

ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT

KAREL JOOS

Mobiliteitsproblemen vragen al langer dan vandaag aandacht van het beleid. Rome werd tweeduizend jaar geleden geconfronteerd met files, net als later onze middeleeuwse steden kampten met verkeersoverlast. Op het einde van de achttiende eeuw was Old London Bridge berucht voor haar structurele congestie. Het duurde vaak een uur om er de Theems over te steken. De steenweg van Charleroi naar Brussel dreigde in dezelfde periode zelfs dicht te slibben: opstoppen, parkeerproblemen en verkeersagressie waren er dagelijks kost.

In onze regio zijn de effecten én de omvang van de mobiliteitsproblemen echter te groot geworden. De overheid kan zich dat in feite niet veroorloven want de capaciteit en de doorstroming van het transportnetwerk zorgen immers mee voor economische groei en de welvaart die daar het gevolg van is.

Vandaag pleit de VAB voor een aangepast dieselbeleid om de milieubelasting van het verkeer terug te dringen. Hoewel dit pleidooi technologisch steek houdt, ligt de beste beleidsaanpak voor dat probleem elders. Overheden moeten bij voorrang het gebruik van de wagen aanpakken in plaats van het bezit ervan. En daarvoor bestaan er geschiktere oplossingen dan accijnsverhogingen. Een verstandig ontworpen kilometerheffing slaagt erin om zowel de mobiliteit beter te sturen en de daarmee samenhangende milieubelasting van het vervoer te verlagen.

Men beweert vaak dat accijnzen op brandstoffen eigenlijk al een kilometerheffing zijn. Dat is in die zin fout dat het geen mechanisme is om de verkeersvraag te verminderen als er lokaal grote drukte is. Accijnzen houden immers geen rekening met het traject en het tijdstip waarop dat traject gereden wordt. Aan een tankstation betalen pendelaars evenveel per liter als een toerist of een melkboer. Brandstoffen zijn bovendien in grote mate niet-elastisch. Dat wil zeggen dat de gevraagde hoeveelheid slechts in beperkte mate reageert op een prijsverandering. Ten slotte tanken zowel milieuvriendelijke als vervuulende (diesel)voertuigen dezelfde brandstof aan dezelfde prijs waardoor er alvast langs die weg geen positief milieueffect kan optreden.

Transporteconomen zijn het al heel lang eens dat 'wegbeprijzing' de meest effectieve en efficiënte manier is om transportstromen te optimaliseren. Ze zijn het echter al vele decennia grotendeels over oneens hoe je dat in de praktijk het beste aanpakt: hoe hoog zet je de prijs, welke kostenstructuur hanteer je, wat doe je met de opbrengsten, enzovoort. De stand van de technologie op het vlak van telecommunicatie was daarbij vaak een hinderpaal. Vandaag zijn er technologisch geen principiële problemen meer. De Vlaamse overheid heeft er in 2007 dan ook voor

gekozen om het manke concept van het wegvignet te verlaten en het mobiliteitsprobleem in de kern aan te pakken. De beslissing om een kilometerheffing te gaan invoeren, die gedifferentieerd wordt naar tijd, plaats en milieukeurmerken van het voertuig, was visionair, maar betekende ook een moedige en verstandige keuze. Moedig omdat ze tegen de geest van het regeerakkoord moest ingaan en verstandig omdat de uitdrukkelijke samenwerking met Brussel, Wallonië maar ook Luxemburg en Nederland voorop stond. Ondertussen is die samenwerking op poten gezet en nemen de betrokken Vlaamse ministers de noodzakelijke tijd om de economische, administratieve, technologische en juridische aspecten van het project grondig voor te bereiden.

Er is echter één element in het project dat onrecht en integraal vooruitgeschoven wordt naar de volgende Vlaamse regering 2009-2014: een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid kan pas gerealiseerd worden door de kilometerheffing voor vracht- én personenwagens in te voeren. Immers, met wat we vandaag weten zal het congestie- en dus ook het milieueffect van een heffing die enkel voor vrachtovervoer wordt ingevoerd, omzeggens nul zijn. Maar het onderwerp is delicaat. De kilometerprijs verdeelt de kosten van de weg op een andere, eerlijkere manier over de weggebruikers. De ene zal meer betalen dan in het huidige systeem, de andere minder. En dat maakt de politieke inzet meteen duidelijk, net als het risico op mislukking.

Dit debat mag echter niet uit de weg gegaan worden omdat het raakt aan de essentie van het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Als de Benelux erin wil slagen om in de komende jaren de mobiliteitskwestie eindelijk doortastend en geïntegreerd aan te pakken, moeten we vandaag al naar maatschappelijk draagvlak zoeken. De Vlaamse overheid kan daarvoor het kader bieden. Ze heeft de Mobiliteitsraad Vlaanderen én ze heeft mobiliteit en logistiek tot één van de pijlers gemaakt voor 'Vlaanderen in Actie'. De beleidsmaatregelen met betrekking tot dieselwagens die vandaag worden voorgesteld, moeten daarin hun plaats krijgen. Maar laten we vooral niet de kern van de zaak uit het oog verliezen.

Karel Joos is ingenieur en econoom en was kabinetsmedewerker op Vlaams en federaal niveau