

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



Zitting 2005-2006

14 april 2006

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Eloi Glorieux, Rudi Daems en Jos Stassen –

betreffende de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in Vlaanderen

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jan Penris**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

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

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

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

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

382 (2004-2005)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie behandelde op 22 maart 2006 het voorstel van resolutie van de heren Eloi Glorieux, Rudi Daems en Jos Stassen betreffende de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in Vlaanderen (*Parl. St.* VI. Parl. 2004-05, nr. 382/1).

1. Toelichting door de hoofdindieners

De heer *Eloi Glorieux* licht het voorstel toe. Het gaat hier om een voorstel van resolutie betreffende de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in Vlaanderen. Het voorstel werd al bijna een jaar geleden ingediend. Ondertussen is er rond de wegentol en dergelijke al heel wat gebeurd. Het is echter niet duidelijk welke richting de regering uit wil. Daarom heeft Groen! het voorstel van resolutie gehandhaafd. Het voorstel wil een kilometerheffing voor vrachtwagens op een gefaseerde wijze invoeren.

Groen! baseert zich deels op de ‘quickscanstudie’, uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Regering. De belangrijkste vraag is wat het doel is van de invoering van een vignet of tol. Is het de mobiliteit sturen, de verkeersdruk verminderen, de milieudruk van het verkeer reduceren, de spitsuren spreiden om zo de files korter te maken of nieuwe autowegen financieren? Mits er een duidelijke keuze is, staat niets de invoering van een algemeen systeem van tolheffing in Vlaanderen in de weg. Het grote probleem is dat er binnen de meerderheid geen overeenstemming is over de concrete doelstelling van zo’n kilometerheffing.

De CD&V-fractie wees er al op dat de invoering van een Vlaams wegvignet ten minste het voordeel heeft dat men buitenlandse vrachtwagens kan laten meebetalen voor het gebruik van de wegen. De heren Carl Decaluwe en Ludwig Caluwé hebben daar al voor gepleit. Talmen met de invoering van een wegvignet of een vergelijkbare heffing, betekent dus de nodige inkomsten in de tussentijd mislopen.

De keuze voor een tolheffing moet volgens de heer Glorieux een duurzaamheidsfactor in zich houden. Dit voorstel van resolutie wil bij de keuze van de verrekking van kosten de nadruk leggen op de behoefte aan een duurzaam mobiliteitsbeleid. Een verschuiving binnen de Vlaamse verkeersbelastingen moet vooral gericht zijn op het realiseren van duurzaam-

heidsdoelstellingen. Dat moet duidelijk de prioriteit zijn en niet het genereren van nieuwe middelen om de aanleg van nieuwe wegen of missing links te financieren. Ook verkeersveiligheid is een belangrijke prioriteit.

Om al die redenen is het wenselijk te kiezen voor een verschuiving en geen verhoging van de verkeersbelastingen door in eerste instantie de bestaande belastingen, het Eurovignet voor vrachtwagens boven de 12 ton, de verkeersbelasting, de belasting op de inverterstelling af te schaffen. Vervolgens is het nodig die belastingen te vervangen door een kilometerheffing op alle Vlaamse wegen, voorts een kilometerheffing gefaseerd in te voeren eerst voor zware vrachtwagens, dan voor alle vrachtwagens. Ten slotte moet een ecologische modulering van de kilometerheffing mogelijk worden waarbij de heffing afhankelijk is van de plaats, de tijd en het wegvak. Door de modulering moeten vrachtwagens die minder vervuilen, een lagere heffing betalen.

Het is wenselijk om bij een grondige verschuiving van de verkeersbelastingen in Vlaanderen niet over één nacht ijs te gaan. Daar bestaat geen gevaar voor gezien de vele maanden studie ook door het kabinet en de regering. In het rapport ‘Quickscan Wegenvignet’ van het departement LIN wordt gewezen op het ‘volger’-voordeel dat Vlaanderen heeft, doordat men kan leren uit goede en slechte voorbeelden uit andere Europese landen. Er zijn geen wezenlijke beletsels om een heffingensysteem ook in de typisch Vlaamse situatie met een heel dicht wegwet en veel op- en afritten, in te voeren, op voorwaarde dat men de juiste toepassingswijzen en technieken kiest. Toch is een geleidelijke aanpak volgens de heer Glorieux, te verkiezen, zodat men modellen die in het buitenland al veelvuldig beproefd werden, in de Vlaamse praktijk kan toetsen.

De technische randvoorwaarden voor de invoering van een kilometerheffing zijn van groot belang. In het ‘Quickscan-rapport’ worden ze voldoende aangegeven. Zo staat er dat de kilometerheffing het best kan worden toegepast over het hele wegennet, en niet enkel op de hoofdwegen en de primaire wegen, om sluisverkeer naar secundaire of lokale wegen te voorkomen. Bij de keuze van de controletechnologie, transponders bijvoorbeeld ‘on board units’ enerzijds en bakens op of langs de weg of GPS-detectiesystemen anderzijds, moet rekening worden gehouden met de kostprijs van het systeem, de flexibiliteit van het systeem, de fraudegevoeligheid, de afstemming op

systemen in het buitenland en de bescherming van de privacy van de chauffeurs.

Het is evident dat ook wordt samengewerkt met de andere overheden van dit land. Het zou een goede zaak zijn dat de drie gewesten het eens worden over een geïntegreerd systeem. Als men rekening houdt met de richting die Europa op middellange termijn uit wil, dan moet dat zeker mogelijk zijn.

