

'Alleen met een kilometerheffing krijg je Vlaming uit zijn auto'



Van alle klimaatinspanningen sukkelt Vlaanderen het meest met die rond mobiliteit. 'Door te wachten op de elektrische wagen zullen we er niet komen.'

De Europese Commissie drukte ons land vorige week met de neus op de feiten. Als het op efficiënt en klimaatvriendelijk transport aankomt, lopen we achter. Bijna nergens in Europa staat meer file. Laadpunten voor elektrische wagens zijn zeldzaam. Dat Nederland het lijstje van landen die het wel goed doen aanvoert, maakt het des te pijnlijker.

De oorzaak lijkt evident. Geen enkel Europees land is zo versnipperd als België. Dat leidt tot verkeersstromen die onze luchtkwaliteit onderuithalen en die files in de hand werken. Een kwart van onze CO₂-uitstoot komt van het verkeer. Het wegtransport is verantwoordelijk voor 75 procent van dat aandeel.

Het verkeer moet een belangrijke bijdrage leveren als Vlaanderen de klimaatdoelstelling wil halen. Dat zeggen verschillende experts met oog op het klimaatakkoord van Parijs dat morgen van kracht wordt. Tegen 2020 moet Vlaanderen sowieso 15,7 procent minder uitstoten. Tegen 2030 moeten we met het Parijse akkoord nog verder gaan. Europa belooft minstens 40 procent minder CO₂ in vergelijking met het referentiejaar 1990. Wat dat precies voor Vlaanderen betekent, moet nog blijken. Maar links en rechts een kleine ingreep zal niet volstaan.

Autoverslaving

Hoe pak je de autoverslaving aan? Bij een rondvraag bij experts keert één oplossing telkens terug: rekeningrijden. Daarbij betaalt de autogebruiker per afgelegde kilometer een taks. 'Mensen laten hun gedrag vooral bepalen door wat ze zelf moeten betalen en minder door de vaste kosten van hun auto', zegt mobiliteitsprofessor Cathy Macharis (VUB). 'Je ziet dat bij parkeertickets. Ook een kilometerheffing zou goed werken.'

Ook Hans Bruyninckx, de directeur van het Europees Milieuagentschap in Kopenhagen, is vragende partij voor rekeningrijden. 'Onderzoek en ervaring in het buitenland toonden aan dat een kilometerheffing een grote impact heeft op het gebruik van de auto en op de files', zegt hij. Hij meent dat er in Vlaanderen een taboe op rust.

Toch vindt Macharis dat we werk moeten maken van rekeningrijden voor personenwagens, zeker met de klimaatdoelstellingen in het achterhoofd. 'Ik besef dat niemand staat te springen om meer te betalen voor transport', zegt ze. 'Maar alleen zo kunnen we een mentaliteitsverandering teweegbrengen. Met rekeningrijden hou je rekening met de milieuvriendelijkheid van de wagen, het tijdstip en de locatie van gebruik. Mensen beslissen zelf wanneer ze de auto gebruiken en voor welke ritten.'

Macharis vindt dat de invoering van rekeningrijden gepaard moet gaan met het doorbreken van het taboe rond bedrijfswagens. 'Zelfs met een slimme kilometerheffing zullen mensen met een bedrijfswagen hun gedrag niet veranderen. Vermoedelijk zullen bedrijven die meerkosten voor de werknemers dragen, zoals met de tankkaart.'

Een gedragsverandering moet het streefdoel van de Vlaamse klimaatinspanningen zijn, zegt ook mobiliteitsexpert Kris Peeters. 'Het is gemakkelijk te wachten op een zelfrijdende elektrische auto die we kunnen delen. Hopelijk komt die er ooit. Maar we mogen de verantwoordelijkheid niet van ons afschuiven.'

Toch gebeurt dat, zegt Peeters. 'De overheid doet alsof we onvoldoende weten over de mobiliteitsproblematiek en dat we meer studies nodig hebben. Terwijl we al lang weten wat de pijnpunten zijn.' Intussen verstrijken de jaren en worden de files langer.

Dat de heerschappij van de auto in de hoofden van de overheid blijft bestaan, merkt Peeters dagelijks. 'Dat zie je bij de aanleg van elke straat en elke dorpskern. Nu vertrekt die telkens vanuit het standpunt van de auto. De ruimte die overblijft, moeten fietsers en voetgangers onderling verdelen.'

Als we ons door ingrepen als rekeningrijden anders verplaatsen, zullen we op termijn ook anders wonen, hopen experts. Iedereen is het erover eens dat compacter en geconcentreerder wonen essentieel is voor een duurzaam beleid. Volgens Macharis kan het één een hefboom zijn voor het ander. 'We leven zo verspreid omdat het kan en omdat het betaalbaar is. Als verplaatsingen met de auto duurder worden, zullen mensen die keuze herbekijken.'

Ook Bruyninckx gelooft dat we het versnipperde wonen in Vlaanderen een halt kunnen toeroepen. 'Er wordt altijd gezegd dat de typische Vlaamse lintbebouwing iets is van het verleden en dat er niets meer aan te doen is', zegt hij. 'Maar de jongste tien jaar zit België telkens in de top van landen waar de versnippering het snelst toeneemt. Daar kunnen we wél iets aan doen. Al is een langetermijnvisie nodig die de legislaturen overstijgt.'

'ÉÉN TICKET VOOR OPENBAAR VERVOER'

'Als je mensen uit de wagen wil, dan moet je een kwalitatief alternatief hebben', zegt Hans Bruyninckx, de topman van het Europees Milieuagentschap in Kopenhagen. 'Dat betekent een modern, proper, frequent, veilig en fijnmazig openbaar vervoer. Dat is er nog niet. De NMBS speelt daar met het nieuwste vervoersplan wel op in. Maar als je het openbaar vervoer in België vergelijkt met dat van een

land als Denemarken, is er nog veel inhaalwerk. Alleen het idee dat je tot zes verschillende tickets nodig hebt om door een klein land als België te reizen, houdt mensen tegen om er gebruik van te maken. Eén ticket zou al een enorm verschil maken.'

SAMUEL HANEGREEFS

Copyright © 2016 Mediafin. Alle rechten voorbehouden