
Dit artikel is exclusief voor abonnees, maar we bieden het u gratis aan.

dS + DINSDAG 17 DECEMBER 2019 - BINNENLAND



<p>Archiefbeeld uit 2015. Truckers protesteren in Brussel tegen de kilometerheffing. Bart Dewaele</p>

Archiefbeeld uit 2015. Truckers protesteren in Brussel tegen de kilometerheffing. © Bart Dewaele

Kilometerheffing kan files tot een derde korter maken

‘Een slimme kilometerheffing kan een belangrijk deel zijn van de mobiliteitsoplossing’, stelt een onderzoek in opdracht van de Vlaamse overheid. Maar de regering wil er nog altijd niet van weten.

BRUSSEL | Een kilometerheffing voor personenwagens, met een gemiddeld tarief van 3,3 tot 3,4 eurocent per afgelegde kilometer, zou de gemiddelde snelheid op de drukste Vlaamse hoofdwegen tijdens de spits kunnen opdrijven van 74 naar 82 kilometer per uur. Op minder filegevoelige wegen zou bij zo'n tarief de snelheid stijgen van gemiddeld 90 naar 94 kilometer per uur. De verloren tijd in de files zou met 24 tot 36 procent dalen.

Het is een van de opmerkelijkste resultaten in de langverwachte studie die het consortium Motivity, dat bestaat uit Transport & Mobility Leuven, KPMG, Stibbe en Common Ground, heeft opgemaakt in opdracht van de vorige Vlaamse regering. Die had de uitgesproken ambitie om met een algemene kilometerheffing de verkeersknoop op Vlaamse wegen te ontwarren. Deze studie zou daarvoor de krijtlijnen uitzetten, waarna de beleidsmakers verder aan de slag zouden gaan.

Maar toen in de zomer concrete tarieven op tafel belandden van 2 tot 5 cent per kilometer en Vlaams Belang stickers tegen de 'Ben-belasting' uitdeelde, trok toenmalig minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) een streep door de kilometerheffing. 'Ik spring niet als een lemming in het ravijn', zei hij daarover in een interview met *De Standaard*. Ook de huidige Vlaamse regering blijft erbij: ze wil geen kilometerheffing invoeren.

Variabele tarieven

In de studie staat een opvallende passage over de debatten die voorafgingen aan de terugtrekking van de maatregel, die volgens de onderzoekers 'een belangrijk onderdeel van de mobiliteitsoplossing' kan zijn. 'Ongecontroleerde communicatie van voor- én tegenstanders in de publieke opinie leidde tot simplificaties, halve waarheden of foute veronderstellingen.' De onderzoekers wijzen op de mogelijke positieve effecten van een 'slimme' kilometerheffing op de filedruk in Vlaanderen, maar ook op andere maatschappelijke domeinen.

'Ongecontroleerde communicatie van voor- én tegenstanders in de publieke opinie leidde tot simplificaties, halve waarheden of foute veronderstellingen'

DE ONDERZOEKERS

Ze bestudeerden twee verschillende scenario's. In het eerste is zo'n heffing budgetneutraal: de afschaffing van alle andere Vlaamse verkeersbelastingen zou dan volledig gecompenseerd worden door de inkomsten van de kilometerheffing. In dat scenario – met een 'beperkte' taxshift van autobezit naar autogebruik – zou de heffing een positieve impact hebben van 304 miljoen euro op de Vlaamse welvaart, onder andere via tijdsinstellingen en een afname van de uitstoot door het verkeer.

In een tweede scenario met hogere tarieven en een ruimere taxshift zou de overheid de extra inkomsten kunnen gebruiken voor bijkomende maatregelen tegen de files. De maatschappelijke winst zou in dat scenario oplopen tot 557 miljoen. Maar een deel van de Vlaamse weggebruikers zou de heffing wel in de portefeuille voelen. 'Dat is nodig om gedrag te kunnen sturen', zegt Leen De Dycker van het Vlaams Departement Mobiliteit en Openbare Werken, dat de studie begeleidde. Achter het gemiddelde van 3,3 tot 3,4 eurocent per kilometer – dat slechts één is van een tiental scenario's die de studie vergeleek – schuilen variabele tarieven van 0 tot 20,4 eurocent per afgelegde kilometer, afhankelijk van wanneer, waar en hoe ver automobilisten rijden.

In dat scenario zouden 'de meeste gezinnen die meer dan 17.000 kilometer per jaar rijden, hun koopkracht zien dalen als ze hun mobiliteitsgedrag niet veranderen', luidt het in de studie.

Vervoersarmoede

Daardoor dreigt een kilometerheffing volgens Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD) vervoersarmoede te creëren bij Vlamingen die niet zonder auto kunnen. Daarom, zegt ze, 'moeten we eerst maken dat er voldoende en kwaliteitsvolle alternatieven voorhanden zijn, zoals openbaar vervoer. Dat is vandaag nog niet het geval. De studie werd wijt dan ook in de koelkast.

Lees De Standaard voor maar €1!

↗ Meer info

**JEF POPPELMONDE**

Jef Poppelmonde is redacteur binnenland bij De Standaard.

Meer artikels van Jef Poppelmonde > (<https://www.standaard.be/auteur/jef-poppelmonde>)**LEES MEER****VANDAAG** | Studies besteld naar derde rijstrook op E313 en E314 (https://www.standaard.be/cnt/dmf20191216_04770294)09/12/2019 | Pendelaars combineren amper vervoersmiddelen (https://www.standaard.be/cnt/dmf20191208_04757045)30/11/2019 | Roltrap Groenplaats werkt opnieuw (https://www.standaard.be/cnt/dmf20191129_04744133)29/11/2019 | Geen enkele aannemer wil liften voetgangerstunnel renoveren (https://www.standaard.be/cnt/dmf20191128_04742618)12/12/2019 | Provincie bouwt drie nieuwe fietsostrades (https://www.standaard.be/cnt/dmf20191211_04762306)

(<http://www.standaard.be/extra/static/checkapp/index.html>)