



VANAF 1 APRIL 2016.

ER IS GEEN ONTKOMEN AAN DE KILOMETERHEFFING

De kilometerheffing voor vrachtwagens komt er. Op die manier wordt het onderhoud van de wegen vanaf 1 april betaald door alle vrachtwagens die er gebruik van maken. Vanuit de basisprincipes van de transporteconomie is dit een stap vooruit, al maken Belgische transportondernemingen zich zorgen.

Timothy Vermeir

Met de kilometerheffing wordt een van de basisprincipes uit de transporteconomie – de gebruiker betaalt – gerealiseerd, zegt professor Eddy Van de Voorde van de Universiteit Antwerpen. “Niet alleen de bedrijfseconomische kosten die hij of zij nu al betaalt, maar ook de externe kosten die hij of zij veroorzaakt. Voor de transportsector is dat congestie, ongevallen, milieu-impact en – en daar mikt deze kilometerheffing op – de marginale infrastructuurkosten: de slijtage die veroorzaakt wordt door één bijkomend voertuig. Als je dat basisprincipe niet toepast en die correcte prijs niet vraagt, dan krijg je te veel productie aan een te lage prijs.”

4

De kilometerheffing die er nu zit aan te komen, is stap één: de gebruiker, óók als die géén Belgische nummerplaat heeft, betaalt voor het gebruik van de infrastructuur. Voor Eddy Van de Voorde is dat nog onvoldoende. Immers: er is geen of weinig impact op vlak van congestie, ongevallen of milieu. Congestie tegengaan, bijvoorbeeld, zal alleen volgen als ook voor personenwagens een kilometerheffing komt. Net zoals men omwille van de Maut waar mogelijk Duitsland is gaan mijden, zo zal er ook bij ons ruimte vrij komen door vrachtwagens die niet door ons land zullen trekken. Maar die ruimte zal worden ingenomen door personenwagens, stelt professor Van de Voorde, waardoor de files niet verminderen.

Uit het Duitse voorbeeld, waar de Maut nu meer dan 10 jaar geleden is ingevoerd, blijkt ook dat een kilometerheffing goed nieuws is voor andere transportmodi. “Het gaat er zeer goed met de binnenvaart – al heeft dat ook te maken met de waterstanden op de Rijn – en ongelooflijk goed met de spoorwegen”,

klinkt het. Eddy Van de Voorde benadrukt dat de wegvervoerders daardoor niet minder werk zullen hebben: “Nee, want in absolute termen gaan zij blijven groeien. Omdat de economische groei er is.”

KOSTPRIJS

De transportsector, zo bleek uit de Graydonstudie waar Transportmanagement onlangs nog over berichtte, is er een met kleine marges. Binnen de sector is er dan ook ongerustheid over de impact die de kilometerheffing zal hebben op de individuele bedrijven. Eddy Van de Voorde wil de doem berichten nuanceren en verwijst daarvoor naar een studie van enkele jaren geleden, 'Kilometerheffing in Vlaanderen: De impact op havenconcurrentie en logistiek'. Daarin berekenen de onderzoekers, onder meer professor Van de Voorde, de meerkost die een kilometerheffing betekent voor een aantal trajecten.

Wat blijkt? Op de langere internationale routes, is er nauwelijks een toename – 1