

RESOLUTIE INZAKE BRUSSELSE STADSTOL

Feiten en context

Volgens het Brusselse project SmartMove zullen alle pendelaars die vanaf 2022 Brussel binnenrijden met de wagen een tolheffing plus een kilometervergoeding moeten betalen.

Het systeem bestaat uit een stadstol en daarbovenop een heffing per gereden kilometer die varieert volgens spits- en dalperiode en het aantal fiscale pk's van het voertuig.

Voor de Brusselaars komt er een gedeeltelijke compensatie door de afschaffing van de verkeersbelasting. Voor de Vlaamse (en Waalse) autopendelaars is het een nieuwe bijkomende belasting. De belasting zal gelden over de volledige oppervlakte van het gewest en zou kunnen oplopen tot 2.000 € per jaar. In totaal rekt Brussel op een opbrengst van maar liefst een half miljard euro.

Hoewel de exacte modaliteiten nog bekend moeten worden, is het duidelijk dat het gaat om een fiscale ongelijkheid en een zuivere belastingverhoging.

Meer dan de helft van de 700.000 Brusselse jobs wordt ingevuld door niet-Brusselaars.

Van onze gemeente werken er 2996 pendelaars in het Brussels gewest. (*bron: 'Census 2011 – Statbel, algemene Directie Statistiek'*)

Bijna veertig procent van deze pendelaars gaan naar Brussel met de auto. (*bron: 'Federale diagnostiek Woon-werkverkeer 2017, FOD Mobiliteit & Vervoer'*) In Brussel zijn er immers heel veel plaatsen die niet gemakkelijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Voor een werknemer die 's morgens vroeg met de wagen de kinderen naar school brengt en daarna doorrijdt om te gaan werken in Brussel, is een alternatief nagenoeg onmogelijk. De maatregel is dan ook sociaal onwenselijk. Zo is er vandaag voor heel wat pendelaars geen gelijkwaardige keuze voor de wagen om op het werk te geraken.

De inwoners van Meise gaan soms ook naar Brussel voor dienstverlening, voor winkels, voor cultuur. Veel mensen uit onze streek zijn aangewezen op Brussel voor een ziekenhuis. Dit zowel voor patiënten, als voor verzorgenden als bezoekers. Zij zouden binnenkort allemaal tol moeten betalen om van zo'n noodzakelijke dienstverlening te kunnen genieten en om hun geliefde, vriend, te bezoeken. Dit geldt zowel voor de Universitaire ziekenhuizen als voor gespecialiseerde ziekenhuizen (brandwondencentrum in NOH)

Erger nog is dat de inwoners en ook de gemeente zelf door de onvolledige splitsing van het gerechtelijk arrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde nog steeds aangewezen zijn op de rechtbanken in Brussel. Als die tol er komt, zullen de slachtoffers, de opgeroepen getuigen en de daders om zich te verplaatsen naar hun proces en om aanwezig te kunnen zijn, binnenkort tol moeten betalen. Dat is onaanvaardbaar.

Een belasting op het gebruik van de auto in plaats van op het bezit ervan is principieel niet verkeerd, maar dan moet de pendelaar kunnen beschikken over voldoende alternatieven: een performant openbaar vervoer, randparkings en park-and-rides, mobipunten, een netwerk aan veilige en vlotte fietssnelwegen enzovoort. Brussel mag geen kosten doorschuiven naar de pendelaars van Meise.

De impactstudie wijst bovendien uit dat de tol niet in verhouding staat tot de eventuele tijds winst door minder files. De welvaart van onze pendelaars gaat er dus hard op achteruit.

De plannen van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om een stadstol in te voeren kwamen eerder al aan bod in het Vlaams Parlement. Vlaanderen ondernam verschillende pogingen om tot overleg te komen, maar voorlopig bleven die zonder succes. Begin december keurde het Vlaams Parlement dan een resolutie goed waarin men de Vlaamse Regering oproept op om 'alle juridische middelen' aan te wenden om ervoor te zorgen dat de stadstol de Vlaamse pendelaar niet discrimineert. Ook in het Waalse parlement klonk een zelfde oproep.

