

Van: Netwerk Duurzame Mobiliteit <info@duurzame-mobiliteit.be>
Verzonden: maandag 4 november 2013 12:15
Aan: Veerle Solia
Onderwerp: Steeds meer stemmen voor een kilometerheffing personenwagens (Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 29)

[Is de nieuwsbrief onleesbaar?](#)

Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 29



nieuwsbrief

04 november 2013

[Opinie](#)

Steeds meer stemmen voor een kilometerheffing personenwagens



Nu het [wegenvignet dood en begraven](#) lijkt en de [kilometerheffing voor vrachtwagens beslist beleid](#) is, gaan steeds meer stemmen op voor een kilometerheffing voor personenwagens.

Groeiend draagvlak kilometerheffing personenwagens

Het draagvlak voor een kilometerheffing voor personenwagens wordt snel breder. "Niets veranderen aan het huidige mobiliteitsbeleid leidt onvermijdelijk tot een steeds zwaarder wegende

maatschappelijke kost van mobiliteit", een uitspraak die je zou verwachten van ons of van een milieuvereniging, maar niet meteen van **Febiac**. Economen in **binnen-** en **buitenland** zijn al langer de mening toegedaan dat de gebruiker moet betalen in functie van het aantal kilometer dat je met de auto rijdt. Logisch: de prijs laten stijgen zal leiden tot een lagere vraag, terwijl **het aanbod vergroten** ook de vraag zal laten toenemen.

Knelpunt 1: budgetneutraliteit

Wie veel rijdt, vooral in de spits, langs congestiegevoelige wegen en met een wagen die meer dan gemiddeld uitstoot, zal door een kilometerheffing meer betalen. Wie minder dan gemiddeld rijdt, de spits of bepaalde wegen mijdt zou minder betalen dan vandaag het geval is. Een goed principe, maar de uitvoering is niet zo eenvoudig. Volgens een onderzoek van de VAB zou een kilometerheffing pas gedragssturend zijn **vanaf 7 à 8 eurocent per kilometer**. Febiac vertrekt in **hun studie** van een basistarief van €0,037/km, of ongeveer de helft dan wat volgens VAB gedragssturend zou zijn. Febiac komt aan 3,7 eurocent per kilometer door uit te gaan van budgetneutraliteit voor de overheid, waarbij de kilometerheffing bestaande inkomsten van BIV (belasting op inverkeerstelling €0,379 miljard/jaar), de jaarlijkse verkeersbelasting (€1,576 miljard/jaar) en het accijnzensurplus (wat België meer vraagt ten opzichte van het Europees minimumtarief - €1,253 miljard/jaar), wat inderdaad overeenkomt met de 84 miljard kilometer die de Belgen jaarlijks afleggen.

Met een aantal bijkomende kosten ten gevolge van de kilometerheffing, zoals de aanschaf en installatie van de OBU (On Board Unit – het toestel in de auto dat het aantal kilometer doorgeeft), de administratieve kosten voor de inning van de kilometerheffing en de kosten voor de handhaving heeft Febiac (nog) geen rekening gehouden, terwijl die toch al snel een half miljard euro per jaar (of meer) zullen bedragen.

Het accijnzensurplus verrekenen in een kilometerheffing kan ook enkel in een Europese context, anders ga je het **brandstoftoerisme** nog wat meer stimuleren.

Budgetneutraliteit bij gedragssturende belastingen is op lange termijn een mythe. Door het gedrag te sturen, verminder je op termijn de opbrengsten voor de overheid, terwijl de uitgaven groter kunnen worden. In dit geval zou je door de kilometerheffing een modal shift veroorzaken die de inkomsten doet dalen (minder kilometers) en de uitgaven doet stijgen (meer vraag naar openbaar vervoer).

Knelpunt 2: kritische succesfactoren voor een gedragsverandering

Om tot een gedragsverandering te komen, zal het uiteraard de gebruiker zijn die zelf moet betalen. Door het systeem van **bedrijfswagens** en tankkaarten betaalt een deel van de bevolking slechts onrechtstreeks voor mobiliteit. Als de werkgever (al dan niet gesubsidieerd) de kilometerheffing van zijn werknemers betaalt, zal een kilometerheffing niet gedragssturend werken en ook sociaal onrechtvaardig zijn omdat niet iedere werknemer gesponsord wordt.

Niet iedereen kan zomaar de auto laten staan en overstappen op de fiets of het openbaar vervoer. Uiteraard moet je die alternatieven wel verder uitbouwen en om dat mogelijk te maken gebruik je

best de inkomsten van een kilometerheffing. Het volledig oormerken van een kilometerheffing, dat wil zeggen alles investeren in weginfrastructuur, leidt tot een suboptimaal mobiliteitssysteem. De overheid kan dan het openbaar vervoer niet als concurrentieel alternatief ontwikkelen, waardoor we gevangen blijven in automobiliteit.

