

I april



Cathy Macharis

Het was geen I-aprilgrap: de kilometerheffing voor vrachtwagens ging wel degelijk van start op 1 april. Weliswaar met enkele kinderziektes. Zoals on board units (OBU's) die nog niet goed functioneerden, en nauwkeurighedsproblemen bij het aanrekenen van het aantal kilometers. Maar vooral met heel wat gemengde gevoelens.

Nochtans ligt een zeer gezond principe aan de basis van de kilometerheffing: laat de vervuiler betalen voor de externe kosten die hij/zij veroorzaakt. Dat zijn de kosten die niet in de marktprijs inbegrepen zijn maar wel door de maatschappij gedragen worden. Denk aan gezondheidskosten door de lokale emissies, klimaatveranderingen door de CO₂-uitstoot, verkeersongevallen, congestie, enz. Op die manier wordt het marktfalen gecompenseerd en komt de vervoersvraag weer op een maatschappelijk meer aanvaardbaar niveau. Zo vermindert de congestie en milieu-impact.

Tot zover de theorie. Want in de praktijk wordt het principe vaak sterk afgezwakt. Een schoolvoorbeeld is de invoering van de kilometerheffing in België. Ten eerste geldt het enkel voor het goederenvervoer. Het personenvervoer blijft ongemoeid waardoor de inschattingen op de impact op congestie minimaal zijn. Want de mogelijke daling bij het goederenvervoer wordt gecompenseerd door een stijging van het personenvervoer. Volgens het Federaal Planbureau zou er zelfs geen enkel effect zijn op het vlak van lokale emissies, net door die compensatie.

Ten tweede geldt het binnen het goederenvervoer enkel voor vrachtwagens die over de weg rijden. Niet voor de binnenvaart en niet voor het spoor. Je zou kunnen argumenteren dat die transportmodi milieuvriendelijker zijn en dat voor het spoorvervoer alleszins al een behoorlijk bedrag per kilometer wordt betaald. Een volledige doorrekening van alle externe kosten voor alle transportmodi zou dit echter in een juist perspectief zetten. Merk trouwens op dat de kilometerheffing niet specifiek gebaseerd is op de externe kosten.

Ten derde gaat het enkel over vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. De kans is groot dat sommige van de vrachten in de toekomst - zeker in een stedelijke context - voortaan zullen geleverd worden door kleinere voertuigen. Een trend die al volop aan de gang was door de leveringen voor e-commerce en de kleinere buurtwinkels. Daarbij vroegen kleinere leverhoeveelhe-

den sowieso al om kleinere voertuigen, maar nu wordt dat mogelijk nog extra gestimuleerd. Zeker in Brussel, waar de heffing ook op de lokale wegen geldt.

Ten vierde wordt er geen rekening gehouden met het tijdstip waarop de vrachtwagens rijden. Een link met de congestiekosten ontbreekt en dus is er geen sturend effect. Het zou mooi zijn om een gedifferentieerd tarief te krijgen voor nacht-, dagen vooral spitsuren. Nachtdistributie zou daardoor interessanter worden, wat een duidelijk effect kan hebben op de congestie. Nu verwacht men dat de snelheid tijdens de spits met 0,6 procent zal verbeteren. Eigenlijk is er dus geen effect.

Ten vijfde zou je hoera kunnen roepen omdat het systeem intergewestelijk tot stand is gekomen. Transporteurs zullen echter 6 facturen per maand in hun bus krijgen - voor elk gewest een aparte tweewekelijkse afrekening. Moeilijk te begrijpen voor een klein land als het onze dat zich nota bene op logistiek vlak wil onderscheiden.

Is alles dan een maat voor niets? Nee, absoluut niet. De kilometerheffing is een stimulans in de zoektocht naar een duurzamere logistiek. De 3V's, zoals ik ze noem: vermijden (door meer te bundelen en de beladingsgraad van de vrachtwagens te optimaliseren), verschuiven (naar milieuvriendelijke transportmodi zoals spoor, binnenvaart en cargofietsen, maar spijtig genoeg nog geen verschuiving in de tijd) en verschonen (de minst vervuilende vrachtwagens betalen het minste, gebaseerd op de euro-normen). Verladers en transporteurs zullen dit maximaal doen, maar zoals gezegd wordt het positieve effect grotendeels weggevaagd door de vele beperkingen van het ingevoerde systeem. Willen we voor een substantiële, positieve impact op ons transportsysteem zorgen, dan kunnen we denken aan het invoeren van lage-emissiezones en kunnen we aan de fiscaliteit sleutelen. Of we kunnen misschien het hele principe van de kilometerheffing eens toepassen zoals het hoort: een slimme heffing die rekening houdt met alle externe kosten en alle gebruikers van het transportsysteem. Dat hoeft geen I-aprilgrap te zijn.

Cathy Macharis,
Professor duurzame mobiliteit en logistiek
aan de VUB, Onderzoeksgroep MOBI

Deze column wordt afwisselend geschreven door Bart Desmedt (SmartTrips.be), Werner De Dobbeleer (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Cathy Macharis (Onderzoeksgroep MOBI, Vrije Universiteit Brussel), Kris Peeters (auteur van 'Weg van mobiliteit' en verbonden aan PCVO Limburg, afdeling Verkeerskunde) en Joris Willems (PCVO Limburg, afdeling Verkeerskunde).