

Draagvlak voor aanpassingen van de verkeersbelasting in Vlaanderen/België?

Frank Van Thillo

31 mei 2011

2004: voorstel invoering wegenvignet

2

Invoering van een wegenvignet ter vervanging van de verkeersbelasting, zodat voortaan iedereen, ook buitenlanders, betaalt voor het gebruik van onze weginfrastructuur.

Kenmerken

- Gericht op Personenvervoer
- Voorstel : 3 gewesten
- Geen concreet technisch voorstel

Maatschappelijk debat - SERV

3

- Wordt de invoering van een prijsinstrument ondersteund?
- Welke doelstellingen moeten vooropstaan?
- Welke voorwaarden en kritische succesfactoren essentieel?
- Hoe moet het in de praktijk uitgewerkt worden?
- Wat met de opbrengsten?

Voorzichtig JA,MAAR !

4

- Afstemming met andere gewesten en liefst Europees
- Een stevig maatschappelijk draagvlak nodig
- Geen invoering zonder grondige voorbereiding
- Degelijke handhaving maakt een geloofwaardig systeem
- Principe van kostenneutraliteit voor binnenlandse gebruikers
- Bijzondere voorwaarden bij invoering in personenvervoer
- Weerslag op privacy

Aandachtspunten voor de verdere besluitvorming

- Weerslag op specifieke bevolkingsgroepen en sectoren: verminderingen en vrijstellingen?
- Compensaties t.a.v. vrachtvervoer oplossen
- Weerslag op lokale financiën bij compensaties
- Plaats van nieuw instrument in totale autofiscaliteit
- Bestuurlijk kader

2009: Nieuwe Vlaamse plannen voor een kilometerheffing

- Vlaams regeerakkoord 2009-2014
 - De Vlaamse regering zal een kilometerheffing voor het vrachtvervoer over de weg invoeren met als streefdatum 2013
 - Kenmerken
 - Voertuigen > 3,5 ton
 - Volledig wegennet
 - Uitgangspunten tarifiering: tijdstip, locatie, rijrichting en statistische voertuigkenmerken
 - Voorstel voor het Vlaams Gewest

MORA-advies

7

- Ontbreken expliciete doelstellingen
- MORA
 - Vertrekpunt: Wat wil je bereiken?
 - Dan systeem kiezen
- MORA erkent mogelijke doelstellingen van het voorstel
 - Responsabilisering gebruikers
 - Verhogen efficiëntie vervoerssysteem
 - Milieu-impact van transport verminderen
 - Meestappen in internationale ontwikkelingen
 - Concurrentiekracht veilig stellen

MORA-advies

8

- Niet op het volledig wegennet
- Een systeem voor heel België
- Opbredingen voor het Mobiliteitssysteem
- Tarieven
- Timing
- Technologie
- Voertuigen

Hoorzitting Vlaams Parlement

9

- **Weinig empathie t.a.v. het MORA-advies**
 - Complexiteit van het dossier
 - Verwachtingen t.a.v. het middenveld
 - Onvoldoende inzicht in beleidsconsequentie van technologische keuze
 - Verwarring Goederenvervoer – Personenvervoer
 - Gevolgen van Mobiliteitssturing
 - Overschatting impact congestie
 - Onderschatting van de organisatorische moeilijkheden
 - Onbegrip relatie wegennet – handhaving

2010: 2^e Voorstel Vlaamse Regering

10

- 1e voorstel technisch verder uitgewerkt
- Geen politieke beslissingen
- Geen gemotiveerde antwoorden op de voorgestelde randvoorwaarden

Draagvlak Ja,.... Indien :

- Rechtvaardiger beprizen als voornaamste doel
- Een eenvoudig, betrouwbaar, gebruiksvriendelijk systeem
- Goede handhaving
- Toegepast op een uitgebreid Eurovignetwegennetwerk
- Eenvoud bij de tarieven
- Bijkomende inkomsten enkel als secundair effect
- Opbrengsten voor mobiliteit en infrastructuur
- Doordachte timing
- Ondersteund door een Mobiliteitsbeleid
- Geen congestie
- Eén gelijkaardig systeem in de Benelux

Draagvlak verengt

- Accent wordt gelegd op deloyale concurrentie
- De concurrentiepositie van de Vlaamse Zeehavens
- De positie van de logistieke sectoren

Conclusie Goederenvervoer

- Precair draagvlak
- 1^{ste} stap kilometerheffing
- Geen instrument voor financiering bijkomende infrastructuur
- Verwachting dat variabilisering budgetneutraal kan

Personenvervoer

- Meer uitgesproken consensus doelstelling
- Meer divergentie over de maatregelen
- Ontbreken van een visie met Vlaamse Regering
- Conflicterende strategieën

Meer uitgesproken consensus doelstelling :

Duurzame mobiliteit

- Streven naar een optimale bereikbaarheid
- Verbeteren verkeerveiligheid
- Verbeteren – in stand houden (verkeers)leefbaarheid
- Voorkomen vervoersongelijkheid
- Beperken van milieuschade

Meer divergentie over mogelijke maatregelen

- Ingrijpen op het verplaatsingssysteem
- Ingrijpen op de vervoerskeuze
- Ingrijpen op verkeerssystemen
- Ingrijpen op niveau van het voertuig

Keuze om deze strategieën complementair te maken:
sense of urgency

Ontbreken van een visie met Vlaamse Regering

Voorafgaandelijk debat nodig :

- Bezit of gebruik
- Welke kosten geïnternaliseerd
- Welke milieueffecten – waar
- De mate van slimheid
- (her)verdeling van de opbrengsten

Conflicterende strategieën

Voorbeeld Federaal CO²- maatregelen

- 2010 : hoogste aantal ingeschreven personenwagens ooit
- Trend aantal bedrijfswagens stijgend
- Aandeel dieselwagens van 35% naar 60 % in 15 jaar
- 75% nieuwe personenwagens zijn diesels

Draagvlak vergroening autofiscaliteit?

19

- Aanpassing BIV
- Aanpassing Verkeersbelasting
- Regeling Bedrijfswagens
- Slimme Kilometerheffing
- Accijnzen
- Bedrijfswagens

Beleidsconclusie

20

- Onderscheid goederenvervoer ↔ personenvervoer
- Werk met concrete doelstellingen
 - Strategie op voldoende lange termijn
 - Goede communicatie
 - Betrekken burger/gebruiker
- Coherentie in doelstellingen
 - Tussen beleidsniveaus
 - Tussen beleidsdomeinen
- Federale – Regionale Afstemming

Bedankt voor uw aandacht



- www.mobiliteitsraad.be
- info@mobiliteitsraad.be
- 02/209.01.25