

# Minister Peeters, de houthakker die geen kettingzaag wil gebruiken

## De kilometerheffing: gemiste kans?

Op 16 december verscheen het langverwachte Motivity-rapport over kilometerheffing, dat door de vorige Vlaamse regering werd besteld. Volgens enkele krantenartikelen niets dan voordelen: van de files laten verminderen over de kosten van de file laten dragen door wie er verantwoordelijk voor is (en niet de slachtoffers) tot een stevige maatschappelijke winst genereren. Ziehier een instrument waarmee er relatief snel en eenvoudig iets aan de files gedaan kan worden. Helaas werd het rapport nog in dezelfde artikelen rechtstreeks de vuilnisbak in gekieperd. Hoe kan het dat de Vlaamse regering over de kilometerheffing zelfs niet wil spreken?

### Openbaarvervoernetwerk als alternatief noodzakelijk

Een kilometerheffing *an sich* zal niet alle files op de Vlaamse wegen met een vingknip doen verdwijnen, maar is slechts een van de instrumenten die ten volle benut zullen moeten worden om de mobiliteitsproblemen die we nu kennen op te lossen. Een ander essentieel instrument is een betrouwbaar en voldoende attractief openbaar vervoer netwerk. In een ideale wereld, waar je met openbaar vervoer zeker en comfortabel ook buiten de spits op je bestemming raakt, zal het probleem van filevorming zich niet stellen. Maar zonder een sterk alternatief in een goed ov-netwerk zal een verandering in fiscaliteit voor de wagen snel worden gepercipiëerd als een pestmaatregel, die politiek

niet te verkopen is. We zagen het eerder gebeuren met de Turteltaks en de Benbelasting.

Voor de uitbouw van een degelijk openbaar-vervoernetwerk heeft de Vlaamse overheid natuurlijk zelf (een deel van) de sleutels in handen. Meer nog, de kilometerheffing kan een vorm van financiering voor collectief vervoer betekenen. Spijtig genoeg staat het openbaar vervoer in Vlaanderen (nog) niet op het niveau waar je kan spreken van een volwaardig alternatief. Hoewel het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer reeds jaren in stijgende lijn zit volgens de monitor van de FOD Mobiliteit, blijft de potentie die nog te winnen valt onbenut. En dan hebben we het nog niet over de potentie van (elektrische) fietsen, (elektrische) deelwa-

gens en elektrische steps, die vaak te recent zijn om in enquêtes te worden opgenomen. Al deze systemen hebben baat bij een herwerkte fiscaliteit van de personenwagen. Het verder versnipperen van openbaar vervoer in vervoersregio's zonder plan op Vlaams niveau geeft daarnaast weinig vertrouwen. Een performant, intermodaal en betrouwbaar openbaarvervoernetwerk (trein, tram, bus, maar dus ook allerlei deelsystemen) zou samen met de kilometerheffing zoals voorgesteld in het rapport deel van de oplossing van de huidige fileproblemen kunnen zijn.

### Doelstellingen Motivity-rapport

Laten we nu even dieper ingaan op de drie hoofddoelstellingen van het rapport: het



Ruimtebeslag van 60 personen al naargelang de vervoersmodus.

© bikehub

reduceren van de congestie, het toepassen van het principe “de gebruiker betaalt” en het internaliseren van externe kosten (“de vervuiler betaalt”). In het huidige systeem met een vaste jaarlijkse kost worden deze drie doelstellingen niet bereikt. In het hoofd van de gebruiker speelt de gedachte: ik heb reeds betaald, dus ik kan het er maar beter uithalen, en zal dus meer kilometers rijden (meer vervuilen) wanneer dat het beste uitkomt (meer congestie veroorzaken). De kosten die de extra vervuiling en de extra congestie veroorzaken worden toch door de maatschappij als geheel gedekt, en niet door de gebruiker betaald. De kilometerheffing heeft als systeem de mogelijkheid om al deze tekortkomingen op te vangen, mits juist geïmplementeerd. Door hogere kosten aan te rekenen op potentieel drukker momenten zal de piek in de spits meer gespreid worden. Gebruikers die de mogelijkheid hebben zullen beloofd worden om niet om 8u 's morgens en 17u30 's avonds in de file te komen staan (congestie zal verminderen). De variabele aard van de kilometerheffing maakt het ook mogelijk om de kosten voor de maatschappij die verbonden zijn aan het gebruik van de personenwagens te laten corresponderen met de opbrengsten van een kilometerheffing (de gebruiker/vervuiler betaald), en de kost niet te verdelen over mensen die om ideologische, financiële of andere redenen kiezen/gedwongen zijn zich zonder eigen personenwagen te verplaatsen.

