



Hier lijkt een spitsheffing wel op zijn plaats. © Jimmy Kets

OPINIE

+ Ons mobiliteitsbeleid heeft een scheut realiteitszin nodig

We fietsen meer, maar de files worden niet korter en de begrotingsput wordt steeds dieper. De oplossingen liggen voor het rapen, schrijven Bruno De Borger en Stef Proost.

Bruno De Borger & Stef Proost

Emeritus professoren economie (UAntwerpen en KU Leuven).

23 september 2025 om 23:59

Luisteren

Delen

In België rekenen we op grootschalige investeringen en op de modal shift om mobiliteitsproblemen op te lossen. Daarvoor zetten we massaal subsidies in. Dat beleid heeft tot nu toe vooral geleid tot meer fietsgebruik, wat op zich een goede zaak is door de

gunstige gezondheidseffecten. Ook het gebruik van de trein in de spits nam toe, maar dat is zeer duur vervoer.

Met de genomen maatregelen worden wel wat auto's uit de files gehaald, maar hun plaats wordt snel weer ingenomen door nieuwe spitsgebruikers. De files zijn niet alleen tijdverlies voor automobilisten en vrachtwagenchauffeurs, ze hebben ook impact op de arbeidsmarkt. Werknemers zien er tegen op om elke dag de ring rond Brussel of Antwerpen te gebruiken. De talrijke wegwerkzaamheden verhogen op termijn wel de capaciteit, maar die zal de files niet wegnemen.

Drie problemen in ons mobiliteitssysteem moeten dringend worden aangepakt. Misschien is nu het juiste moment om ze weer op tafel te leggen: ze verbeteren niet alleen de mobiliteit, ze helpen ook om de begrotingen op orde te krijgen.

LEES OOK

Het openbaar vervoer: een complex, onbetrouwbaar en duur samenraapsel van vervoerbedrijven en tickets

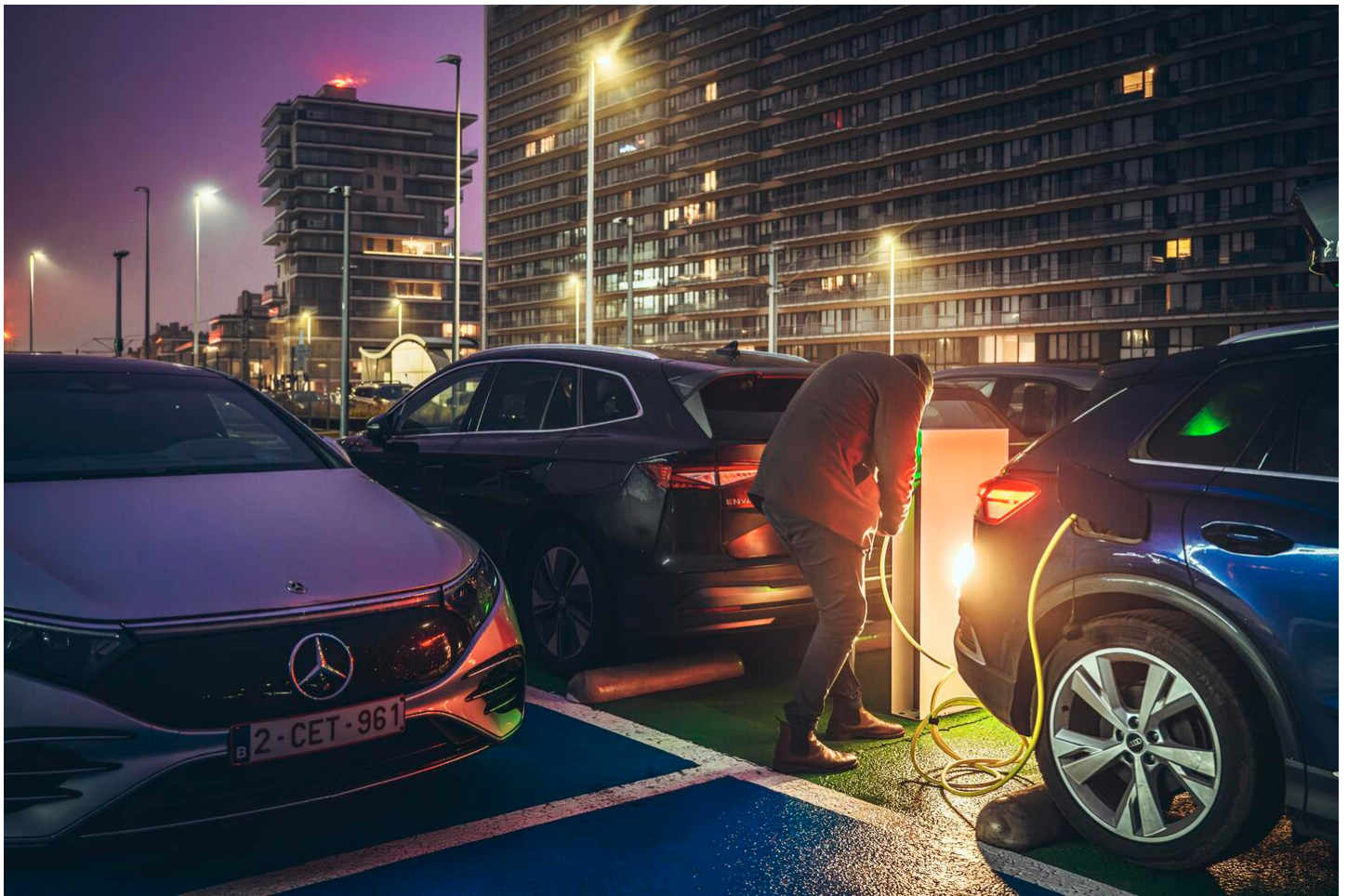


Eerste probleem: de bedrijfswagens. Die kosten ons volgens het Planbureau minstens 5 miljard euro per jaar. Bedrijfswagens zijn ooit ingevoerd om beperkingen op loonstijgingen te omzeilen. Nu worden ze vooral gebruikt als een vorm van salarisverhoging waarmee werkgevers belastingen en sociale zekerheidsbijdragen kunnen ontwijken. De begunstigden kopen bovendien duurdere wagens en rijden meer kilometers dan wie zelf een auto moet kopen.

Het gaat hier om een belastinganomalie die op de radar staat van alle externe toezichthouders (de EU, de OESO, het IMF). Het systeem is een voorbeeld van slecht beleid: het kost de overheid veel geld, veroorzaakt extra filekosten en stimuleert mensen om verder van het werk te wonen. Bovendien is het asociaal. Het zijn niet de mensen met de zwakste schouders die met een salariswagen rijden, maar ze betalen er wel mee voor.

Spitsheffing

Het tweede probleem is de massale inzet op elektrische auto's. Eigenaars hoeven op die auto's geen accijnzen te betalen, ze zijn dan ook veel goedkoper in gebruik dan benzine- en dieselauto's. We worden aangespoord om een duurdere elektrische auto te kopen waar we dan goedkoper mee rijden. Elektrische auto's veroorzaken geen (of minder) klimaatschade, maar ze leiden wel tot hogere externe ongevalskosten, omdat ze zwaarder zijn dan wagens op fossiele brandstof.



Een elektrische salariswagen, dubbel erg. © Jimmy Kets

Door de elektrificatie van het wagenpark dalen de accijnsinkomsten op benzine en diesel zienderogen, en dat weegt op de begroting. Misschien is dit daarom het uitgelezen moment om over te schakelen op een nieuw belastingsysteem voor autogebruik. Dat kan de vorm aannemen van kilometerheffingen, op filegevoelige tijden en plaatsen verhoogd met een spitsheffing. Dankzij spitsheffingen wordt de toegang tot de wegcapaciteit op de drukste plaatsen in de spits beperkt tot wat de infrastructuur aankan. Zo kan er weer vlot gereden worden, zelfs als er wegwerkzaamheden zijn, omdat de heffing dan automatisch tijdelijk zal stijgen.

