

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



Zitting 2007-2008

22 oktober 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

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Joris Vandenbroucke**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

1119 (2006-2007)

- Nr. 1: Voorstel van resolutie
- Nr. 2: Verslag over hoorzitting

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft op dinsdag 16 oktober 2007 het 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 verworpen.

I. TOELICHTING DOOR DE EERSTE INDIENER, DE HEER ELOI GLORIEUX

De heer *Eloi Glorieux* hield op 27 maart 2007 een toelichting bij dit voorstel van resolutie tijdens de behandeling van de vraagstelling over het wegenvignet die uitmondde in een debat in commissie (Zie Handelingen Zittingsjaar 2006-07 C150 – OPE 13 – 27 maart 2007).

De invoering van dat wegenvignet werd niet alleen in Nederland gecontesteerd, maar ook door provinciale en gemeentelijke politici, door talrijke handelaars uit de grensstreek en door een aantal zeer belangrijke organisaties die ons allemaal, de een al wat meer dan de andere, na aan het hart liggen – hij denkt aan de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO), de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) en de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad). Alle hebben ze zich heel duidelijk uitgesproken tegen het wegenvignet en voor de invoering van een 'slimme' kilometerheffing. Op 7 februari 2007, dus nog niet zo lang geleden, zei UNIZO in een persbericht nog het volgende: "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."

Ook de Minaraad stelt heel duidelijk dat het meest wenselijke heffingsstelsel datgene zal zijn dat over de hele lijn, dus op alle indicatoren, het beste resultaat oplevert. In dit opzicht pleit de Minaraad dus ook voor een slimme kilometerheffing omdat dit het meeste baten oplevert, zowel vanuit mobiliteitsoogpunt als vanuit milieukundig en sociaal oogpunt.

Wat is een slimme kilometerheffing? Een slimme kilometerheffing is een afstandsgerelateerde heffing die onder meer rekening houdt met de plaats en het tijdstip van de verplaatsing, dus in piek- of daluren en op congestiegevoelige plaatsen, dus in verstedelijkt gebied of daarbuiten. Ze houdt ook rekening met de milieukeurmerken van het voertuig en het rijgedrag. Op die manier wordt niet zozeer het

vrachtwagen- of autobezit belast, maar wel in de eerste plaats het gebruik ervan. Dat is veel meer in overeenstemming met het principe 'de vervuiler betaalt'.

De Minaraad stelt voor om de heffing op het volledige wegennet in te voeren. Dat is logisch om te voorkomen dat dit in het kleine Vlaanderen tot sluipverkeer zou leiden. De Minaraad pleit ook voor een gefaseerde invoering: eerst voor het zware vrachtvervoer en vervolgens voor personenvervoer. Die invulling kan op verschillende manieren gebeuren. Er kan een maximale formule worden toegepast, waarbij externe kosten van het wegverkeer worden aangerekend. Er kan ook een budgetneutrale heffing worden ingevoerd, waarbij de gemiddelde chauffeur evenveel wordt belast als voorheen.

Er zijn ook verschillende mogelijkheden over waar de opbrengsten heengaan. De Minaraad pleit ervoor om ze te besteden aan een verlaging van de sociale lasten en een beter openbaar vervoer. In beide gevallen ontstaat in elk geval een sociaal herverdelend effect, waar we zeker voorstander van zijn.

Verkeerseconomen hebben berekend dat door de invoering van zo'n slimme kilometerheffing zowat 15 procent van de automobilisten de spits zullen mijden, wat zeker niet marginaal is. Daarnaast zal ook ongeveer 15 procent van de gereden kilometers vermeden worden, wat zeker en vast ook niet marginaal is. Als dit zou worden ingevoerd, zou de 'modal shift' voor personen- en goederenvervoer in de hand worden gewerkt. De Minaraad beklemtoont verder dat de milieuwinst van een slimme kilometerheffing heel duidelijk is. Niet alleen zullen het gereden aantal kilometers en de CO₂-uitstoot afnemen, maar ook andere pollutanten die afkomstig zijn van het autoverkeer zoals stikstofoxiden (NO_x), fijn stof, polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's), vluchtige organische stoffen (VOS) enzovoort.

Een slimme kilometerheffing is niet alleen vanuit verkeerskundig en ecologisch oogpunt een positieve zaak, maar ook vanuit sociaal oogpunt. Het is volgens de Minaraad het meest sociale van alle wegheffingsystemen en zal zeker socialer zijn dan het huidige belastingsstelsel. De meest kwetsbare groepen zullen het meest profiteren van de verminderde druk van het verkeer en het verbeterde aanbod en de betere dienstverlening van het openbaar vervoer en van het feit dat het gebruik van de wagen meer wordt belast dan de aankoop ervan, de zogenaamde variabelisering. Dat speelt in het voordeel van de minder kapitaalkrachtigen in onze samenleving.

