

Alles over rekeningrijden en hoeveel het u nu echt zal kosten: “5 cent per kilometer is te weinig. Dat moet maal drie”

HLN + - 05 Apr. 2019

Economie Een rondje pesten. Een dat ons rijgedrag bovendien niet gaat veranderen. Zo denken experts over het plan om bestuurders 2 of 5 cent per gereden kilometer te laten betalen. “Om effect te hebben moet dat minstens maal drie.”

Rekeningrijden: wat is dat?

De Vlaamse overheid ziet rekeningrijden als een oplossing voor de files. Door de burger te laten betalen voor het aantal kilometer dat hij aflegt, zou de verkeersdruk tot 30 procent kunnen dalen. In een recente versie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat De Tijd kon inkijken, worden twee scenario's besproken: een heffing van 0,02 euro per gereden kilometer of een meer drastische heffing van 0,05 euro per kilometer mét startheffing van 0,25 euro. Dat laatste scenario moet vooral pendelaars die dagelijks korte afstanden rijden, afschrikken. Opgelet: het gaat om gemiddelden. De tarieven zullen variëren afhankelijk van welke weg u neemt – snelweg, secundaire weg of gewestweg – en op welk tijdstip u dat doet. Tijdens de spitsuren zal autorijden dus een pak meer kosten als tijdens het weekend of 's nachts. Bovendien bestaat de kans dat regio's rond grote steden als Gent, Antwerpen en Brussel iets duurder zullen zijn dan andere Vlaamse wegen.

Is dit niet gewoon een extra belasting?

Volgens transporteconoom Thierry Vanelander (UAntwerpen) wel. “Dit is puur een heffing op belastinginkomsten. Niets meer. Met deze bedragen kan je de mobiliteit absoluut niet de andere kant opsturen.” Verkeerse expert Willy Miermans treedt hem daarin bij. “Het mag niet ‘autootje pesten’ worden waarmee we de burgers gewoon geld uit de portemonnee schoffelen.” Bevoegd minister Ben Weyts (N-VA) noemt dat bangmakerij. “Dit mag nooit leiden tot een belastingverhoging. Laat staan dat we de Vlaming extra gaan laten betalen om te gaan werken.” Hij pleit voor een budgettaire nuloperatie. De automobilist zal dus niet meer moeten betalen voor zijn autogebruik, want door de kilometerheffing zou de jaarlijkse verkeersbelasting wegvallen.

Hoe zal men het aantal gereden kilometers registreren?

Daarover bestaat nog geen consensus. Er wordt onder andere gedacht aan een applicatie op de smartphone. Elke automobilist voert dan zijn nummerplaat in en betaalgegevens. Aan de hand van de gps-functie wordt vervolgens een afrekening gemaakt. Wie geen smartphone heeft of daar niet mee overweg kan, kan een gps-tracker krijgen - een bakje dat in de auto wordt geplaatst en dat het afgelegde traject registreert.

Het mag niet ‘autootje pesten’ worden waarmee we de burgers gewoon geld uit de portemonnee schoffelen

Is 2 of 5 cent per kilometer genoeg om ons gedrag aan te passen?

“Neen”, vindt hoogleraar Vanelander. “De bedragen zijn zelfs belachelijk laag. Ik denk dat de gemiddelde Belg per weekend meer uitgeeft. Het meest aanvaardbare scenario is 0,15 euro per gereden kilometer. Dat zijn tarieven die ook in het buitenland gelden.” Wil men een gedragsverandering zien, zal men “waarneembare drempels moeten durven overschrijden”, zegt ook Miermans. “Voor 4 cent per rit laten we de wagen niet thuis. Ook de prijs van benzine verschilt dagelijks, maar ook die houdt ons niet tegen te tanken.” Verkeerse expert Dirk Lauwers (UGent): “Het is niet de bedoeling mensen uit te persen, maar als we willen dat de alternatieven aantrekkelijker worden, zal het bedrag hoger moeten. We kunnen dit compenseren door op andere terreinen minder belastingen te heffen bijvoorbeeld. Zo vind ik het kadastraal inkomen van woningen in steden erg hoog.”

