al erkent de spreker dat haar afhankelijkheid van de voertuigeigenschappen wel een milieueffect genereert.

In een goed systeem wordt de heffing bepaald in reële tijd. Drie systemen kunnen daarbij vermeld worden. De Nederlanders probeerden er een te introduceren dat gebaseerd is op gps en dat nauwkeurig en onmiddellijk (binnen de minuut) prijzen varieert volgens de negatieve congestie-effecten. Zij slaagden echter niet vanwege te duur. Alleen al de opstart kost 3 tot 4% van het bbp, terugbetaling vergt vele jaren.

Londen, Stockholm en Oslo zetten een systeem met toegangstol voor hun stadscentra op, dat wel inkomsten genereert maar geen gedragswijziging. Eens ze de stad binnen zijn, zullen mensen juist zoveel mogelijk rondrijden om hun uitgave eruit te halen.

Sommige systemen combineren de toegangstol met het moment waarop men binnenrijdt. Ook hier is de gedragswijziging gering.

De twee laatste systemen kunnen ook tot gevolg hebben dat congestie en bijhorende pollutie zich verplaatst naar de voorsteden, zoals in Kopenhagen werd vastgesteld. Dit moet men ook trachten te vermijden.

Vraagstukken bij de introductie van rekeningrijden

De politieke probleemstelling van rekeningrijden luidt: hoe krijgt men mensen zover om te betalen voor iets dat ze vandaag voor niets krijgen? In ruil de voertuigbelasting verminderen, is een mogelijkheid. In landen waar dergelijke heffingen ingevoerd werden, stelt men vast dat er vooraf grote weerstand is, maar daarna steeds meer medestanders, omdat de congestie ook effectief vermindert.

Wat de praktische problemen betreft stelt men vooreerst vast dat op gps gebaseerde systemen niet alleen raken aan de privacy, maar ook erg duur zijn om op te zetten. Alle voertuigen moeten immers uitgerust worden met een specifieke unit. Misschien vormt mobiele telefonie een alternatief, de technologie evolueert snel. Een andere vraag is hoe men moet omgaan met buitenlanders en met de overloopeffecten naar andere regio's, zoals de vrachtwagens die de Duitse heffing ontwijken via de Franse Elzas.

Bovendien staat mobiliteitsbeleid niet op zich. Zo is de Belgische huisvestingsmarkt een van de meest rigide in de OESO, met zeer hoge transactietaksen. Dat geeft mensen niet veel keuze als ze op een andere plaats gaan werken. Ook de telecommarkt is niet de meest competitieve, waardoor België niet over het snelste internet beschikt. Hij concludeert dat zich beperken tot één domein geen optimale oplossingen garandeert.

Samengevat

De spreker vat samen dat efficiënte systemen alomvattend zijn, zonder uitzondering voor bijvoorbeeld gepensioneerden of studenten, dat ze instrumenten inzetten die differentiëren volgens de tijd, en dat ze ook de secundaire wegen opnemen om verschuivingseffecten te vermijden. Gezien de hoge kosten van het optimale systeem suggereert hij om te beginnen met ervaring op te doen op de plaatsen waar de grootste problemen zich voordoen, met name Brussel en Antwerpen.

2. Bespreking

2.1. Tussenkomst van mevrouw Karin Brouwers

Mevrouw *Karin Brouwers* betreurt dat, gezien de complexiteit van het probleem, de gedachtewisseling met minister Crevits over de stand van zaken van de invoering van de slimme kilometerheffing en het wegenvignet, en meer bepaald het proefproject in de regio rond Brussel, is uitgesteld. De heer Höj pleitte voor een integrale aanpak, maar in een land met verdeelde bevoegdheden is dat inherent moeilijk. Zo zijn de bedrijfsvoertuigen en de spoorwegen federaal.

De prijzen van het openbaar vervoer variëren volgens plaats en tijd lijkt moeilijk omdat veel met abonnementen wordt gewerkt. Voor het personenvervoer is dan weer een overeenkomst tussen de regio's nodig en eigenlijk zelfs breder. Hoe gaan andere OESO-landen hiermee om? Verwacht de heer Höj overal dergelijke gps-gebaseerde systemen? Kan Europa dan niet beter naar compatibiliteit streven?

Ten slotte vraagt mevrouw Brouwers waarom de heer Höj lokale proeven in Brussel en Antwerpen voorstelt, terwijl hij tegelijk waarschuwt voor overloopeffecten en verschuivingen. Is dat geen tegenspraak?

