

In een interview in De Zondag zei Brussels minister Sven Gatz (Open VLD) dat de tolheffing die de hoofdstad wil invoeren geen 'jackpot' wordt. 'In steden die zo'n tolheffing invoerden, zien we dat mensen hun gedrag aanpassen waardoor de inkomsten ook weer dalen.' Van Eva Vanhengel, Gatz' woordvoerder, krijgen we extra informatie. Ze wijst op buitenlandse voorbeelden met een positieve impact, zoals Londen en Stockholm.

Online vinden we een artikel van het Centre for Transport Studies in Stockholm uit 2014. Daarin wordt omschreven hoe de tolheffing in Stockholm al in 2006 werd ingevoerd, als experiment. Nadien volgde een referendum, en de meerderheid stemde vóór. In 2007 werd het systeem definitief doorgevoerd, wat leidde tot een daling van het verkeer met zo'n 20 procent.

Het klopt dat je in steden als Stockholm en Göteborg een aanzienlijke impact ziet, zegt hoogleraar transporteconomie Stef Proost (KU Leuven). 'En de bedoeling van rekeningrijden is uiteraard niet om veel geld binnen te rijden – een vaak gehoord misverstand – maar wel om het verkeer vlotter te laten verlopen. Daarom is een variabel systeem cruciaal, wat Gatz ook aangeeft in het artikel. In Londen is dat bijvoorbeeld niet het geval: daar betalen alle bestuurders tussen 07.00 en 22.00 uur 15 pond, in een veel kleinere zone bovendien. Daardoor is het minder efficiënt. Persoonlijk pleit ik voor een systeem van 'superslim rekeningrijden', waarbij de tarieven zelfs tijdens de spits nog variëren. Dan hoeft het totale verkeersvolume niet eens zoveel te dalen, maar wordt het veel beter gespreid, waardoor de wegen optimaal benut worden. Dan zie je dat enkel mensen die écht op een bepaald uur in Brussel moeten zijn, ook tijdens dat duurste tijdstip de auto zullen nemen. Let wel, in de loop der jaren moet de tolheffing regelmatig stijgen, om het effect te behouden.'

Hoogleraar transporteconomie Bruno De Borger (UAntwerpen) is het eens met zijn collega. 'Het is logisch dat de inkomsten gaandeweg dalen als het verkeer afneemt. Dat hebben buitenlandse voorbeelden, zoals Stockholm, Milaan en Londen, aangetoond. Die steden worden daar dus niet rijk van. Integendeel, zo'n tolheffing ligt politiek altijd gevoelig – kijk maar naar Vlaanderen, waar rekeningrijden uiteindelijk weer van tafel werd geveegd – dus worden er altijd terecht compensaties gevraagd, zoals investeringen in meer openbaar vervoer en fietspaden. Van de opbrengsten blijft financieel meestal niet veel over. De bedragen hoeven trouwens niet extreem hoog te zijn: dit is geen pestbelasting. Door te experimenteren kun je de bedragen bepalen die voldoende zijn om de verkeersdrukke onder controle te krijgen.'

Al mag het tarief ook niet té laag zijn, vult hoogleraar transporteconomie Thierry Vanellander (UAntwerpen) nog aan. 'Dat is een belangrijk verschil met openbaar vervoer. Als de treintickets met 1 procent stijgen, zie je meteen een verschuiving naar meer auto's. Maar als bijvoorbeeld de benzineprijs met 1 procent stijgt, is de verschuiving naar andere vervoersmiddelen veel beperkter. Bij een variabele heffing, zoals in Stockholm, blijkt inderdaad dat het verkeer in de spits met ongeveer 20 procent afneemt. Al heb je daarnaast natuurlijk een breder mobiliteitsbeleid nodig, zoals stipt openbaar vervoer en een afbouw van salariswagens, bij voorkeur in het hele land.'

## Conclusie

Uit buitenlandse voorbeelden blijkt inderdaad dat een tolheffing het (spits)verkeer doet afnemen, waardoor de inkomsten van zo'n heffing na verloop van tijd vanzelf dalen.

Knack beoordeelt de stelling dus als waar.

- Op [Knack.be/Factchecker](https://knack.be/Factchecker) vindt u links naar de onderzoeken en andere bronnen die voor dit artikel zijn gebruikt.
- Krasse uitspraak, straf cijfer of dito feit in de actualiteit gezien? Stuur uw vraag met exacte bronvermelding van het citaat naar [factchecker@knack.be](mailto:factchecker@knack.be)

Door Stefanie Van den Broeck

Copyright © 2020 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden