

Rekeningrijden als neoliberaal politiek project

Thomas
Vanoutrive

Rekeningrijden
privatiseert het gebruik
van de openbare
ruimte. Kwesties van
mobiliteitsbehoeften en
vervoersarmoede worden
herleid tot één vraag:
“Hoeveel ben ik bereid te
betalen om te rijden?”



Een autoweg is voor het neoliberalisme niet gewoon een strook asfalt of beton waarover auto's rijden, maar wel een transportmarkt.

Rekeningrijden, een kilometerheffing of een stadstol op de beleidsagenda plaatsen leidt doorgaans tot politiek spektakel. In het najaar van 2020 kwamen de concrete plannen voor het invoeren van een 'stadstol' in het Brusselse Gewest in de media. De media smullen van de politieke spanningen die dit oplevert. Anderhalf jaar eerder waren de vrij gedetailleerde plannen van de Vlaamse regering om een slimme kilometerheffing in te voeren even hét politieke nieuws. De aandacht vlak voor de verkiezingen zorgde er wel voor dat de plannen in de koelkast verdwenen. Bij het ruimere publiek is rekeningrijden immers niet populair. Toch blijven experts en ook politici pleiten voor rekeningrijden.

Ook in Nederland werkt men, na verschillende eerdere pogingen, plannen voor rekeningrijden uit.¹ Hetzelfde geldt voor het Verenigd Koninkrijk, waar men eraan denkt rekeningrijden in heel het land in te voeren. Momenteel is tolheffing in het Verenigd Koninkrijk beperkt tot het centrum van Londen en enkele tolwegen en toltunnels.² Internationale organisaties als de OESO en de Europese Commissie moedigen overheden ook aan om de plannen voor rekeningrijden in de praktijk te brengen.

De motieven zijn uiteenlopend. Voor de een staan filebestrijding en het reduceren van de negatieve economische impact voorop, voor anderen is rekeningrijden vooral een milieumaatregel tegen de slechte luchtkwaliteit en de uitstoot van broeikasgassen. Ook budgettaire motieven spelen een rol. Door het promoten van elektrische wagens verwacht men een daling van de inkomsten uit de accijnzen op brandstoffen. Rekeningrijden is dan een manier om een gat in de begroting dicht te rijden. De uiteenlopende motieven weerspiegelen de diversiteit binnen de coalitie die het idee bepleit. Zowel groene partijen als werkgeversorganisaties en liberale en conservatieve politici vinden dat automobilisten voor mobiliteit moeten betalen.

Ondanks de vele varianten en de diverse motieven valt de theoretische basis van rekeningrijden te herleiden tot één idee. Het komt uit de economische theorie en heet *marginal social cost pricing*. Deze theorie geeft aan dat externe kosten moeten worden geïnternaliseerd. Externe kosten zijn effecten die een automobilist veroorzaakt, maar waar hij niet zelf voor betaalt. Voorbeelden zijn de extra wachttijd in de file, meer verkeersonveiligheid en de impact op de luchtkwaliteit of het klimaat. Concreet betekent dit dat het tarief om op een weg te rijden hoger ligt tijdens de spits dan tijdens de daluren en dat meer vervuilende voertuigen meer moeten betalen

per afgelegde kilometer. Het is opvallend dat deze theorie van *marginal social cost pricing* en het internaliseren van externe kosten ruime steun geniet bij economen, transportexperts, de milieubeweging, ruimtelijke planners, werkgeversorganisaties en, met de nodige reserves, bij de meeste politieke partijen en enkele andere groepen, terwijl buiten deze 'coalitie' rekeningrijden op heel wat tegenstand botst, in de eerste plaats bij automobilisten, maar ook bij sommige ecologen.

Neoliberalisme

Heel wat voorstanders van rekeningrijden zullen de omschrijving "rekeningrijden als neoliberaal project" lezen als een provocatie. De term neoliberaal wordt hier echter gebruikt als een wetenschappelijk concept, niet als een scheldwoord om de maatregel a priori weg te wuiven. Bijgevolg wordt de uitspraak "rekeningrijden is een neoliberaal politiek project" als een wetenschappelijk feit beschouwd. We kunnen het neoliberalisme op drie manieren begrijpen.

Ten eerste is het neoliberalisme een manier van denken die met een bepaalde ideologie en een bepaald mensbeeld samenhangt. Neoliberalisme poogt alle maatschappelijke fenomenen in markttermen te omschrijven. Een autoweg is dan niet louter een strook asfalt of beton waarover auto's rijden, maar wel een transportmarkt waarbij er een evenwicht is tussen transportvraag en -aanbod. Een automobilist is dan een consument die mobiliteit koopt, maar ook een producent van een verplaatsing. Mensen zijn in die visie rationele en ondernemende individuen, die investeren in transportmiddelen en -diensten om zo productieve verplaatsingen te maken. In zo'n verhaal creëert rekeningrijden een marktomgeving waarin individuen de correcte prijsprikkels krijgen om rationeel mobiliteitsgedrag te vertonen. De lezing van een probleem zoals het mobiliteitsprobleem is onlosmakelijk verbonden met de voorgestelde oplossing. Wanneer we het probleem zien als het niet betalen van een correcte prijs voor onze mobiliteit, dan is de logische oplossing een flexibel prijsmechanisme dat rekening houdt met filekosten, milieukosten en dergelijke meer.

Ten tweede kan neoliberalisme begrepen worden als een intellectuele stroming die in 1947 ontstond met de oprichting van de Mont Pelerin Society

Thomas Vanoutrive

Thomas Vanoutrive is verbonden aan de Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling en het Urban Studies Institute aan de Universiteit Antwerpen, waar hij verschillende vakken doceert in de opleiding Stedenbouw en Ruimtelijke Planning. Naast artikels in internationale vaktijdschriften, publiceert hij ook voor een ruimer publiek, zoals onlangs *Rekeningrijden. Een goed idee?* (Garant, 2020).



door Friedrich Hayek. Dit genootschap staat bekend als het hart van het neoliberale denkcollectief, waarrond een resem andere instituten en groepen zijn gesitueerd. Er worden ideeën besproken en ontwikkeld en men werkt aan strategieën om ze te verspreiden via publicaties, deelname aan publieke debatten en andere vormen van beïnvloeding. Beleidsideeën komen niet zomaar uit de lucht vallen. Ook bij het ontwikkelen en promoten van het idee van rekeningrijden hebben neoliberale denktanks, internationale organisaties en academische netwerken een belangrijke rol gespeeld.

Ten derde wordt met neoliberalisme ook een bepaalde periode aangeduid die aanvangt in de jaren 80 met het presidentschap van Ronald Reagan in de Verenigde Staten en het premierschap van Margaret Thatcher in het Verenigd Koninkrijk. De voorbije veertig jaar kunnen worden omschreven als de neoliberale periode, onder meer omdat de kijk op overheidsbeleid en publieke diensten fundamenteel is gewijzigd. In grote lijnen was er tot dan het beeld van een tweedeling tussen een overheidssector en een private sector, die elk met een eigen logica opereren. Neoliberalisme hertekent dit beeld grondig. De overheid volgt niet langer een eigen logica, maar hanteert marktprincipes in haar beleid.

In de transportsector zijn natuurlijk talloze voorbeelden te vinden die de neoliberale recepten liberaliseren en dereguleren. Maar rekeningrijden illustreert vooral dat liberaal transportbeleid meer is dan bijvoorbeeld het privatiseren van openbaar vervoer. Bij rekeningrijden treedt de overheid niet terug, maar versterkt ze net haar greep op de mobiliteit. De overheid doet dit door het recht om op een bepaald ogenblik ergens te mogen rijden als een product of economisch goed te definiëren dat iemand in een markt kan kopen.

Rekeningrijden zien als een liberaal politiek project helpt om de recente plannen te begrijpen. Het is een politiek project in de zin dat het een poging is om een belangrijk maatschappelijk domein als mobiliteit te hertekenen. Mobiliteit is immers zodanig verweven in de maatschappij dat het niet kan worden geïsoleerd van andere domeinen of sferen. Hierna volgen vijf stellingen die kunnen helpen om rekeningrijden anders te bekijken.

Vijf stellingen over rekeningrijden

Rekeningrijden is een reactie op tolwegen

In het debat over rekeningrijden en de Brusselse stadstol legt men al eens de link met tolwegen die eeuwenlang hebben bestaan.³ Het idee van rekeningrijden was ironisch genoeg een reactie op dergelijke tolwegen. Eenvoudig gesteld kunnen we een onderscheid maken tussen

twee soorten van tol. De eerste soort is de traditionele financieringstol, die bedoeld is om de aanleg en het onderhoud van vooral nieuwe infrastructuur te bekostigen. De tweede soort is een zogeheten decongestietol, een tol om files te verminderen. Niet toevallig heet de Londense stadstol de *congestion charge* of fileheffing. Het voornaamste doel van een filetol is niet de financiering van de infrastructuur, maar het optimaal laten verlopen van het verkeer.