De heer *Jens-Christian Höj* antwoordt dat het Brusselse verkeersgebied veel ruimer is dan het Brusselse Gewest. Als buitenstaander ziet hij niet in waarom men dit stedelijke mobiliteitsgebied niet door een bovenregionale autoriteit kan laten beheren, maar hij beseft dat dit politiek gevoelig ligt.

De manier waarop treinkaartjes hier geprijsd worden, gaat tegen elke zakenlogica in: nieuwe gebruikers worden ontmoedigd door hoge prijzen en de bestaande krijgen alle denkbare verminderingen. In de Franse TGV is het omgekeerd: de prijzen stijgen naarmate men later boekt. Men betaalt dus de capaciteitsbeperking. Hij twijfelt er niet aan dat ook voor abonnementen formules kunnen uitgedacht worden die rekening houden met spitsuren. In de Londense regio wordt al met congestie rekening gehouden bij het prijzen van treinkaartjes.

Hij ontkent dat een kilometerheffing op gps gebaseerd hoeft te zijn, en geeft de Franse tolwegen als voorbeeld, maar men moet daar wel realistische verwachtingen over hebben. Ze leveren geld op maar garanderen geen gedragsverandering. Daarvoor moet men plaats en tijd in rekening brengen. Verder is hij niet bang voor incompatibiliteit. In de mobiele telefonie heeft de markt overeenstemming bereikt over open standaarden. Probleem blijft wel hoe men buitenlanders zonder gps-unit doet meebetalen. De heer Höj verwacht dat dergelijke heffingen overal zullen veralgemeend worden in het komende decennium, ook al zijn er vandaag geen concrete plannen.

Wat het opstarten van lokale initiatieven betreft erkent hij dat dit problemen kan geven, maar er is geen alternatief als men geen 3 tot 4% van het bbp wenst te spenderen aan het ideale systeem.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, herinnert aan de Zweedse ervaring waarbij het invoeren van de congestietaks in Stockholm en Göteborg geen verschuiving had veroorzaakt.

2.2. Tussenkomst van mevrouw Marleen Van den Eynde

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wijst erop dat veel gedrag door gewoonte bepaald wordt. Zijn Brussel en Antwerpen wat luchtpollutie betreft niet de meest vervuilde OESO-steden omdat ze het dichtst bevolkt zijn? Welke rol speelt de (fossiele) brandstofkeuze? Bij ons rijden immers bijzonder weinig voertuigen op aardgas of elektriciteit.

Staat de openbare dienstverlening niet tegenover de hoge belastingdruk? Wat nog dat openbaar vervoer betreft stelt het lid dat promotie niet zal volstaan zolang dat openbaar vervoer niet veilig, comfortabel en stipt is.

Zij verwacht weinig van de woonmarkt omdat de Vlaming volgens haar heel honkvast is en de afstanden relatief beperkt blijven.

De regionalisering ziet zij niet als bron van mobiliteitsproblemen, integendeel, zij leidde tot een sterkere economie, zoals de havens aantonen. Ook interregionale samenwerking is geen oplossing in een land met te erg uiteenlopende culturen.

De heer *Jens Christian Höj* antwoordt dat andere federale staten in de OESO niet op dezelfde mobiliteitsproblemen stuiten als België. In grote federale staten zoals Australië of de VS zijn de overloopeffecten natuurlijk klein maar Zwitserland is van een vergelijkbare schaal. Hij denkt dan ook niet dat het ontbreken van een goed functionerende infrastructuur inherent is aan de federale bestuursvorm, al is het wel lastiger voor politici om oplossingen te doen aanvaarden in alle deelgebieden.

Pollutie wordt tot in de details bestudeerd in de EU. Blijkt inderdaad dat een van de grootste vervuilers de dieselauto in een file is. En daaraan heeft België dankzij de fiscale ondersteuning geen gebrek. Een auto in de Brusselse binnenstad kan gemakkelijk tot 100 keer meer vervuilen dan op de autosnelweg. Zij zorgen ervoor dat Brussel-Antwerpen meer vervuild is dan de Nederlandse Randstad, die een vergelijkbare omvang heeft, en dan gebieden in het Verenigd Koninkrijk met meer inwoners en wegen.

Het gebruik van elektrische voertuigen ligt overal laag, in geen enkel land is de schaal significant. Het milieueffect bestaat voornamelijk uit verplaatsing van de vervuiling en de CO_2-emissie van de binnenstad naar de elektriciteitsproductie.