Wie gaat die heffing betalen? Werkgever of werknemer?

De werknemer, als het van de verkeerse experts afhangt. “Het wordt tijd dat woon-werkverkeer een belangrijk criterium wordt in ons leven. ‘Waar ga ik wonen? Waar ga ik werken?’ moeten belangrijke vragen worden. We wonen in België nog altijd relatief ver van de plek waar we werken”, zegt Lauwers. Professor emeritus Miermans treedt zijn collega bij. “Rekeningrijden mag geen fiscaal systeem zijn zoals de tankkaart of de bedrijfswagen dat vandaag is. Als de werkgever betaalt, zal het gedrag van de automobilist nooit wijzigen en zullen er niet minder files staan.” Transporteconomen zien het minder zwart-wit. “Indien de werknemers betalen, zullen die via de vakbonden bij de volgende loonsonderhandelingen sterk staan om loonsverhogingen af te dwingen om de heffingen deels te compenseren”, zegt hoogleraar Bruno De Borger (UAntwerpen). “Als de werkgevers betalen, gebeurt het omgekeerde: zij zullen argumenteren dat hun arbeidskosten gestegen zijn en bijgevolg minder soepel zijn in onderhandelingen over hogere lonen. Afhankelijk van wie het sterkst onderhandelt, zullen beiden uiteindelijk een deel van de heffing betalen.”

Waarvoor wordt de opbrengst gebruikt?

Professor Van Elslander: “Mobiliteitsorganisaties gaan ervan uit dat de heffing gebruikt moet worden om onze wegen beter te maken, die te onderhouden. Dat is niet noodzakelijk de beste oplossing. Het geld kan ook gaan naar openbaar vervoer of innovatie van het wagenpark. Misschien is de beste oplossing zelfs een belastingverlaging op jobs. Een collega-voorganger zei ooit: ‘Misschien kan het net goed zijn om de bioscooptickets goedkoper te maken dan nieuwe wegen aan te leggen.’ Hij bedoelde het als statement.” Miermans vraagt zich dan weer af of er wel een opbrengst zal zijn: “Want logistiek is dit toch een hele operatie om uit te rollen.”

Het geld kan ook gaan naar openbaar vervoer of innovatie van het wagenpark. Misschien is de beste oplossing zelfs een belastingverlaging op jobs

Moeten buitenlandse chauffeurs ook betalen?

Als het van N-VA afhangt, wel. “De invoering van het rekeningrijden mag niet leiden tot een belastingverhoging voor de Vlamingen”, zegt de partij. Al is voorlopig nog niet duidelijk op welke manier dat zal gebeuren. Via mobiele data? Een app? Of moeten buitenlandse bestuurders een tolhuis passeren? Dan moet wel eerst nieuwe infrastructuur geïnstalleerd worden op het wegennet. Een vignet, zoals dat bijvoorbeeld al in Zwitserland en Oostenrijk bestaat, is veel goedkoper en makkelijker in te voeren dan tolpoorten of slimme kilometerheffingen. Maar de Europese Unie vindt het vignet achterhaald en wil dat vanaf 2027 verbieden.

Hoe zit het op Waalse en Brusselse wegen?

Het plan voor rekeningrijden dat nu op tafel ligt geldt alleen voor Vlaanderen. Maar zullen we ook op Waalse en Brusselse wegen moeten betalen? Ook daar denken ze na over kilometerheffingen, alleen kijken zij naar nog eens twee andere systemen dan het systeem dat nu de voorkeur van Vlaanderen geniet. Brussel neigt naar een tolsysteem waarbij iedereen die de stad in wil moet betalen, Wallonië voelt meer voor een wegvignet. Volgens transporteconoom Thierry Vanelslender moet er een duidelijke lijn getrokken worden. “Als we het invoeren, moet het goed gebeuren. En dus niet alleen in Vlaanderen. Of zelfs niet alleen in België, maar volgens een eengemaakt Europees systeem.”