Illustratief voor dit onderscheid is de kritiek in 1963 op het tolbeleid in New York door Vickrey, een van de grondleggers van de theorie achter rekeningrijden. Hij klaagde de perverse, politieke logica aan dat het duurder was om over nieuwe bruggen en tunnels te rijden. Het gevolg was immers dat de nieuwe infrastructuur vanwege de tol onderbenut bleef. Het verkeer koos immers voor goedkopere of gratis wegen om aan de overkant te geraken. Daar stonden dan ook de files, met alle verliesuren en welvaartsverlies tot gevolg. Een slimmer prijsbeleid zou het verkeer vlotter doen verlopen. Dat betekent niet noodzakelijk dat een deel van het verkeer moet verdwijnen. Het herverdelen van het verkeer in tijd en ruimte zorgt er vooral voor dat de wachttijden worden gereduceerd.

In België verdween de financieringstol in 1958 toen de Waaslandtunnel in Antwerpen als laatste tolvrij werd. In 1991 opende de Liefkenshoektoeltunnel, maar die blijft een uitzondering op het Belgische wegennet. De Franse tolwegen (*péage*) zijn een voorbeeld van een publieke financieringslogica. Zo'n financieringstol verschilt van het rekeningrijden, dat we als liberaal bestempelen. Rekeningrijden is geen hedendaagse variant van 18^e-eeuwse tolwegen, wel een nieuw idee dat, sinds het in de jaren 50 werd uitgewerkt, een groeiende aanhang heeft verworven. Toch zien sommige actoren rekeningrijden nu pragmatisch als een manier om inkomsten te genereren. Wie studies, beleidsdocumenten en bijdragen in de media bekijkt, moet echter concluderen dat het nu vooral gaat over het internaliseren van externe kosten, het reduceren van files en het confronteren van automobilisten met de 'correcte' prijs. Het is dus het neoliberale project rekeningrijden dat vandaag op de beleidstafels ligt.

Dat rekeningrijden niet zomaar een extra belasting is die in de staatskas verdwijnt, helpt ook begrijpen waarom werkgeversorganisaties (VBO, VOKA en UWE) het promoten, al percipiëren sommigen van hun leden het als een plan van een betuttelende overheid. Rekeningrijden is gericht op

Rekeningrijden illustreert vooral dat liberaal transportbeleid meer is dan bijvoorbeeld het privatiseren van openbaar vervoer.

een economisch productief gebruik van het wegennet. Men is bereid meer te betalen voor de meest productieve verplaatsingen van werknemers en goederen zodat ze zich tijdens de spits vlotter kunnen verplaatsen. Buiten de spits liggen de tarieven lager, zodat consumenten nog steeds shoppingcenters en andere consumptielocaties kunnen bereiken.

Rekeningrijden versterkt privileges die het ter discussie stelt

Rekeningrijden stelt vragen bij de overconsumptie van mobiliteit. Het uitblijven van beperkingen op het autogebruik is een veelgehoorde kritiek. Onder meer in de literatuur over transport en rechtvaardigheid wordt rekeningrijden ingeroepen om geprivilegieerde automobilisten de werkelijke kosten van hun autogebruik te laten betalen. Nu wordt autogebruik, net als andere vormen van mobiliteit, immers gesubsidieerd. Investerings in wegen, een gunstig fiscaal regime voor bedrijfswagens, het voorzien in parkeerplaatsen... zijn allemaal elementen die neerkomen op het geven van publieke middelen aan autogebruikers. Onderzoek over vervoersarmoede leert dat hogere inkomens doorgaans meer en verdere verplaatsingen maken en daarbij vaker gebruik maken van de auto dan lagere inkomens. Bij de invoering van rekeningrijden zullen hogere inkomens dus gemiddeld genomen meer betalen omdat ze meer rijden. Studies over rekeningrijden in het Vlaamse en het Brusselse gewest bevestigen dat.⁴

