



## **Kamer van de Middenstand**

**Initiatiefadvies uitgebracht op 16 december 2008**

**betreffende de**

**« Tarifiering van het gebruik van het wegennet  
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest »**

---

# **TARIFERING VAN HET GEBRUIK VAN HET WEGENNET IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

## **Initiatiefadvies van de Kamer van de Middenstand van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 16 december 2008**

---

### **Aanhangigmaking**

Het ontwerp van gewestelijk Vervoersplan Iris 2, dat in openbaar onderzoek werd gesteld, stelt de wegentarifering voor als één van de mogelijke maatregelen tot het verminderen van de verkeersopstoppingen van auto's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De middenstandsorganisaties binnen de Kamer van de middenstand namen deel aan de werkzaamheden van de Economische en sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze materie. Deze werkzaamheden resulteerden op 20 november laatstleden in de formulering van een advies betreffende het ontwerp van gewestelijk Vervoersplan Iris 2.

Inzake voornoemd onderwerp is de Kamer van middenstand van mening dat de Raad zich niet uitsprak over de basisprincipes van een dergelijke maatregel en wenst ze deze uit te werken in dit initiatiefadvies.

### **Advies**

de Kamer van de middenstand is gekant tegen de instelling van een wegentariferingssysteem dat belangrijke negatieve gevolgen zou hebben voor de sociaaleconomische ontwikkeling van het Brussels Gewest. Deze tarifiering is van dien aard dat ze een belangrijk deel van de bevolking en bezoekers zou weghouden van de economische, culturele en handelsstructuren van het Gewest. Bijkomend is ze niet van dien aard dat ze ondernemingen in het Gewest zal behouden of aantrekken.

### **Doelstellingen**

De Kamer van de middenstand is natuurlijk wel vatbaar voor de nagestreefde doelstellingen, met name het verminderen van de verkeersopstoppingen van auto's in de binnenstad, het terugdringen van de milieuhinder en de verbetering van de levenskwaliteit.

Ze is daarentegen van mening dat de wegenbelasting niet de meest gepaste oplossing is om de vooropgestelde doelstellingen te behalen.

De Kamer vraagt meer bepaald dat de aangenomen maatregelen geen bijkomende kosten voor ondernemingen en zelfstandigen zouden inhouden.

Ze gaat er vanuit dat indien een dergelijke kilometerbelasting zal worden ingesteld, de bijkomende financiële middelen niet uitsluitend zouden worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer, maar zouden moeten worden voorzien voor de verschillende facetten van de mobiliteit.

## **Specificiteiten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

De context en de opdracht van het Brussels Gewest verschilt sterk van deze van de steden die over een eigen stadstol beschikken en die dikwijls als voorbeeld worden aangehaald. De Kamer identificeerde de belangrijkste kenmerken van het Gewest die in een dergelijk debat in aanmerking moeten worden genomen :

- de totale oppervlakte van het Gewest beperkt zich tot 161 km<sup>2</sup> (tegenover 30 528 km<sup>2</sup> voor het Koninkrijk) en telt 160 invalswegen ;
- het Gewest telt slechts 4 kilometer autosnelweg ;
- de bevolkingsdichtheid van het Gewest met ongeveer 6147,1 inwoners/km<sup>2</sup> wordt gekenmerkt door een belangrijke aanwezigheid van een bevolking met een (zeer) laag inkomen in de Vijfhoek, daar waar de categorieën met een hoger inkomen per inwoner zich meestal in de tweede kroon en de periferie bevinden ;
- de aanwezigheid van het kanaal en het belang van de Brusselse Havenactiviteiten ;
- de concentratie van economische activiteiten is zeer sterk verbonden met zijn statuut van metropool en van hoofdstad van het land en Europa ;
- het Gewest trekt verschillende honderdduizenden pendelaars aan ;
- de aanwezigheid van 104 handelskernen plus een dertigtal handelsgalerijen, waarvan er een veertigtal gesitueerd zijn in de Vijfhoek, wat het Gewest tot de eerste handelsstad van het land maakt ;
- vele handelskernen worden gekenmerkt door een klantenzone die ruimschoots de grenzen van het Gewest overschrijdt. Deze kernen zijn begiftigd met een bovengewestelijke aantrekkingskracht en bestemming, met als gevolg dat elke maatregel die slaat op een beperkte zone zoals de Vijfhoek, uitmondt in de verzwakking van de handelswijken die er zijn gevestigd, dit ten gunste van de handelspolen die buiten deze perimeter zijn gelegen. Diezelfde analyse kan op gewestelijk vlak gemaakt worden : het verre cliënteel heeft alternatieven in andere steden waardoor de concurrentievervalsing een reëel risico uitmaakt ;
- de werkloosheidsgraad van het Brussels Gewest is met 20 % de hoogste van het Koninkrijk, zijnde het dubbele van het nationale gemiddelde ;
- het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is opgenomen binnen een institutioneel apparaat met een grote complexiteit ;
- de meerderheid van de verplaatsingen binnen het Gewest slaat op minder dan 5 km : het beperken van de tarifiering binnen het Gewest zal de autostroom over korte afstand niet in belangrijke mate doen verminderen ;
- het GEN is nog steeds niet operationeel ;
- de huidige capaciteit van de metro is zo goed als verzadigd en het aantal haltes is ontoereikend ;
- het gebrek aan overstapparkerplaatsen buiten en langs de grenzen van het Brussels Gewest is schrijnend ;
- vanuit zijn functie als Europese hoofdstad en internationale stad, concentreert het Gewest een groot aantal diplomaten en Europese ambtenaren ;
- het autogebruik in het Brussels Gewest is niet overdreven als men weet dat 70 % van de verplaatsingen binnen de Vijfhoek gebeuren met openbaar vervoer tegen 50 % in de rest van het Brussels Gewest.

De Kamer benadrukt dat in de steden die als voorbeeld worden aangehaald, de inkomsten die voortkomen uit de tol niet alle voortgebrachte kosten dekken. De Kamer stelt zich onder deze gegeven omstandigheden vragen omtrent de haalbaarheid van de maatregel in de huidige economische en begrotingscontext.

### **Alternatieven**

De Kamer van de middenstand pleit voor een alternatieve actie die gebaseerd is op de hiernavolgende maatregelen:

- de daadwerkelijke operationaliteit van het GEN ook binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- het uitbreiden van de lijnen en de capaciteit van de metro en hun haltes;
- de terbeschikkingstelling van voldoende beveiligde overstapparkerplaatsen in de rand en buiten het Brussels gewest;
- een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer in termen van frequentie, aansluitingen, veiligheid en comfort;
- een reële promotie van de taxi's;
- een aansporend instrument ten gunste van het proper voertuig (de toekenning van voordelen van bedrijfsvoertuigen afhankelijk maken van de milieukwaliteiten ervan) ;
- een permanente campagne om op vrijwillige basis het gedrag van de burgers te veranderen en om deze aan te zetten tot alternatieve vervoerswijzen dan de wagen.

\*  
\* \*