De vroegere Brusselse regering en de vorige Vlaamse regeringen hebben spitsheffingen al uitvoerig bestudeerd. Het systeem bleek perfect haalbaar en zou ook voor Brussel en Vlaanderen positieve resultaten opleveren. Alleen ontbrak telkens de politieke moed. Nochtans blijkt in het buitenland dat het werkt. De files namen er drastisch af, en als de opbrengst wordt gebruikt om de arbeidsbelastingen te verminderen, neemt de werkgelegenheid toe, betalen de zwakste schouders niet meer dan voorheen en krijgen we een veel performantere arbeidsmarkt.

LEES OOK

We rijden vaker met deelfietsen, maar ze vervangen vooral wandelingen, tram- en busritten: “Toch zijn deelfietsen geen



Ook transportbedrijven zullen op termijn blij zijn met spitsheffingen. Hun bestel- en vrachtwagens zullen eindelijk in de spitsuren hun bestemming kunnen bereiken zonder al te veel tijdverlies. De productiviteitswinsten liggen hier voor het rapen. Een hogere kilometerheffing voor vrachtwagens is vooral een belastingmaatregel: de files verdwijnen er niet door, omdat ze geen spitsheffing is en de auto's, die het grootste aandeel hebben in het wegverkeer, ongemoeid laten.

Spitstarieven

Het derde probleem zijn de tarieven van het openbaar vervoer. Wij besteden gemiddeld 1 procent meer van ons bbp aan subsidies voor openbaar vervoer dan andere Europese landen. Welke rol is er weggelegd voor dat openbaar vervoer in de modal shift? Het gebruik van trein en bus is de voorbije tien jaar sterk gestegen, maar die vervoersmiddelen hebben nog een spitsersprobleem dan de auto. Een aantal treinen wordt omzeggens alleen gebruikt om 's morgens naar Brussel te rijden en 's avonds weer terug te rijden. Tijdens de daluren zijn ze overbodig.

Dat zijn zeer dure treinritten, zelfs wanneer de trein vol zit. De capaciteit in de spits is te klein, en dat zal nog acuter worden als het autogebruik in de spits ontmoedigd wordt. De oplossing is een hoger treintarief in de spits en lagere tarieven in de daluren. Om de bestaande treincapaciteit zo goed mogelijk in te zetten is bovendien nog meer differentiatie nodig dan alleen tussen spits en dal.

De spitstarieven zouden ook moeten variëren naargelang de plaats en de richting: een trein die tijdens de ochtendspits van Gent naar Brussel rijdt, moet duurder zijn dan in de omgekeerde richting. Sociale correcties voor de zwakste schouders kunnen ingebouwd worden in abonnementsprijzen, maar ook in die sociale correcties kan men een verschil inbouwen tussen de spits en de dalperiode.

De tarieven van het openbaar vervoer worden grotendeels politiek bepaald, politici noch de gebruikers hebben een idee van de echte kosten. Gemiddeld kost een busrit De Lijn vijf keer meer dan wat de vervoersmaatschappij ervoor ontvangt.

Ons mobiliteitsbeleid heeft een scheut realiteitszin nodig. We subsidiëren bedrijfswagens, het gebruik van elektrische auto's wordt niet belast en ons openbaar vervoer wordt buitenmatig gesubsidieerd. Een hervorming ligt hier voor het grijpen: verminder stelselmatig de subsidies voor bedrijfswagens, geef de subsidies voor openbaar vervoer alleen aan wie ze echt nodig heeft, en voer kilometerheffingen en spitstarieven in voor het wegvervoer. Dat komt ten goede aan onze begroting én aan onze mobiliteit.

LEES OOK

Brusselse Ring mag uitbreiden, maar snelheid gaat omlaag in buurt van natuurgebied



Opinies

Mobiliteit

Begroting

[Fout gezien? Meld het ons hier](#)