Maar we weten ook dat heel wat kwetsbare huishoudens over een wagen beschikken om toch maar aan een door de auto gedomineerde samenleving te kunnen participeren. Rekeningrijden verhoogt de barrières voor hen die onderaan de mobiliteitsladder bengelen. Zij die wel de middelen hebben om hun automobilité, inclusief de toekomstige kilometerheffing, te financieren, krijgen vlotter verkeer en zien hun privilege van hoge mobiliteit versterkt. Het antwoord op de mogelijke sociale uitsluiting door rekeningrijden zijn sociale correcties. Het kan dan gaan om lagere tarieven voor kansengroepen, maar in de eerste plaats denkt men aan het investeren van de inkomsten uit rekeningrijden in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur. Het is echter een open vraag of de investeringen ook gericht zijn op de noden van hen die het hardst worden getroffen. De opwaardering van stadscentra en de daarbij horende sociale verdringing maken dat lagere inkomens terecht kunnen komen op locaties waar fiets en openbaar vervoer niet altijd realistische opties zijn. Jobs voor laaggeschoolden in de logistiek en de maakindustrie zijn in de praktijk wegens de werkuren en de locatie dikwijls alleen met de auto bereikbaar. Bovendien duwen complexe verplaatsingspatronen velen naar de auto om

het pendelen naar het werk met winkelen, wegbrengen van kinderen en sociale verplaatsingen te kunnen combineren.

Zonder sociale correcties zullen mensen met lage inkomens die een auto hebben, een kilometerheffing het hardste voelen. Pleiten voor sociale correcties heeft echter een paternalistische kant: mensen met een tekort aan mobiliteit krijgen misschien wel een compensatie, maar moeten in ruil een inferieure status aanvaarden en afhankelijk worden van een welwillende overheid. Dat sommigen wél voldoende middelen hebben om zelf voor hun mobiliteit te zorgen wordt niet kritisch tegen het licht gehouden. Bovendien stelt de economische theorie achter rekeningrijden dat de principes ook op het openbaar vervoer moeten worden toegepast. Hogere tarieven dus in de spits en op overvolle treinen.⁵

Het idee om rekeningrijden toe te passen op openbaar vervoer roept ook weerstand op bij voorstanders van rekeningrijden voor autoverkeer. Toch stemt de scheidslijn tussen automobilité voor hen die het kunnen betalen, aan de ene kant, en openbaar vervoer voor de rest en eventuele liefhebbers, aan de andere kant, niet overeen met de realiteit, namelijk dat automobilité voor vele mensen, ook lage inkomens, een voorwaarde is om aan de samenleving deel te nemen. Auteurs zoals David Harvey zien neoliberalisme als het herstellen van de macht van elites. In navolging daarvan kan rekeningrijden begrepen worden als een neoliberale reactie tegen het democratiseren van de auto.⁶ Tot slot is het ook wel cynisch om te pleiten voor sociale correcties op een markt, terwijl men zelf alles in het werk stelt om die onbestaande markt te creëren, wetende dat sociale correcties zullen nodig zijn.

Rekeningrijden is misschien groen maar niet ecologisch

Fijn stof, stikstofoxiden, broeikasgassen, verkeersslachtoffers, ruimteversnippering, geluidsoverlast... het lijstje van de aan automobilité gerelateerde milieuproblemen is lang. Terwijl het er in de beginperiode voornamelijk om ging de kostprijs van files in rekening te brengen, is het zeker sinds de jaren 90 gebruikelijk om ook milieukosten op te nemen in het model achter rekeningrijden. Het idee van rekeningrijden is gewijzigd onder druk van de milieubeweging. Binnen de milieubeweging hebben inmiddels heel wat leden het idee van rekeningrijden omarmd. Dat illustreert de

Jobs voor laaggeschoolden in de logistiek en maakindustrie zijn in de praktijk wegens de werkuren en de locatie dikwijls alleen met de auto bereikbaar.

ontwikkeling van de moderne ecologische beweging: van alternatieve visies op de economie en het herdenken van de relatie tussen mens en natuur in de jaren 70 naar een milieupolitiek die makkelijker inpasbaar is in de dominante beleidsstrategieën vandaag.

Maar de individualistische, neoliberale insteek van rekeningrijden roept weerstand op. Bij rekeningrijden draait alles om de vraag “Hoeveel ben ik bereid te betalen om te rijden?”. Deze vraag verdringt een publiek debat over welke en hoeveel mobiliteit we wensen voor onszelf, maar ook voor anderen. Deze vraag fietst rond kwesties van ruimtelijke ordening en organisatie van de economie. Het beeld van individuele economisch denkende verkeersdeelnemers, die voor elke verplaatsing hun betalingsbereidheid afwegen, lijkt ver af te staan van een ecologische visie op in harmonie met elkaar en de natuur levende gemeenschappen op zoek naar een ander economisch model.