Openbaredienstverplichtingen vindt hij vanzelfsprekend, maar men mag niet vergeten dat ze betaald worden. Vraag is dan wat het geschikte niveau is. Sommigen noemen een bushalte op 750 meter van elke woning krankzinnig, maar het punt is eerder: als men dat wil, moet men beseffen wat dit kost en het niet iemand anders laten betalen. Volgens de OESO kunnen deze verplichtingen efficiënter ingezet worden door ze te laten betalen door wie ze oplegt.

De spoorweginfrastructuur was optimaal in het België van voor de Eerste Wereldoorlog, maar is nu gedateerd. Zij heeft de trek naar de voorsteden en het vertrek van het bedrijfsleven uit de steden niet gevolgd. In tegenstelling tot bussen en auto's is zij niet flexibel en snel genoeg. De spreker verwacht dan ook steeds meer autoverkeer, net als in de VS, waar zowel mama, papa als alle volwassen kinderen hun eigen auto hebben.

Dat de Belgen vandaag zo honkvast zijn, is eerder door transactiekosten dan cultureel bepaald. De verspreiding van familienamen toont dat dit een eeuw geleden anders was.

Wat de havens betreft stelt hij vast dat men getracht heeft het laden en lossen van de schepen uit de havens weg te krijgen door faciliteiten te bouwen langsheen de waterwegen. De heer Höj heeft vragen bij het bouwen van deze infrastructuur voor grote multinationals, die zich dit zelf wel kunnen permitteren. Zij wordt ook niet altijd even intensief gebruikt. Veel van die infrastructuur heeft geen gunstige kosten-batenanalyse. Dat komt doordat de infrastructuur voor het vervoer over de binnenwateren vooral geschikt is voor bulktransport, terwijl België vooral containers invoert. Hij heeft zijn bedenkingen bij het overladen van containers van grote schepen naar binnenschepen om ze iets meer landinwaarts op vrachtwagens te zetten.

2.3. Tussenkomst van de heer Marino Keulen

De heer *Marino Keulen* ziet de uiteenzetting als een theoretische blauwdruk voor een 21e-eeuws mobiliteitsbeleid, maar wijst er meteen op dat in de praktijk alles met alles verbonden is en historisch gegroeid. Zo compenseren de bedrijfsauto's voor een deel de hoge loonkosten. De aanbevelingen zonder meer uitvoeren vereist een tabula rasa.

Verder vindt hij dat bovenop de missing links ook bijkomende capaciteit moet gecreëerd worden. Wegen zijn vaak geconcipieerd voor het verkeer van midden de jaren 80 maar dat is sindsdien verdubbeld. Een verschuiving naar het verzadigde openbaar vervoer kan dat niet geheel opvangen zelfs niet bij prijsdifferentiatie. Er is ook daar een capaciteitsprobleem en een probleem van aanbod, zeker in de dalmomenten in kleine gemeenten. Is de spreker het daarmee eens met de vaststelling dat er een tekort aan wegcapaciteit is?

Verder vraagt hij zich af of rekeningrijden niet Europees geregeld moet worden. Hij wijst op de scherpe concurrentie tussen Antwerpen en Rotterdam, hetgeen bijvoorbeeld mede

de reden vormt waarom de IJzeren Rijn er maar niet komt. Nederland wenst de concurrentiepositie van de haven van Rotterdam te vrijwaren.

Het lid waardeert het pleidooi voor thuiswerk.

Wat de kritiek op de dieselbrandstof betreft, wijst hij op de tegenstrijdige en daardoor verwarrende informatie. Diesel scoort slecht voor fijn stof maar is beter voor CO_2.

De gratis bussen in Hasselt hebben geen modal shift veroorzaakt, want trokken vooral voetgangers en fietsers aan. Maar dat er absoluut iets moet gedaan worden aan de files is duidelijk. Hun economische schade wordt door de EU op 8 miljard euro per jaar becijferd, voornamelijk voor Vlaanderen. Moet, naast de bijkomende wegcapaciteit, de organisatie van het openbaar vervoer voortaan niet door de vraag worden gestuurd?

