

Kilometerheffing verkleint files niet



Gazet van Antwerpen* - 31 Mar. 2018

Pagina 3

* Gazet van Antwerpen/Stad en Rand, Gazet van Antwerpen/Kempen, Gazet van Antwerpen/Mechelen - Waas

De kilometerheffing voor vrachtwagens, die op 1 april precies twee jaar bestaat, wordt voor bijna de helft door buitenlanders betaald. Op de files heeft de heffing geen effect. Het aantal vrachtwagens op onze wegen is vorig jaar zelfs met 1,5% toegenomen. Opvallend is dat de heffing de winstmarges van transportbedrijven niet aantast. Ze wordt doorgerekend aan de consument.

Vrachtwagens met een laadvermogen van minstens 3,5 ton moeten sinds 1 april 2016 een belasting betalen per kilometer dat ze op autosnelwegen en sommige gewestwegen rijden. Het tarief varieert van 0,075 tot 0,204 euro, afhankelijk van de milieuvriendelijkheid en het laadvermogen van de vrachtwagen.

De kilometerheffing heeft in België vorig jaar 676 miljoen euro opgebracht. De organisatie Viapass, die het geld ontvangt, heeft daarvan 430 miljoen euro doorgestort naar Vlaanderen.

Maar het zou een tikkeltje overdreven zijn om te stellen dat Vlaanderen rijk wordt van die heffing. Want de staat moet de helft van dat bedrag al besteden aan de kosten voor die kilometerheffing, bijvoorbeeld aan de camera's en het callcenter dat permanent bemand is om vragen van vrachtwagenchauffeurs onmiddellijk te beantwoorden.

DRINKGELD VOOR REGERING

De rest van de opbrengst van de kilometerheffing gaat grotendeels naar de algemene werkmiddelen van de Vlaamse regering. Maar met een extraatje van 180 miljoen euro kom je niet ver, als je weet dat de Vlaamse regering vorig jaar 41,8 miljard euro aan inkomsten had. De heffing brengt de staat dus niet meer dan een beetje drinkgeld op.

Welgeteld 9% van de opbrengst vloeit terug naar de transportsector, in de vorm van subsidies om vrachtwagens veiliger en groener te maken.

“Eigenaars van vrachtwagens krijgen bijvoorbeeld een subsidie van 30% op de kostprijs als ze geluidsarme banden met een optimale weerstand of een automatische versnellingsbak installeren”, zegt Philippe Degraef, algemeen directeur van de transportfederatie Febetra. “Andere maatregelen, zoals een alcoholslot, worden tot 80% terugbetaald. Maar verder zien we weinig van het geld van die heffing terug.”

MEER TRUCKS OP DE BAAN

De heffing heeft de files ook niet opgelost. Integendeel zelfs. Volgens een studie van het Vlaams Verkeerscentrum kwamen er vorig jaar 1,5% vrachtwagens op onze wegen bij.

Op de Antwerpse Ring in Borgerhout, de plek in Vlaanderen waar traditioneel het grootste aantal vrachtwagens rijdt, reden er in 2017 elke werkdag zo'n honderd trucks meer dan in 2016. Diezelfde stijging is te zien op de drukke E313 in Wommelgem.

Bovendien merken steeds meer gemeenten dat het vrachtverkeer op gemeente- en gewestwegen toeneemt, omdat vrachtwagens de kilometerheffing proberen te vermijden.

Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) laat daarom de verkeerssituatie op 67 locaties onderzoeken, om te kijken of de heffing naar die plaatsen moet worden uitgebreid. Het gaat onder meer om wegen in Sint-Niklaas, Mechelen en Antwerpen.

DAAROM IS ER MEER FILE

Hoe komt het dat de files ondanks de kilometerheffing toenemen? Om te beginnen is er de economische groei. De extra goederen die we kopen, worden nog steeds voor een groot deel via de weg vervoerd.

Schrikt de kilometerheffing transportbedrijven dan niet af? “Nee”, zegt Philippe Degraef. “De consument wil zijn goederen op tijd in de winkels hebben. Daarom moeten transportbedrijven vrachtwagens inzetten. Want vervoer via het spoor of de binnenvaart duurt langer en is minder flexibel. Je kan sneller een extra vrachtwagen inzetten dan een extra trein of schip.”

“Bovendien maken vrachtwagens die de heffing moeten betalen, maar 13% van het totale verkeer uit. Voor de meeste voertuigen, zoals personenwagens, geldt de kilometerheffing niet. Daarom nemen de files toe.”

Lopen de kosten van de heffing voor een transportbedrijf dan niet hoog op? “Nee, want onze sector is erin geslaagd om de kilometerheffing door te rekenen aan de klanten”, zegt Degraef.

Dat zegt ook Marc Van den Broeck, algemeen directeur van het transportbedrijf Trafuco, dat zijn hoofdzetel in Schelle heeft. “Door de scherpe concurrentie in de transportsector zijn onze winstmarges erg klein”, zegt Van den Broeck. “We moeten die kost dus wel doorrekenen aan onze klanten. Gelukkig lukt dat. Onze winstmarges zijn sinds de heffing niet verkleind.”

En dus komen de kosten voor de kilometerheffing bij de consument terecht. “We willen onze goederen op tijd in de winkel hebben en zijn bereid om daarvoor te betalen”, zegt transporteconoom Thierry Vanelslander (Universiteit Antwerpen). “Al zullen we dat niet hard voelen, omdat de heffing wordt betaald door vrachtwagens met een lading van minstens 3,5 ton. Per product is die heffing niet groot.”

BUITENLANDERS BETALEN MEE

De heffing wordt dus betaald door de consument, de files zijn langer geworden en de opbrengst is geen vetpot. Heeft die kilometerheffing dan nog een voordeel? “Ja, want eindelijk betalen buitenlanders mee voor het gebruik van onze wegen”, zegt Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA).

De minister wijst erop dat bijna de helft van de kilometerheffing werd betaald door buitenlanders. Nederlanders staan op kop. Zij betaalden 10% van de totale inkomsten. Daarna volgen Poolse (9%) en Roemeense (6%) vrachtwagens.

Maar of dat argument voldoende is om de heffing een succes te noemen, is zeer de vraag. “Een transportbedrijf betaalt door die kilometerheffing acht keer meer dan het klassieke eurovignet dat voorheen werd opgelegd, en moet in ruil langer in de file staan”, zegt Philippe Degraef. “Dan kan je moeilijk tevreden zijn.”

christof willocx

Copyright © 2018 Concentra. Alle rechten voorbehouden