In het voorstel van resolutie wordt aan de Vlaamse Regering gevraagd de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling en het Eurovignet voor vrachtwagens te vervangen door een sturende kilometerheffing. Die vervanging moet in verschillende stappen gebeuren. In eerste instantie wordt zo snel mogelijk een kilometerheffing met een ecologische modulering voor vrachtwagens van meer dan 12 ton ingevoerd. Vervolgens wordt de kilometerheffing uitgebreid tot alle vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. Ten slotte wordt de veralgemeende kilometerheffing voor vrachtwagens verder gemoduleerd, rekening houdend met het tijdstip, bijvoorbeeld of men al dan niet in spitstijden rijdt, en met de zones, namelijk of men al dan niet in congestiegevoelige zones rijdt.

In de tweede plaats vraagt het voorstel van resolutie te onderzoeken of bestaande en geplande tolheffingen voor tunnels of bruggen, met name de bestaande tolheffing voor de Liefkenshoek tunnel en de geplande tolheffing voor de nieuwe Oosterweelverbinding, voor vrachtwagens niet beter kunnen worden geïntegreerd in een stelsel van een veralgemeende kilometerheffing voor vrachtwagens.

Ten derde vraagt het voorstel aan de regering bij de fiscale omzetting de aanbevelingen te volgen van de studie 'Quickscan Wegenvignet' van het departement LIN, in het bijzonder de kilometerheffing voor vrachtwagens toe te passen voor het hele wegennet en bij de keuze van de controletechnologie rekening te houden met de kostprijs van het systeem, de flexibiliteit van het systeem, de fraudegevoeligheid, de afstemming op systemen in het buitenland, met de behoeften van occasionele gebruikers van de wegen enzovoort.

Voorst wordt aan de regering gevraagd om onderhandelingen te starten met de federale overheid over de inning van de bestaande verkeersbelastingen en het handhavingsbeleid en tevens onderhandelingen te starten met de andere gewestoverheden om uit het nationale Eurovignet te stappen.

De heer Eloi Glorieux is er zich van bewust dat sinds de indiening van het voorstel al één en ander gebeurd is, maar het is nog niet duidelijk wat de regering precies wil. Het is evenmin duidelijk wat het doel van een kilometerheffing zal zijn, eerder ecologisch of vooral om middelen te genereren. Daarom handhaaft Groen! het voorstel van resolutie.

2. Bespreking

De heer *Jan Penris* zegt dat zijn fractie het voorstel van resolutie met een zekere sympathie bejegt. Het Vlaams Belang is immers ook voorstander van een zo snel mogelijke invoering van een wegenvignet. Zo snel mogelijk betekent echter ook zo eenvoudig mogelijk met de momenteel voorhanden zijnde technieken. Hij pleit ervoor om het systeem technisch niet te gecompliceerd te maken. De invoering van een wegenvignet mag inderdaad geen bijkomende belasting zijn maar een verschuiving van bestaande belastingsstelsels. Het moet de verkeersbelasting, de belasting op inverkeerstelling en het Eurovignet vervangen.

De heer Penris is het er ook mee eens dat bij de invoering van een nieuw fiscaal instrument bestaande of nieuwe tolheffingen achterwege gelaten kunnen worden. Een wegenvignet zal extra inkomsten genereren doordat buitenlandse gebruikers van het wegennet mee zullen betalen. Dan moet er geen extra tol geheven worden voor het gebruik van bepaalde kunstwerken. De meeropbrengsten van een algemeen wegenvignet moeten gebruikt worden voor infrastructuurinvesteringen bijvoorbeeld de BAM.

Het Vlaams Belang is het niet helemaal eens met de heer Glorieux. Het is geen voorstander van de kilometerheffing zoals hij ze ziet. In de eerste plaats omdat het momenteel technisch te gecompliceerd is. Er zijn andere, meer eenvoudige alternatieven. Voorts viseert de heer Glorieux alleen de vrachtwagens. De spreker denkt dat een wegenvignet zo algemeen mogelijk moet zijn en niet alleen voor de vrachtwagens moet gelden. Hij begrijpt de milieu-invalshoek van de heer Glorieux, maar volgt hem niet helemaal. Hij pleit voor een snelle invoering van een algemeen stelsel, dat technisch zo eenvoudig mogelijk is. Het mag een stikker zijn zoals in Zwitserland en Oostenrijk.

De heer *Jan Peumans* zegt dat zijn fractie voorstander is van een kilometerheffing omdat die beter past in de Europese ontwikkeling in het kader van Galileo.

Galileo wil een alternatief bieden voor alle mogelijke tolheffingsystemen. Een apart Vlaams systeem zal niet lang mogelijk blijven. Het is nodig om naar een eenvormig Europees systeem te evolueren. Op korte termijn wil men een wegvignet invoeren in de hoop dat het meer opbrengt. Er is echter nog geen kostenbatenanalyse. Het is bijvoorbeeld nodig dat er een controlesysteem komt om na te gaan of alle gebruikers een vignet hebben. De minister heeft daarover een aantal uitspraken gedaan.

Het verontrust de spreker vooral dat het voorstel stelt dat een deel van de opbrengsten zullen bestemd worden voor de BAM-werken. Heel het systeem van de BAM staat of valt met de tol op de Liefkenshoektunnel en de Oosterweelverbinding. Hoe zal de bijdrage aan BAM berekend worden? Het risico bestaat dat men verzandt in een discussie zoals nu al aan de gang is met het Brussels Hoofdstedelijke Gewest. Dat wil 10 percent van de opbrengsten van het wegvignet, zoniet doet het niet mee. Dat is volgens dezelfde spreker een straffe verklaring van minister Pascal Smet.

3. Stemming

Het voorstel van resolutie van de heren Eloi Glorieux, Rudi Daems en Jos Stassen betreffende de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in Vlaanderen (*Parl. St.* VI. Parl. 2004-05, nr. 382/1). wordt met 12 stemmen verworpen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jan PENRIS

Marc VAN DEN ABEELEN