De heer *Jens Christian Höj* erkent dat men niet vanaf nul kan beginnen. Hij gelooft niet dat veel bijkomende capaciteit nodig is, ook al zijn er nog tweebaansautowegen. Omdat uitbreiding tot drie of vier banen ongelooflijk duur is, in het bijzonder in stedelijke gebieden, verkiest de spreker een betere exploitatie van wat er al is, al sluit hij nieuwe N-Z-verbindingen, die niet langs Brussel passeren, niet uit. De noordelijke arbeidsreserve slinkt immers, terwijl in het zuiden arbeidskrachten voorhanden zijn. Een andere optie is de woningmarkt en de verhuis fiscaal aanpakken. Daarnaast moeten ook de flessenhalzen worden weggewerkt, maar die bevinden zich alle in Brussel. In Antwerpen kunnen bestaande wegen beter gebruikt worden, zo worden bestaande toltunnels niet gebruikt omdat een andere ernaast gratis is.

De heer *Marino Keulen* vraagt daarop aanvullend of ook de overheden hun diensten niet moeten decentraliseren.

Volgens de heer *Jens Christian Höj* wordt de aanbodsturing veroorzaakt door de openbare dienstverplichtingen waarvoor niet wordt betaald. De lokale overheden die dit openbaar vervoer vragen zelf laten betalen, zal al veel problemen oplossen volgens hem. Men moet inzien dat gratis niet bestaat. Op zich kan echter zowel een centralistisch als een gedecentraliseerd model werken, de OESO is op dat vlak erg gevarieerd.

Vooral op het gebied van vrachtwagens treedt Europa coördinerend op. Dat komt door hun veel grotere impact op de wegdegradatie. Op dat vlak is een vrachtwagen te vergelijken met duizenden auto's. De problemen die personenvervoer veroorzaakt op het vlak van pollutie en congestie zijn daarentegen veel meer lokaal en moeten dan ook op dat niveau opgelost worden.

De heer *Marino Keulen* vindt het ongehoord dat hele bevolkingsgroepen in Vlaanderen, zoals de 65-plussers, ongeacht hun inkomen gratis met de bus rijden, en waardeert dan ook dat de OESO erop wijst dat in de economie niets gratis is.

2.4. Tussenkomst van de heer Steve D'Hulster

De heer *Steve D'Hulster* wil weten of over de OESO-aanbevelingen ook met de federale en gewestelijke regeringen wordt overlegd. Hij geeft het pleidooi voor een omvattend langetermijnplan als voorbeeld. Vervolgens wil hij weten hoe andere OESO-landen omgaan met de bedrijfswagen of alternatieven zoals een mobiliteitsbudget.

De heer *Jens Christian Höj* ontving de Vlaamse minister van Mobiliteit in Parijs maar zij kon hem niet overtuigen van haar bezwaren. Het rapport blijft staande. Er wordt regionaal gepland en dat is ook nodig, maar tegelijk zinloos als er niet gecoördineerd wordt.

Inzake bedrijfswagens stelt hij dat ook andere landen mobiliteit subsidiëren maar hier gebeurt dat op een verbluffende schaal. Wie weigert een dikke BMW voor de prijs van 2000 tot 2500 euro per jaar? Het systeem is niet fiscaal neutraal en het is vanzelfsprekend dat bedrijven de goedkoopste manier zoeken om het salaris samen te stellen. Welnu, de bedrijfswagen kunnen zij aftrekken en ook de werknemer wordt niet belast. Het – wellicht onbedoelde – gevolg is dat België in vergelijking met de andere OESO-landen veruit het hoogste aantal bedrijfswagens per inwoner heeft. De OESO beveelt dan ook aan om ze op dezelfde manier te belasten als andere arbeidsinkomsten. Die aanbeveling geldt ook voor de gratis openbaarvervoerabonnementen.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* pleit voor nuance. Sommige werknemers, zoals vertegenwoordigers, hebben die auto nodig voor hun werk en niet als vorm van loon.

De heer *Jens Christian Höj* antwoordt dat hogere belasting er juist voor zal zorgen dat men de mensen overhoudt die dergelijke auto's werkelijk nodig hebben. Mensen kunnen dat best voor zichzelf uitmaken.

2.5. Tussenkomst van de heer Egbert Lachaert

De heer *Egbert Lachaert* erkent de rationele nadelen van bedrijfswagens maar als men het systeem op termijn afbouwt, moet er wel een andere fiscale stimulans voor werkenden in de plaats komen. Zijn er internationale voorbeelden van die compensatie?