Wat betaal je in het buitenland?

Van een Europees systeem is vandaag absoluut geen sprake. Op gebied van kilometerheffing is Europa één groot lappendeken van verschillende systemen. In de meeste landen komt het neer op gemiddeld 10 tot 15 cent per gereden kilometer. De bekendste tolheffing is de péage in FRANKRIJK, waar je betaalt aan tolpoorten. De tarieven zijn afhankelijk van het traject. Zo kost een rit van de Belgische grens naar het zuiden 73 euro voor wie over Luxemburg rijdt, en 101 euro voor wie over Rijsel rijdt. Ook in SPANJE zijn de meeste snelwegen betalend en schommelen de tarieven op de verschillende trajecten. Wie van aan de Franse grens richting de costa's rijdt, betaalt tussen de 15 euro – tot Barcelona – en 70 euro tot aan de zuidelijke Costa del Sol. ITALIË is iets goedkoper dan Frankrijk en Spanje, daar kost een rit van het noorden naar het zuiden ongeveer 65 euro. In ZWITSERLAND en OOSTENRIJK werken ze niet met tolpoorten, maar met een vignet dat op de voorruit gekleefd moet worden. Dat kost 35 euro, in ruil mag je een jaar lang gebruik maken van alle snelwegen en tunnels in het land.

Als we het invoeren, moet het goed gebeuren. En dus niet alleen in Vlaanderen. Of zelfs niet alleen in België, maar volgens een eengemaakt Europees systeem

Wanneer wordt het rekeningrijden ingevoerd?

Dat staat nog niet vast. De Vlaamse regering besliste in juli vorig jaar dat er net als voor vrachtwagens ook een budgetneutrale kilometerheffing komt voor personenauto's, maar de maatregel ligt zeer gevoelig. Minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) laat momenteel een resem scenario's onderzoeken - het kabinet spreekt van “tientallen” - maar die studie is pas in juni af. Het zal dus aan de volgende Vlaamse regering zijn om te beslissen of er iets komt en zo ja, wat precies. Vaststaat dat de invoering van de kilometerheffing wellicht een van de belangrijkste dossiers wordt bij de volgende regeringsonderhandelingen.

VIER SIMULATIES: ZOVEEL KOST HET OM TE GAAN WERKEN

Voor onderstaande simulaties gaan we uit van de drukste woon-werkroutes in ons land en hebben we ons enkel beperkt tot snelwegen. Om te berekenen hoeveel u op jaarbasis betaalt volgens het systeem van rekeningrijden, schatten we dat een Vlaming gemiddeld 230 dagen per jaar werkt (vakantie- en feestdagen inbegrepen, ziekte niet meegerekend). Het eerste scenario toont het minimumscenario waarbij je rijdt aan 0,02 euro per kilometer. Het tweede scenario toont het maximumscenario waarbij je rijdt aan 0,05 euro per kilometer + startheffing van 0,25 euro.

1. Centrum Antwerpen < > centrum Brussel (A12): 92 kilometer

Per dag: 1,84 euro/4,85 euro

Per jaar: 423,2 euro/1.115,5 euro

2. Centrum Gent < > centrum Brussel (E40): 114 kilometer

Per dag: 2,28 euro/5,95 euro

Per jaar: 524,4 euro/1.368,5 euro

3. Centrum Leuven < > centrum Brussel (E40): 56 kilometer

Per dag: 1,12 euro/3,05 euro

Per jaar: 257,6 euro/701,5 euro

4. Centrum Hasselt < > centrum Brussel (E313): 168 kilometer

Per dag: 3,36 euro/8,65 euro

Per jaar: 772,8 euro/1.989,5 euro