PERSBERICHT

FILES EISEN HUN (STADS)TOL

27 JANUARI 2014

"12 euro tol maakt Brussel horendol", titelde een artikel in DS op 22 januari, naar aanleiding van een strategisch lek van een studie besteld door de Brusselse regering over stadstol. Aangezien geen enkele politieke partij uiteindelijk te vinden lijkt voor een tarief van 12 euro voor stadstol, is het duidelijk dat het lek eerder dient om het draagvlak van een stadstol an sich onderuit te halen in plaats van een eerlijk debat te voeren. Bovendien wees een studie van Touring uit dat automobilisten bereid zijn 10,58 euro te betalen voor vlot verkeer.

"Als de stad geen tol eist van de files, eisen de files hun tol van de stad."

Volgens de berekeningen van de Brusselse werkgeversorganisatie BECI bedragen de "externe kosten" van autoverkeer in Brussel **511 miljoen euro per jaar**. Deze kosten worden niet betaald door de auto in de file, maar worden doorgeschoven naar de hele maatschappij. Denk maar aan klimaatverandering, luchtvervuiling, ziekte, vroegtijdig overlijden, etc. En, last but not least, de verloren tijd die elke bijkomende auto veroorzaakt aan alle mensen die in de file vaststaan. Iedereen zegt : Het moet anders. Wij zeggen : tijd dus voor een stadstol.

Wist u dat de Vlaamse regering al een stadstol voor Brussel heeft goedgekeurd?
Een stadstol van 3 euro per dag en een kilometerheffing van 0,07 euro per km maken deel uit van het goedgekeurde scenario voor de uitbreiding van de Ring rond Brussel (R0). Bovendien zal de stadstol van 3 euro per dag een grotere impact op het verkeer op de R0 hebben (dus minder files) dan de uitbreiding van de R0 op zich. Toch zet de Vlaamse regering door met de uitbreiding zonder de begeleidende stadstol of kilometerheffing.

Zelfs de autolobby (FEBIAC, Touring) is ondertussen voorstander van een fileheffing onder de vorm van een "slimme kilometerheffing", om op die manier meer het gebruik en minder het bezit van een auto te belasten. Bij deze slimme kilometerheffing moet echter in elke auto een "on board unit" worden ingebouwd, wat de invoering ervan complex maakt. En het bestaat nergens ter wereld. In tegenstelling tot stadstol, wat al in verschillende steden ter wereld in verschillende vormen wordt toegepast. De cameras die automatisch nummerplaten lezen van wie betaalt en wie niet, vind je niet alleen in steden als Stockholm en Londen. Ook in bijvoorbeeld Mechelen worden ze gebruikt om doorgaand verkeer te weren.

Het voorbeeld van Stockholm toont bovendien aan dat vooral de stadstol zelf en niet zozeer het bedrag belangrijk is. In Stockholm bedraagt de tol 'maar' 2,20 euro in spitsuren. In de daluren is dit bedrag lager, of zelfs niet van toepassing. De opbrengsten

gaan naar beter openbaar vervoer. Dankzij de stadstol, daalde het autoverkeer er met 20% en nam het gebruik van openbaar vervoer en fiets significant toe. De zichtbare verbetering van de leefkwaliteit in de stad veranderde de aanvankelijke weerstand tegen de tol in een groot draagvlak. De stadstol is nu helemaal ingeburgerd en net zo vanzelfsprekend als parkeermeters. En de luchtkwaliteit is er serieus op verbeterd.

Blijft nog de vraag: welk tarief voor de tol? **In 2012 voerde automobilistenvereniging Touring een studie uit, waaruit blijkt dat de autobestuurders bereid zijn om gemiddeld 10,58 euro per dag te betalen voor vlot verkeer. BECI heeft in 2013 dan weer de waarde van een verliesuur berekend op 11,72 euro. Een bedrag dat voor transporteerders nog hoger oploopt, tot zelfs 36 euro per uur.**[1]

De negatieve vaak emotionele politieke reacties op de 12 euro tol tonen dat deze berekende maatschappelijke kost van filerijden helaas nog steeds een ongemakkelijke waarheid is, an unconvenient truth. Je kan wel vinden dat de auto die in de file rijdt daar niet de tol van moet betalen, maar je eist dan wel een tol van iedereen.

Contact
Jeroen Verhoeven

stafmedewerker mobiliteit BRAL

| **T** 02 217 56 33 | **M** 0477 46 31 81

Erik Grietens

Beleidsmedewerker Bond Beter Leefmilieu

|T 02/282.17.34 | M 0474/40.63.94

[1] BECI, 2013. Witboek voor een efficiënte mobiliteit.
http://www.beci.be/media/uploads/public/_custom/Voice_of_Brussels/Livre_blanc_mobilite.pdf