Daarnaast zijn er maatregelen nodig om het aantal verplaatsingen en de afstand per verplaatsing te beperken. Dat gebeurt door een sturende ruimtelijke ordening (locatiebeleid, verweven van functies, ...), een flexibelere jobmobiliteit en het stimuleren van telewerken in al zijn vormen (thuiswerken, satellietkantoren, flexwerken, ...).

actueel

- 01/11/13** [Autokeuring controleert voortaan ook verzekeringsbewijs](#) (gva.be). Eerste stap in de strijd tegen onverzekerde voertuigen.
- 30/10/13** [Transportsector wil tolheffing voor vrachtwagens opnieuw laten onderzoeken](#) (express.be). Nu Frankrijk terugkrabbelt, gaat ook een van de Belgische transportverenigingen aan het twijfelen.
- 30/10/13** [N-VA wil spoorwegen in zes splitsen](#) (hln.be). Een bijzondere vorm van humor.
- 28/10/13** [In alle landen van de EU-27 werden vorig jaar meer fietsen dan auto's verkocht, België uitgezonderd](#) (express.be). Naast een baksteen heeft een Belg ook een auto in zijn maag.
- 28/10/13** [Zo maak je Brusselse files niet korter](#) (De Morgen). De Vlaamse Regering organiseert mee de file.
- 25/10/13** [Extra rijstroken Brusselse Ring slecht voor files en milieu](#) (De Standaard). De files worden nu even niet meer langer, maar breder.
- 25/10/13** [Betonminister op zoek naar visie](#) (De Standaard). Crevits is meer minister van Openbare Werken dan van Mobiliteit. Meer een doener dan een denker. De algemene visie ontbreekt.
- 25/10/13** [Kwart meer ongevallen met voetgangers door wintertijd](#) (hln.be). Duistere avondspits leidt tot meer ongevallen met voetgangers.
- 22/10/13** [Febiac gooit kilometerheffing in strijd tegen fileknoop](#) (hln.be). Ook de automobielfederatie begint het nut van een kilometerheffing en een mobiliteitsbudget in te zien.
- 21/10/13** [Belg neemt gemiddeld 21 keer per jaar de trein](#) (hln.be). Daarmee staan we wereldwijd op een 8e plaats, overigens zijn die 21 verplaatsingen goed voor 1.004 kilometer.
- 20/10/13** [Wegennet optimaliseren, daarna pas uitbreiden](#) (redactie.be). Kleine maatregelen brengen al veel op.
- 20/10/13** [Zwitsers voor voldongen feit: autorijden sowieso duurder](#) (hln.be). Zwitsers mogen kiezen tussen duurder wegvignet of hogere brandstofprijzen

- 19/10/13** [De traagste week van het jaar](#) (De Standaard). Slecht weer en ongevallen maken van oktober een recordfilemaand.
- 19/10/13** [Banken brengen 8.000 nieuwe bedrijfswagens in het verkeer](#) (De Standaard). Dit helpt natuurlijk ook om een nieuw filerecord te vestigen.
- 17/10/13** [Hasselt stopt eind dit jaar met gratis busdienst](#) (express.be). Met de Hasselpas kun je voor 6 euro 10 ritten maken.

[aankondiging](#)

- 05/11/13** [Politiecongres](#) - 3e editie van het Politiecongres.
- 06/11/13** [Jaarcongres Sustainable Mobility](#) - TU Eindhoven organiseert een congres over duurzame mobiliteit.
- 08/11/13** [Cafe Travak, mobiliteit op tournee](#) - Cabaretavond vol verhalen.
- 12/11/13** [Werelddag Stedenbouw](#) - Waar liggen de grenzen van ons stedenbeleid?
- 21/11/13** [Congres Rondpunt](#) - 5 jaar Rondpunt, 5 jaar aandacht voor verkeersslachtoffers

Heb je zelf iets aan te kondigen, stuur het naar de [redactie](#)!

Hoe red je een straat?



Dit is het verhaal van de Potterstraat in Utrecht. De Potterstraat is een historisch belangrijke oost-west-verbinding die verbreed werd om de stijgende verkeersdruk op te vangen, met als dieptepunt een 4-baansweg door het historische hart. Gebouwen moesten de baan ruimen voor Koning Auto. Ondertussen is elk privé gemotoriseerd verkeer verbannen uit de Potterstraat en werden langs het traject nieuwe gebouwen gezet om de straat terug op mensenmaat te maken. [Bekijk het filmpje.](#)

het Netwerk Duurzame Mobiliteit is een initiatief van Komimo vzw

Afzender:

Komimo
België
Kasteellaan 349a - 9000 Gent 09 331 59 10 - [Uitschrijven](#) - [Redactie](#)

