

De invoering van een slimme kilometerheffing wordt een belangrijk dossier op de onderhandelingstafel van de volgende Vlaamse regering. Nagenoeg alle partijen ervoor gewonnen, maar er zijn nog heel wat knopen door te hakken. Hoeveel zult u moeten betalen? Wie int de tol? En wat met de privacy?

Na jaren palaveren, scenario's uittekenen en extern advies inwinnen is de tijd rijp om in Vlaanderen een kilometerheffing in te voeren. Tot opluchting van de verkeersexperts in ons land. 'Verkeer was lang te goedkoop, zeker als je ziet welke enorme externe kosten het meebrengt in de vorm van files en vervuiling', zegt hoogleraar Bruno De Borger van de Universiteit Antwerpen. 'Het gevolg is dat we te ver van onze job zijn gaan wonen. Om dat te corrigeren zijn tamelijk drastische maatregelen nodig. Rekeningrijden is er zo één. Door mensen te laten betalen in functie van de 'schade' die ze veroorzaken - vervuiling en vooral de bijdrage aan de files - kan je de verkeersdruk met 10 tot 30 procent doen dalen, afhankelijk van het gebruikte systeem.'

De Vlaamse regering besliste in juli vorig jaar in het kader van het Klimaatplan om een slimme kilometerheffing voor auto's in te voeren. Minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) liet verschillende scenario's uittekenen. Onder experts lijkt een consensus te bestaan om een systeem uit te dokteren dat voor het hele Vlaamse grondgebied geldt, dus niet alleen op de snelwegen of niet alleen voor de grote steden, en dat variabele tarieven mogelijk moet maken, waarbij rijden in de spits duurder wordt dan in de daluren.

Een werkgroep van specialisten werkt een concreet plan uit, met als doel dat de volgende Vlaamse regering het licht definitief op groen zet. Het dossier wordt een van de belangrijkste onderdelen in het nieuwe Vlaamse regeerakkoord, bevestigen ingewijden. Er tekent zich ook een consensus af over de praktische uitvoering van het systeem, al belooft de discussie nog pittig te worden. Een overzicht van de knopen die nog moeten worden doorgemaakt.

1> Wordt het een systeem met tolpoorten, transponders of mobiele telefoons?

De meeste automobilisten zijn vertrouwd met tolheffing in het buitenland. Er zijn de vignettes die je op de voorruit moet plakken om gebruik te maken van de snelwegen in onder meer Zwitserland en Oostenrijk. Hoewel zo'n systeem goedkoop en makkelijk in te voeren is, heeft het als grote nadeel dat het tarief een jaar lang hetzelfde blijft. Je kan het verkeer er niet mee sturen en het komt neer op een soort algemene wagentaks. Dat wordt het dus niet, tenzij misschien als een soort back-upsysteem voor buitenlanders op onze wegen.

Met tolpoorten zoals op de Franse snelwegen kan je wel variëren in tarieven. Ook Portugal en Italië werken met tolheffingen op bepaalde trajecten. Maar voor een gebied als Vlaanderen, met zijn wirwar van wegen vol op- en afritten, lijkt zo'n systeem praktisch onhaalbaar en veel te duur.

'De enige echt haalbare optie is de bewegingen op ons wegennet volgen met satellieten', zegt Gerd Nees, directeur logistiek en tol van het Gentse verkeersdatabedrijf Be-Mobile. 'Met de huidige technologie kan je alle bewegingen in kaart brengen en uitrekenen wie waar en wanneer heeft gereden. Het voordeel is dat je geen nieuwe infrastructuur moet installeren op het hele grondgebied.'

De meeste nieuwe auto's hebben een simkaart aan boord, om bijvoorbeeld automatisch de nooddiensten te bellen bij een zwaar ongeval. In theorie zou je die kunnen gebruiken om auto's te tracken. 'Maar producenten staan niet te springen om die gegevens te delen', zegt Hans Van Winckel, directeur strategie bij Be-Mobile. 'Omdat intussen zowat iedereen een smartphone met gps-functie op zak heeft, kijken specialisten steeds meer in die richting.'

Bronnen dicht bij het dossier bevestigen dat op Vlaams niveau een consensus groeit rond die keuze. Concreet zullen autogebruikers een app kunnen downloaden waaraan ze hun nummerplaat en betaalgegevens koppelen. De app houdt bij waar en wanneer ze rijden en maakt periodieke afrekeningen.

'Maar dat systeem is niet voor iedereen weggelegd', zegt Van Winckel. 'Niet iedereen heeft een smartphone. Mijn oma wel, maar die is dan weer niet zo handig om nieuwe toepassingen te gebruiken. Kan je haar dwingen dat toch te doen? Bovendien slurpt de gps-functie van je telefoon heel wat energie op. Wat als je batterij leeg is en je geen oplader hebt? Bij sommige goedkopere telefoons is de chip die je positie bepaalt ook niet altijd even accuraat.'