### Verkeersarmoede vermijden

Een ander argument tegen de nieuwe kilometerheffing is het risico op vervoersarmoede, vooral bij financieel kwetsbare mensen die afhankelijk zijn van een personenwagen om op hun werk te raken. Waarom is deze ene bemerking genoeg reden om het hele rapport af te schieten? In het rapport wordt een gamma van verschillende implementaties van een kilometerheffing uitgewerkt, waarbij er bij enkele inderdaad de kans bestaat op vervoersarmoede. Bekijk dit dan als een waarschuwing vooraf, net om als beleidsmakers een onderbouwde keuze te maken, en niet als een flauw excuus om niet over een goed instrument te moeten praten.

### Capaciteitsuitbreiding door carpoolen

Daarnaast kan er ook iets gezegd worden voor carpoolen. Het onderzoeksrapport van de Monitor-enquête dat half december door de FOD Mobiliteit werd voorgesteld, toont nogmaals dat de gemiddelde bezetting van een auto in woon-werkverkeer 1,05 personen bedraagt. Met andere woorden, er staan 19(!) auto's quasi leeg in de file, voor je een 20<sup>ste</sup> auto ziet waar 2 personen inzitten. Droom even mee hoeveel wagens uit de spits wegvallen, als dit aantal stijgt naar 2 of zelfs 3? De alternatieve capaciteit rijdt dus nu al rond (of staat stil in de file), maar wordt niet benut. Er valt dus ook iets te zeggen voor de ondersteuning van carpoolen, die nu op zijn zachts gezegd beperkt is.

### Afgesloten hoofdstuk?

Een waardevol instrument wordt nu veel te makkelijk geklasseerd als een ‘afgesloten hoofdstuk’. Het is zoals een houthakker die zegt: “ik heb geen kettingzaag nodig, ik los het wel op met mijn oude



Autodeelplaatsen aan de Gentse Astridlaan.

Foto Rudy De Ceunynck

vertrouwde handzaag.” Hoe kan gedegen beleid gevoerd worden als nieuwe instrumenten die (onterecht) een negatieve politieke connotatie hebben op voorhand worden afgeschoten? Een kilometerheffing is geen zelfrijdende auto, waarvan het buikgevoel zegt dat hij misschien over 10 jaar een oplossing kan bieden, maar een onderbouwd instrument met oplossingen die nu kunnen worden benut.

Door wagens uit het verkeer te halen die niet per se moeten rondrijden, worden net de mensen geholpen die echt geen alternatief hebben. Een zelfstandige zal zijn busje propvol materiaal niet kunnen wisselen voor de bus, maar voor een autosolist die alle dagen pendelt naar dezelfde bureau in Brussel of Antwerpen zijn er wel degelijk (ov-)alternatieven voorhanden. Een thuisverpleegster zal nooit bij al haar patiënten raken met de fiets, maar moet daarom toch niet staan aanschuiven achter mensen die met de auto een brood gaan halen. Dat laatste lijkt misschien een karikatuur, maar zelfs voor afstanden van 2-5 kilometer gebeuren meer dan 50 procent van de verplaatsingen nog met de wagen. De kilometerheffing is geen wondermiddel dat deze problemen volledig zal oplossen, maar kan zoals het rapport aantoont reëel gedrag veranderen.

Een sterk en vooral betrouwbaar openbaar vervoer netwerk zou de kern moeten vormen van onze vervoersmix, aangevuld met de fiets, wandelen, deelsystemen, de deelwagens en als het echt niet anders kan de private wagen. Die private wagen staat nu gemiddeld 23u per dag stil, en neemt daarmee meestal beperkte publieke ruimte in. Bovendien wordt het ene gereden uurtje door velen in de file doorgebracht. Laat de gebruiker daarom betalen en niet de samenleving in verloren uren in de file, dure infrastructuurprojecten die hoogstens tijdelijk helpen en jonge astmapatiënten. De kilometerheffing moet een van de vele instrumenten worden om richting een betere vervoersmix te evolueren.

Mattijs Verhelst

[https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/mobiliteit\\_cijfers/enquetes\\_over\\_de\\_mobiliteit\\_van\\_de\\_belgen/monitor](https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/mobiliteit_cijfers/enquetes_over_de_mobiliteit_van_de_belgen/monitor)

“Slimme kilometerheffing is beste optie om Vlaamse files te vermijden”, De Morgen 17/12/2019

“Gebiedsdekkende kilometerheffing efficiëntste manier om files te verminderen en vervuilers te laten meebetalen”, Het Laatste Nieuws 16/12/2019