De heer *Jens Christian Höj* antwoordt dat politici nodig zijn om keuzes te maken. Als zij voor het erg dure systeem van bedrijfswagens kiezen, moeten daar elders de kosten voor betaald worden. Als de bedrijfswagens met hun dieselmotoren immers gespaard blijven, zal men voor het overblijvend vervoer iets moeten voorzien om de globale pollutie en de congestie te verkleinen, bijvoorbeeld andere auto's of openbaar vervoer.

Ruimer bekeken is dat bovendien een enge denkwijze in het licht van de fiscale duurzaamheid. België wordt geconfronteerd met een van de grootste kostenstijgingen ten gevolge van de veroudering. Zij is al begonnen en zal alleen maar toenemen. In dat perspectief zijn bedrijfswagens een luxe.

2.6. Tussenkomst van mevrouw Lies Jans

Mevrouw *Lies Jans* meent dat men de aanbevelingen ook op de huidige situatie kan toepassen zonder tabula rasa. Het pleidooi voor een integrale langetermijnvisie betekent voor haar dat Vlaanderen ook inspraak moet krijgen in het spoorbeleid. Men moet ook in het achterhoofd houden dat onze federale structuur anders is dan die in andere federale landen. Ze is daarbij van oordeel dat mobiliteit in de toekomst aan één overheid moet toekomen.

Hoe kan volgens de OESO het rekeningrijden, dat door iedereen bepleit wordt maar door niemand toegepast, concreet worden? Het zou ook in de ons omliggende landen moeten worden toegepast wil het effectief zijn. Hierbij wijst zij er ook op dat de verzadiging van het openbaar vervoer zich niet overal in Vlaanderen voordoet maar vooral in de Vlaamse Ruit. Ook zij vindt dat het huidige beleid te veel op aanbod gebaseerd is. Dat de heer Höj het decreet Basismobiliteit bizar noemde, moet de aanzet zijn voor alle fracties om op een andere manier te gaan denken en het gratisbeleid in vraag te stellen.

Op basis waarvan stelt de spreker dat het hele wegennet moet meegenomen worden in het rekeningrijden? Zoals reeds gesteld werd, toont het voorbeeld van Stockholm dat het effect op het onderliggende wegennet beperkt is.

Ten slotte vraagt het lid meer uitleg bij de veralgemening van de kosten-batenanalyse als standaardinstrument.

De heer *Jens Christian Höj* antwoordt dat rekeningrijden zowat overal ter wereld al lang bestaat en noemt tolwegen in Frankrijk en Italië, bruggen in Denemarken, de steden vermeld in het rapport als Oslo enzovoort. Volgens hem is het niet zozeer een kwestie van organisatie en is die in België niet zo verschillend van andere landen: de trein wordt over het algemeen op een hoger niveau beheerd dan de bus. Waar België wel verschilt, is de totale afwezigheid van prijssignalen.

Secundaire wegen zijn belangrijk. In Stockholm doet zich geen verschuiving voor omdat het een kleine stad is. In Londen is dat wel het geval. Het hangt af van de stedelijke dichtheid. Hij vermoedt dat Antwerpen en Brussel meer op Londen lijken dan op Stockholm.

Er rijzen vragen bij de ernst van de vele kosten-batenanalyses die in Vlaanderen worden gemaakt. Ze worden vaak gebruikt bij de aanleg van tramlijnen. Als men iets verandert aan de centrale variabelen, verandert het resultaat totaal. Het is dus erg gemakkelijk om dat te doen en het gewenste resultaat te voorschijn te toveren. Hoe bepaalt men bijvoorbeeld de waarde van een mensenleven? Het antwoord van economen varieert van 1 tot 5 miljoen euro. Belangrijker dan de waardering op zich is daarom dat men consequent dezelfde variabelen hanteert over de hele analyse. In Nederland controleert het Centraal Planbureau of dat het geval is. Men moet beseffen dat ze geen juiste antwoorden geven maar vergelijkbare. Het komt erop aan te achterhalen waaraan men geld het beste spendeert. Het subsidiëren van een kusttramlijn voor gepensioneerden is een mooi voorbeeld van hoe het mis kan gaan.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, merkt op dat het op vraag van het parlement is dat bij een plan-MER voor grote infrastructuurwerken altijd een maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt gemaakt. Hij geeft de Oosterweelverbinding en de Limburgse tramverbinding als voorbeelden.

