

"Rondje pesten dat files niet oplost"



* Het Laatste Nieuws/Waasland, Het Laatste Nieuws/Westkust, Het Laatste Nieuws/Westhoek, Het Laatste Nieuws/Vakantie, Het Laatste Nieuws/Pajottenland, Het Laatste Nieuws/Vlaamse Ardennen, Het Laatste Nieuws/Oostkust, Het Laatste Nieuws/De Nieuwe Gazet, Het Laatste Nieuws/Mandelstreek, Het Laatste Nieuws/Middenkust, Het Laatste Nieuws/Mechelen-Lier, Het Laatste Nieuws/Leiestreek, Het Laatste Nieuws/Limburg, Het Laatste Nieuws/de Ring-Brussel, Het Laatste Nieuws/Kempen, Het Laatste Nieuws/Gent-Wetteren-Lochristi, Het Laatste Nieuws/Gent-Eeklo-Deinze, Het Laatste Nieuws/Dendermonde, Het Laatste Nieuws/Denderstreek, Het Laatste Nieuws/Leuven-Brabant, Het Laatste Nieuws/Brabant-Hageland, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Zuid, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Stad, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Noord

Een rondje pesten. Eén dat ons rijgedrag bovendien niet gaat veranderen. Zo denken experts over het plan om chauffeurs 2 of 5 cent per gereden kilometer te laten betalen. "Om effect te hebben moet dat zeker maal drie."

Rekeningrijden, wat is dat?

Rekeningrijden wil zeggen: de burger laten betalen voor elke kilometer die hij aflegt. De Vlaamse overheid ziet dat als een oplossing voor de files en meent dat het de verkeersdrukke zo met 30% kan laten dalen. In een recente versie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat 'De Tijd' kon inkijken, worden twee scenario's besproken. Het eerste is een heffing van 2 cent per gereden kilometer, het tweede een meer drastische van 5 cent mét startheffing van 25 cent. Dat laatste, strengere plan moet vooral bestuurders afschrikken die elke dag de auto gebruiken voor korte afstanden. Het gaat bovendien om gemiddelden, want het type weg en het tijdstip kunnen de prijs nog beïnvloeden. Zo is rijden op een snelweg duurder dan op een secundaire weg, net zoals rijden in de spitsuren meer kost dan een ritje in het weekend of 's nachts. Of en wanneer het rekeningrijden wordt ingevoerd, is nog niet duidelijk. Dat is huiswerk voor de volgende regering.

Is dit niet gewoon een extra belasting?

Volgens transporteconoom Thierry Vanellander (UAntwerpen) wel. "Dit is puur een heffing op belastinginkomsten - meer niet. Met deze bedragen kan je de mobiliteit niet de andere richting opsturen." Verkeerseexpert 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. Hij zegt dat door de kilometerheffing de jaarlijkse verkeersbelasting zou wegvallen.

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

Volgens experts niet. Zij noemen de bedragen zelfs "belachelijk laag" en pleiten voor minstens 15 cent per kilometer, naar de meeste voorbeelden in het buitenland. Ze vrezen dat mensen hun auto niet zullen thuislaten voor een korte verplaatsing van 2 kilometer, die hen dan 4 eurocent zou kosten. Bovendien wijzen ze erop dat het bedrag ook hoger zal moeten als de alternatieven voor de wagen - zoals openbaar vervoer en fietsinfrastructuur - aantrekkelijk gemaakt moeten worden.

Wie gaat dat betalen, werkgever of werknemer?

De werknemer, als het van verkeerseexpert Miermans afhangt. "Rekeningrijden mag geen fiscaal systeem zijn, zoals de tankkaart of de bedrijfswagen dat vandaag al zijn. Als de werkgever betaalt, wijzigt het gedrag van de automobilist nooit en worden de files niet korter." Dat vindt ook mobiliteitsprofessor Dirk Lauwers (UGent). "Het wordt tijd dat woon-werkverkeer een belangrijk criterium wordt. 'Waar ga ik wonen? Waar ga ik werken?' Dat moeten belangrijke vragen worden. Wij wonen nog altijd relatief ver van ons werk."

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 er wel nieuwe infrastructuur geïnstalleerd worden. Een vignet, zoals dat bijvoorbeeld al in Zwitserland en Oostenrijk bestaat, is veel goedkoper en makkelijker in te voeren dan tolpoorten of slimme heffingen. Maar de Europese Unie vindt het vignet achterhaald en wil dat vanaf 2027 verbieden.

Waarvoor wordt de opbrengst gebruikt?

De bekendste kilometerheffing is de péage in Frankrijk. Maar de meeste Belgen die in de zomer over de Autoroute du Soleil rijden, betalen met de glimlach omdat de wegen en de stopplaatsen er piekfijn bij liggen. Of dat ook in ons land zo zal zijn als we betalen per gereden kilometer, is nog maar de vraag. "De opbrengst gebruiken om onze wegen beter te maken, is niet per se de beste oplossing", zegt transporteconoom Vanellander. "Het geld kan ook gaan naar openbaar vervoer of innovatie van het wagenpark." Al vraagt expert Miermans zich af of er wel opbrengst zal zijn. "Logistiek is dit toch een hele operatie om uit te rollen."

Hoe zit het in Wallonië en Brussel?

Het plan dat nu op tafel ligt, geldt alleen voor Vlaanderen. Maar ook in Brussel en Wallonië denken ze na over rekeningrijden - weliswaar telkens via een ander systeem. Brussel neigt naar een tolsysteem waarbij iedereen die de hoofdstad in wil, moet betalen. Wallonië voelt meer voor een vignet.

INGE BOSSCHAERTS EN FIEN TONDELEIR