Minister Van Brempt argumenteerde tegen een slimme kilometerheffing dat we ervoor moeten zorgen dat mensen nog op en van het werk geraken.

Dergelijke uitspraak doet twijfels rijzen over de waarde van de basismobiliteit, waarin we tijdens de laatste legislaturen vele miljoenen hebben geïnvesteerd. Op zich klopt de redenering wel dat er rekening mee moet worden gehouden. Het is dan ook logisch dat bij de invoering van een slimme kilometerheffing een aantal flankerende maatregelen moeten worden genomen. Zo is het nodig dat er werk wordt gemaakt van de ontsluiting van de bedrijventerreinen via het openbaar vervoer. Voorts moet de nodige ondersteuning worden gegeven aan de modal shift, zowel voor het personen- als het goederenverkeer. Er moet ook meer aandacht gaan naar het promoten van carpooling, ‘carsharing’, bedrijfsvervoersplannen, mobiliteitscheques enzovoort. Het is zeker noodzakelijk dat we de basismobiliteit in deze zin volledig herevalueren en indien nodig binnen deze basismobiliteit nieuwe prioriteiten stellen.

Bij de slimme kilometerheffing vindt een verschuiving plaats van de verkeersbelastingen. Het gaat hier voor alle duidelijkheid niet om een belastingverhoging, tenzij men ervoor kiest om ook externe kosten mee door te rekenen. De vaste kosten zoals de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling en het eurovignet voor vrachtwagens boven 12 ton zouden worden afgeschaft en vervangen door een ecologisch gemoduleerde kilometerheffing. Personen die voor een schone en zuinige wagen kiezen, die minder kilometers afleggen, die buiten de spitsuren op minder congestiegevoelige wegen rijden, zullen financieel worden beloond.

Er moet ook worden gewezen op een aantal minder evidente of onzichtbare opbrengsten. Door het feit dat er minder verkeersopstoppingen zullen zijn, zal er minder luchtvervuiling zijn, zullen er minder ongevallen zijn en dus minder verkeersslachtoffers. Dat brengt aanzienlijke maatschappelijke baten met zich mee. We zouden het best met zo veel mogelijk landen in 2012, zo mogelijk nog vroeger, samen in een nieuw systeem van slimme kilometerheffing stappen, eventueel om te beginnen alleen voor vrachtwagens. Ook in Nederland zal er gefaseerd worden gewerkt. In Duitsland bestaat al een kilometerheffing voor vrachtwagens. We zouden op zijn minst met de Benelux-landen kunnen beslissen om zo’n kilometerheffing in te voeren.

De apparatuur voor een slimme kilometerheffing bestaat al, zodat er rekening kan worden gehouden met de tijd en de plaats. Op die manier zijn aparte tolheffingen aan bruggen en dergelijke niet meer nodig. Ook de ecoscore van de wagen kan worden verrekend. Dit alles kan met een soort gps-systeem via de satelliet gebeuren. In Nederland wordt dit volop uitgewerkt. We doen dan ook een oproep om samen met Nederland en de andere gewesten dit systeem over te nemen.

In het voorstel van resolutie vragen de Groenen aan de Vlaamse Regering om samen met de andere gewesten en om samen met Nederland en Luxemburg te werken aan de gezamenlijke invoering van een ecologisch gemoduleerde slimme kilometerheffing die gedifferentieerd kan worden naar plaats, tijd en milieukenmerken van het voertuig. Zij vragen ook dat de opbrengsten van een slimme kilometerheffing zouden worden aangewend om de bestaande verkeersbelasting te verminderen of af te schaffen, om te investeren in beter en meer openbaar vervoer en om een sociale herverdeling door te voeren.

Het spreekt voor zich dat Groen! bereid is om via amendementen dit voorstel van resolutie verder uit te werken. De fractie van Groen! is in elk geval zeer verheugd over de beslissing van de minister-president om alvast het wegvignet overboord te gooien en op een constructieve, positieve wijze met Nederland naar een gezamenlijke oplossing te zoeken.

II. BESPREKING EN STEMMING

Tijdens de behandeling van de diverse vragen om uitleg en de interpellatie over wegbeprijzing en rekeningrijden op dinsdag 16 oktober 2007 in commissie werd ingevolge een beslissing van de commissie besloten om de bespreking van het voorstel van resolutie van Groen! over de invoering van een slimme kilometerheffing te koppelen aan dit debat (Zie Handelingen Zittingsjaar 2007-2008 C26 – OPE 3 – 16 oktober 2007).

Uiteindelijk werd het 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 unaniem met twaalf stemmen verworpen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Joris
VANDENBROUCKE

Marc
VAN DEN ABELEN