Het is onaanvaardbaar dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een éézijdige belastingverhoging oplegt aan onze pendelaars. We vragen aan deze Raad dan ook om zich hiertegen te verzetten, en om zoals steeds op te komen voor de belangen van al onze inwoners. Het argument dat Brussel enkel maar gebruik maakt van zijn gewestelijke autonomie is onjuist omdat het ook een grote impact heeft op de belangen van de andere gewesten. Dit eenzijdig, zonder onderling overleg en akkoord doorvoeren, is geen goed of positief nabuurschap.

Juridische gronden

Het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur.

Advies/argumentatie

In onze gemeente zijn meer dan 2906 inwoners tewerkgesteld in het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Naar schatting bijna 40% daarvan is op de wagen aangewezen om hun werkplek te bereiken, vaak omdat er geen of onvoldoende alternatieven voor de wagen zijn.

Daarnaast gaan heel wat van onze inwoners geregeld naar Brussel om gebruik te maken van zaken zoals ziekenhuizen, winkels, openbare diensten of culturele instellingen.

De totstandkoming van een intelligente kilometerheffing voor lichte voertuigen is opgenomen in de Gemeenschappelijke Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie.

Volgens die beleidsverklaring zal de totstandkoming van de kilometerheffing leiden tot de afschaffing van de verkeersbelasting voor de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest. De pendelaars vanuit Vlaanderen zullen daarentegen onderhevig blijven aan de Vlaamse verkeersbelasting waardoor ze ongelijk worden behandeld in vergelijking met de Brusselse pendelaars.

Er is voor de uitrol van een stadstol 93 miljoen euro ingeschreven in de Brusselse hoofdstedelijke begroting voor 2021.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering geeft in haar regeerakkoord aan voorstander te zijn van overleg en van een samenwerkingsakkoord tussen de verschillende gewesten.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft tot op heden geen enkele manier stappen gezet om dat voornemen tot overleg en samenwerking te realiseren.

Het Waals Parlement heeft via een motie de Waalse Regering opgeroepen tot overleg met de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en, zo nodig, dat te agenderen op het Overlegcomité;

Het Vlaams Parlement heeft eveneens de Vlaamse Regering gevraagd om Brussel op te roepen de dialoog aan te gaan, en om alle juridische middelen aan te wenden opdat de Vlaamse pendelaar door de invoering van een kilometerheffing en/of stadstol niet gediscrimineerd wordt;

Financiële gevolgen

Geen financiële gevolgen

Besluit

De gemeenteraad te verzoeken onderstaande beslissing te nemen:

Artikel 1

Op te komen voor de belangen van onze inwoners en zich bijgevolg te verzetten tegen de eenzijdige belastingsverhoging die het Brussels Hoofdstedelijk gewest door een stadstol en kilometerheffing wil opleggen aan onze penselaars.

Artikel 2

De Vlaamse Regering te vragen om:

- aan te dringen bij de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om actief de dialoog aan te gaan met de andere gewesten, én met de gemeentebesturen in haar ommeland, over haar voornemen tot invoering van een kilometerheffing of stadstol;*
- als de dialoog met de andere gewesten geen oplossing biedt, alle juridische middelen aan te wenden opdat de pendelaars vanuit Vlaanderen door de invoering van een kilometerheffing en/of stadstol niet gediscrimineerd worden.*

Artikel 3

Het College opdracht te geven om contact op te nemen met het burgemeestersoverleg Toekomstforum Halle-Vilvoorde om na te gaan of een gezamenlijk optreden mogelijk is teneinde de Brusselse stadstol te verhinderen of anderszins de impact ervan op onze pendelaars te minimaliseren.

Artikel 4

Toekomstforum Halle-Vilvoorde in kennis te stellen van deze beslissing