2.7. Tussenkomst van de heer Björn Rzoska

De heer *Björn Rzoska* stelt vast dat de tweejaarlijkse OESO-rapporten sinds 2009 steeds meer uitgesproken aanbevelingen over mobiliteit doen en verwacht dat dit nog even zo zal doorgaan. Het is daarbij niet helemaal correct dat de diverse partijen uit het rapport citeren datgene wat in hun kraam past. Wat de kritiek op de bedrijfswagens betreft wil hij zich dan ook beperken tot het formuleren van de hoop dat hun gunstregime wordt aangepakt in de volgende regeerperiode in het kader van een grondige, structurele benadering van zowel het loonkosten- als het mobiliteitsprobleem. Dat iets in de loop der tijden gegroeid is, is geen reden om het niet in vraag te stellen. De economische kosten die de huidige mobiliteit veroorzaakt, maakt een verschuiving van de lasten op arbeid naar milieu noodzakelijk. Het lid gelooft in de potentie van de slimme kilometerheffing en de link met plaats en tijd is daarbij een belangrijk gegeven. Hij merkt ook op dat zelfs Febiac nu al een systeem heeft uitgewerkt, zelfs met sociale correcties.

Hoewel hij gelooft in de dienstverlening van het openbaar vervoer, erkent hij dat niets gratis is, dat het beter kan en dat de discussie moet gevoerd worden over een bijdrage naar beste vermogen door iedereen.

Wat de steden betreft, zullen we de weg der internationale voorbeelden moeten volgen, als we ze leefbaar willen houden.

De heer Rzoska drukt ten slotte de wens uit dat een volgend rapport in 2015 niet dezelfde aanbevelingen als nu zal moeten formuleren.

De heer *Jens Christian Höj* heeft de indruk dat de punten die hij maakte, over het algemeen aanvaard worden, wat niet altijd en overal het geval is.

2.8. Tussenkomst van mevrouw Griet Smaers

Mevrouw *Griet Smaers* waardeert als politica de inbreng van het economische perspectief op infrastructuur en mobiliteit. Zij onthoudt dat duurzaamheid, gezondheid en milieu aandachtspunten moeten blijven naast het congestieprobleem. Zij is blij met de band die gelegd wordt met arbeid, economie en werkgelegenheid. Naast de loonkosten gaat het om arbeidsduur en -organisatie, planning en flexibiliteit.

Zijn er buitenlandse voorbeelden van een snelle vergroening van het wagenpark en het vinden van maatschappelijke steun daarvoor? Is gedifferentieerde tarifering realiseerbaar in een openbaar vervoersysteem dat door een publieke instantie wordt georganiseerd en niet geprivatiseerd werd?

De heer *Jens Christian Höj* pareert met de vraag wat een groenere vloot is. Diesel is energie-efficiënter maar tegelijk veel vervuilender op het vlak van fijn stof. Het hangt ervan af welk aspect men naar voren schuift. De productie van elektrische auto's is op energievlak juist vervuilender dan die van gewone, in het bijzonder de batterijen. Hij wijst erop dat al deze vragen tot niets dienen als het betrokken voertuig vervolgens stilstaat in een file. Daar iets aan doen heeft meer milieueffect dan de adoptie van de laatste technologie. Uiteindelijk is dat ook de reden geweest waarom men in Londen de stadstol heeft aanvaard: de snelheid waarmee auto's zich voortbewogen was ondertussen gezakt onder die van de koetsen uit de tijd van koningin Victoria. De spreker is ervan overtuigd dat vooral rekeningrijden en congestietaksen een stap vooruit betekenen. Hun effect is onmiddellijk, terwijl de tijdshorizon van vergroening die van de gemiddelde levensduur van auto's is en dat is twaalf jaar.

Openbaar vervoer is geen probleem op zich, maar wel de manier waarop men de openbare dienstverplichting definieert. Vervolgens moet men een prijs plakken op het aanbod, zodat men kan vergelijken met alternatieven. Voor mensen die geen auto rijden, kan dat een taxi zijn. Rondrijdende plattelandsbussen zonder passagiers hebben een negatieve mentale impact. De heer Höj meent zich te herinneren dat een bus voor tweederde moet gevuld zijn om de CO_2-emissie van een auto met 1,3 passagiers te halen. Zo ook weegt een trein een veelvoud aan wagens, hetgeen hem doet besluiten dat het openbaar vervoer alleen groen is met voldoende mensen erin.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Karin BROUWERS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

bbp	bruto binnenlands product
EU	Europese Unie
Febiac	Belgische automobiel- en tweewielerfederatie
gps	global positioning system
MER	milieueffectrapport
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economique (= OESO)
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
TGV	Train à Grande Vitesse
VS	Verenigde Staten