Daarom moet je gebruikers wellicht de mogelijkheid laten voor een back- upsysteem te kiezen. Bijvoorbeeld in de vorm van een on board unit, een bakje met gps-functie dat je altijd in de auto plaatst. Het nadeel is dat dat geld kost: zo'n 100 euro per unit, al zijn er wellicht ook iets goedkopere systemen.

2> Hoeveel zullen automobilisten betalen?

Om te vermijden dat rekeningrijden als een belastingverhoging wordt ervaren, onderzoekt de huidige Vlaamse regering hoe het een soort budgettaire nuloperatie kan worden. De opbrengsten zouden worden gebruikt om de verkeersbelastingen te doen dalen, zodat de Vlaming gemiddeld niet méér betaalt voor zijn autogebruik.

Verkeersexperts stellen zich daar vragen bij. 'Dit is het moment om de werkelijke kosten van het autogebruik in kaart te brengen en met variabele tarieven auto's uit de spits te halen. Daarvoor moeten je tarieven hoog genoeg zijn', zegt Willy Miermans. De professor emeritus van de Universiteit Hasselt maakte zelf de berekening. 'Stel dat je de verkeersbelasting van 250 euro als basis neemt. Een gemiddelde Vlaamse auto rijdt 15.000 kilometer per jaar. Dan kom je aan een tarief van 1,6 eurocent per kilometer. Een gemiddeld woon-werktraject zou dan 30 cent kosten. Dat is belachelijk weinig en zal je verkeersknoop niet echt helpen te ontwarren.'

De bedragen zullen dus wellicht een stuk hoger liggen. Sommigen spreken van een basisprijs van 5 cent per kilometer, anderen leggen de minimumdrempel op 10 cent. In Frankrijk ligt de prijs gemiddeld op 13 eurocent, wat bij ons voor een pendeltraject van Antwerpen of Gent naar Brussel zou neerkomen op iets meer dan 14 euro per dag. De bedragen die circuleren, liggen soms nog iets hoger, tot 20 tot 30 cent per kilometer. Maar de uiteindelijke beslissing zal voor de volgende Vlaamse regering zijn.

Vaststaat dat de spits duurder wordt dan de daluren. Er komt wellicht een opsplitsing tussen snelwegen, secundaire hoofdwegen en kleinere wegen. En volgens onze informatie bestaat de kans dat de regio's rond grote steden als Gent en Antwerpen ook iets duurder worden dan de andere Vlaamse wegen.

Voorts houdt het tarief wellicht rekening met de milieuvriendelijkheid van de auto, via criteria die nu al worden gebruikt om het fiscaal voordeel van salariswagens te berekenen. Een nieuwe Europese richtlijn maakt dat wellicht verplicht. Tolsystemen moeten vier doelen dienen: de congestie aanpakken, de luchtkwaliteit verbeteren, de CO₂-uitstoot verminderen en de geluidshinder terugdringen.

De vraag is ook of er een sociale correctie moet komen voor wie het financieel moeilijk heeft. Experts zijn het daar niet over eens. Miermans: 'In Londen hoor je wel eens zeggen dat door het tolsysteem alleen nog eigenaars van Jaguars en Land Rovers door het centrum rijden, omdat zij de 11,50 pond per dag een peulschil vinden. Maar is dat erg? Die opbrengsten kan je investeren in een veel efficiënter openbaar vervoer, dat goedkoper en toegankelijker is voor iedereen.'

3> Hoe haal je valsspelers eruit?

Hoe vermijd je dat bestuurders zwartrijden, en pakweg hun mobiele telefoon uitzetten als ze even naar de bakker rijden? Experts zijn het erover eens dat je zelfs met een satellietstelsel nog altijd fysieke controlepunten op de weg nodig hebt. De tolpoorten die nu al de bewegingen van vrachtwagens controleren, zouden de basis kunnen zijn. Maar ze volstaan niet omdat ze alleen de grote wegen in de gaten houden.

'Je kan ook de ANPR-camera's inschakelen die al massaal over Vlaanderen verspreid staan om toegangswegen tot steden te monitoren, aan trajectcontrole te doen of lage-emissiezones te controleren', zegt Gerd Nees van Be-Mobile. 'Nu zijn die camera's aan strikte regels gebonden, en ze mogen vaak alleen door de lokale politie worden gebruikt. Er zou dus nieuwe wetgeving nodig zijn om de gegevens van die camera's te bundelen voor de controle van het tolsysteem, wat opnieuw tot discussies over de privacy zal leiden.'

