

Hoe de kilometerheffing politiek dynamiet werd

Humo VIP - 10 Apr. 2019

Een kilometerheffing zal geld kosten aan wie met de auto blijft rijden. Met de verkiezingen in het vooruitzicht heeft geen enkele partij zin om dat toe te geven.

Goed nieuws voor de Vlaming die verknocht is aan het geluid van zijn ronkende automotor. De kilometerheffing die de Vlaamse regering liet bestuderen zal er voorlopig niet komen, wegens overbodig. Dat zit zo: om een wijziging in het rijgedrag te veroorzaken, moet de kilometerheffing autogebruik ontmoedigen en dus bestuurders raken in de portefeuille – mobiliteitsexperts zijn het daar al jaren over eens. Maar geen enkele politieke partij wil de Vlaming nog meer belasten om achter het stuur te kruipen. Logica zegt dan: ofwel komt de heffing er niet, ofwel zal ze geen rimpeling veroorzaken in ons rijgedrag.

Politieke immobiliteit

De geschiedenis van de kilometerheffing leest als een illustratie van de Belgische politieke immobiliteit. Al vijftien jaar lang beloven opeenvolgende Vlaamse regeringen een alternatieve verkeersbelasting die de mobiliteitsproblemen in ons land moet helpen oplossen. De regering-Leterme dacht aan een wegenvignet zodat 'ook buitenlanders' betalen op de Vlaamse wegen. In 2009 zei de regering-Peeters II te zullen onderzoeken hoe een kilometerheffing kon worden ingevoerd. Dezelfde belofte verscheen vijf jaar later opnieuw in het regeerakkoord van de jongste Vlaamse regering.

Het onderzoek is er, maar de politieke wil niet. De Vlaamse administratie heeft een rapport klaar waarin twee scenario's overblijven: een belasting van gemiddeld ofwel 2 ofwel 5 eurocent per kilometer, waarbij het bedrag hoger of lager uitvalt afhankelijk van het tijdstip en de locatie. Om 8 uur 's ochtends tuffen op de Brusselse ring wordt dus duurder dan een nachtelijk ritje op een West-Vlaamse binnenweg. De studie passeerde al langs de ministerkabinetten, maar de voorstelling van het eindrapport is verdaagd tot juni – tot na de verkiezingen dus. Ze bevestigt immers wat experts al lang weten: wie nog in de file wil rijden, zal dat cash betalen. Vlak voor de verkiezingen van 26 mei is de kilometerheffing daardoor politiek dynamiet geworden.

Pr-ramp

Voor N-VA, de partij van mobiliteitsminister Ben Weyts, is de studie een pr-ramp. Al geruime tijd waarschuwt ze dat de mensen zich blauw zullen betalen aan groene belastingen. Die framing dreigt nu als een boemerang terug te keren, met N-VA als partij die de mensen laat betalen om in de file te gaan staan. Voorzitter Bart De Wever mocht afgelopen weekend in VTM Nieuws persoonlijk orde op zaken stellen: 'N-VA zal nooit een lastenverhoging via het rekeningsrijden goedkeuren.' Budgetneutraliteit is het adagium in dit dossier geworden – dat staat overigens ook in het regeerakkoord.

'Maar die budgetneutraliteit wordt verkeerd geïnterpreteerd. Ze geldt voor de overheid, maar niet voor de belastingbetaler', zegt mobiliteitseconoom Thierry Vanelslander (Universiteit Antwerpen). De belasting op autobezit wordt door een kilometerheffing een belasting op gebruik van de wagen. 'Wie willens nillens in de spits op de snelweg wil rijden, zal dus meer moeten betalen.'

De Wever weet dat. Ben Weyts weet dat. De Vlaamse regering weet dat. Ze weten ook dat 2 tot 5 eurocent per kilometer volgens mobiliteitsexperts nog veel te weinig is. Een vaak geciteerd voorbeeld is Frankrijk, waar het gemiddelde op 14 cent per kilometer ligt. Autorijden zal flink duurder worden – maar geen partij die durft zeggen waar het op staat, geen partij die verantwoordelijk wil zijn voor zulk beleid. De kilometerheffing onderstreept nog maar eens hoe electorale overwegingen op korte termijn de maatschappelijke noodzaken op lange termijn blokkeren.

Lijken uit de kast

Uit angst voor de kiezer wordt een beslissing naar de volgende regering geschoven. Er zouden nog meer lijken uit de kast kunnen vallen. Mensen uit de auto halen lukt enkel als er andere vervoersmodi voorhanden zijn – zo niet, blijft de Vlaming liever in de vertrouwde file staan. Op dit moment is het openbaar vervoer echter zelden een volwaardig alternatief. De economische logica heeft jarenlang geknipt in het busaanbod. Avondnetten zijn zelfs in centrumsteden geen vanzelfsprekendheid. De treininfrastructuur laat te wensen over – een vlokje sneeuw is voldoende om het hele net in vertragingen onder te dompelen. De lijst met werven is lang.

Verrommeling

De ruimtelijke verrommeling maakt de knoop nog moeilijker te ontwarren. Zolang we buiten de stadskernen gaan wonen, blijft publiek transport duur en complex. De betonstop en de bredere hervorming van ons ruimtelijk beleid moesten kroonjuwelen worden van deze Vlaamse regering, maar de beslissingen werden – vanuit de meerderheid – zo lang tegengewerkt dat ze naar de volgende legislatuur worden doorgeschoven. Dat klinkt intussen bekend.

De olifant in de kamer is dat aan het einde van de rit stevig gesnoeid zal moeten worden in privileges voor allerhande groepen. Vanelslander: 'We hebben de voordelige bedrijfswagen ingevoerd omdat de fiscaliteit te hoog ligt: zo rollen we van het ene probleem in het andere. En omdat woon-werkverkeer nu volledig aftrekbaar is, is er geen prikkel om te verhuizen voor je werk. Je krijgt integendeel een bonus als je iedere dag een grote afstand pendelt. Dat is niet meer houdbaar. Op zeker moment zullen politici eerlijk en oprecht moeten zijn.'

© De Morgen

Humo bouwde deze betaalmuur en Mexico heeft ervoor betaald. Steek gratis de grens over! Ik heb al een abonnement