Die privacy is een gevoelig punt. Zal de Vlaming kunnen leven met het besef dat de overheid al zijn verplaatsingen kan monitoren? Ann Verhetsel, hoogleraar economische geografie aan de Universiteit Antwerpen, noemt het een valse discussie. 'Hoeveel procent van de Vlamingen rijdt nu al niet met apps als Waze rond? Ook mobilfoonoperatoren weten perfect waar iedereen zich bevindt.' Al ligt het feit dat de gegevens niet bij een privébedrijf maar bij de overheid belanden, wellicht gevoeliger.

Los van al of niet bestaande camerasystemen om de autobestuurders te controleren komen er wellicht ook mobiele controles met anonieme voertuigen, om onverwacht en op kleinere wegen te controleren of mensen niet zwart-rijden. Gedacht wordt aan de controles die de Vlaamse belastingdienst nu al doet met anonieme voertuigen die nummerplaten scannen om te checken of bestuurders hun verkeersbelasting hebben betaald.

4> Aan wie zullen auto- bestuurders betalen?

Volgens de Europese regels is een overheid verplicht de inning van het rekeningrijden open te stellen voor privébedrijven. Die kunnen zich kandidaat stellen voor de uitbating als ze aan enkele voorwaarden voldoen op het vlak van onder meer nauwkeurigheid, financiële stabiliteit en communicatie met de controlerende overheid.

Gebruikers zullen dus wellicht kunnen kiezen tussen een aantal service providers die bijvoorbeeld een app en een betaalsysteem aanbieden. Je kan dan je bankkaart koppelen aan zo'n systeem of werken met vaste betalingen. De eindafrekening gebeurt dan tussen die operatoren en de overheid. Gerd Nees van Be-Mobile verwacht dat veel verschillende partijen interesse zullen tonen: 'Dat kunnen leasingmaatschappijen, telecomspelers of automobieltgroepen als D'leteren zijn.'

Volgens zijn collega Hans Van Winckel kan het voor die bedrijven interessant worden extra diensten aan te bieden. 'Vlootbeheerders kunnen hun wagenpark beter beheren, verzekeraars kunnen bestuurders belonen voor hun rijstijl. Voor ons kan het interessant zijn om onze multimodale betaalapp 4411 te integreren, zodat je via de toepassing ook automatische afrekeningen krijgt als je parkeert.'

De overheid zou het systeem ook kunnen gebruiken om dynamische verkeersinformatie te versturen. Ze zou kunnen vragen de snelheid te minderen als er een ongeval is gebeurd of een file ontstaat verder op het traject. Van Winckel: 'Je kan de gegevens ook gebruiken om verkeerslichten beter af te stemmen. Zo creëer je ook goodwill bij de gebruiker, wat zal helpen het rekeningrijden verkocht te krijgen aan de publieke opinie.'

5> Zullen we ook in de rest van België moeten betalen?

De grote vraag is wat Brussel en Wallonië doen. Eerder leken ze geneigd elk een ander systeem in te voeren. In Brussel was sprake van een tolsysteem waarbij je zou moeten betalen voor toegang tot de stad. Wallonië is meer gewonnen voor een wegvignet voor personenwagens. Daar speelt de bezorgdheid dat rekeningrijden te duur uitvalt voor mensen die op het platteland wonen voor wie het openbaar vervoer geen alternatief biedt.

Specialisten wijzen erop dat het vignet nu al achterhaald lijkt: de Europese Unie denkt erover het vanaf 2027 te verbieden. Idealiter lijkt één systeem voor het hele land het meest praktisch. Gewesten zouden dan nog zelf hun tarieven kunnen bepalen, zodat Wallonië ervoor kan kiezen ze lager te leggen. De verkiezingen moeten uitwijzen in hoeverre de geesten in het zuiden van het land gerijpt zijn om mee op de kar te springen.

Thierry Van Elslander, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen, pleit ervoor het rekeningrijden op termijn Europees in te voeren. 'Pas dan wordt het efficiënt en kan je het treinverkeer op middellange afstand aantrekkelijker maken.'

Vlaanderen kan zich met een gebiedsdekkende tol op basis van de mobiele telefoon op de kaart zetten als pionier. Nergens ter wereld is al zo'n systeem uitgerold. En omdat steeds meer overheden beseffen dat hun begroting heel wat inkomsten uit accijnzen dreigt mis te lopen als de consumptie van benzine en diesel terugvalt door de opkomst van de elektrische auto's, is de kans groot dat ze benieuwd zijn naar wat de volgende Vlaamse regering beslist. Als die erin slaagt de bovenvermelde knopen te ontwarren en definitief groen licht geeft, duurt het wellicht nog een viertal jaar voor u de eerste rekening gepresenteerd krijgt.

* Een week lang probeerden we de verkeersknoop te ontwarren in het grote filerapport van De Tijd. Herlees de stukken of bekijk de interactieve kaart op www.tijd.be/mobiliteitsrapport

HENK DHEEDENE

Copyright © 2019 Mediafin. Alle rechten voorbehouden