Zo is, in tegenstelling tot de Bond Beter Leefmilieu, de Waalse tegenhanger IEW kritischer over rekeningrijden. Het internaliseren van externe kosten gaat veelal om schijnbaar makkelijk becijferbare zaken zoals de uitstoot van een wagen en files en minder over biodiversiteit of de impact van autoverkeer op de autonomie van kinderen om alleen te wandelen of te fietsen. De IEW verwijst ook naar de ongelijke impact op diverse groepen, zoals lage inkomens of moeders met gemiddeld meer complexe verplaatsingspatronen.

Rekeningrijden is geen nieuw idee, maar komt tot bloei in de neoliberale tijdsgeest

De principes van rekeningrijden, zowel voor wegverkeer als openbaar vervoer, zijn al sinds de jaren 50 in academische kringen ontwikkeld.⁷ De bedoeling is om mensen te confronteren met de ‘werkelijke’ kostprijs van hun verplaatsing. In de praktijk betekent dit hogere prijzen op drukke lijnen en tijdens de spits. Zo kunnen we het openbaar vervoer en de wegeninfrastructuur optimaal gebruiken. De betalingsbereidheid is dan het criterium om te bepalen of iemand zich op een bepaalde route op een bepaald tijdstip mag verplaatsen. Wie koste wat het kost om acht uur ’s ochtends van Antwerpen naar Brussel wil, zal meer betalen dan iemand met een lagere bereidheid om te betalen. Die laatste zal thuisblijven of pakweg twee uur vroeger of later dezelfde verplaatsing maken. Het is aan de individuele reiziger om uit te maken hoeveel een verplaatsing waard is. Het resultaat is dat het verkeer vlotter verloopt en de infrastructuur optimaal wordt benut.

Wiskundig kloppen de modellen achter rekeningrijden. En wat de praktijk betreft, er zal altijd wel een prijs zijn die leidt tot vlot verkeer, desnoods vraag je 100 euro om tijdens de ochtendspits over de Brusselse

ring te rijden. Toch was het niet evident om enkele decennia geleden dit idee te verkopen, zelfs niet aan economen. Het gaat immers om het toepassen van een private marktlogica op infrastructuur, iets wat men beschouwde als een deel van het publieke domein, waarop dus een publieke logica diende te worden toegepast. Bij het plannen van het Belgische snelwegennet was er zelfs discussie of men voetgangers en fietsers de toegang tot zulke publieke infrastructuur kon ontzeggen. Een neoliberale logica heeft veel minder problemen met het uitsluiten van weggebruikers. Het gaat immers om private eigendomsrechten, waarbij de toegang tot een goed zoals een autoweg ontzeggen aan wie niet betaalt, de norm is. Een deel van de potentiële weggebruikers uitsluiten is een structureel kenmerk van rekeningrijden.

De algemene trend om marktoplossingen in diverse beleidsdomeinen te promoten hielp om wat in de jaren 50 een bizar idee was, te transformeren tot dé oplossing voor het mobiliteitsprobleem die de voorkeur van experts wegdroeg. Wat het mobiliteitsprobleem precies is, kan daarbij wel verschillend worden geïnterpreteerd, maar over de oplossing kan men het eens zijn: er een prijs op plakken. Het is dus niet de toegenomen aandacht voor het milieu of de ontwikkeling van satellietnavigatietechnologie of automatische nummerplaatherkenning die rekeningrijden mogelijk maken, wel de opkomst van het neoliberale ideeëngoed.

Rekeningrijden mijdt in plaats van slijt de politiek

Rekeningrijden zorgt voor verhitte debatten in de media en wordt gezien als politieke slijtstof. Het dossier ontplofte net voor de Vlaamse verkiezingen in 2019 en was even hét onderwerp van discussie tussen politici. De media gingen er gretig op in. Ook in Brussel en in het buitenland is pleiten voor rekeningrijden een garantie op een breed in de media uitgesmeerd politiek gevecht. Op het eerste gezicht is een discussie over rekeningrijden dus een voorbeeld van een publiek debat over een maatschappelijk thema. En toch is rekeningrijden misschien vooral een voorbeeld van het vermijden van een volwaardig politiek debat.

Rekeningrijden wordt meestal gepresenteerd als de meest logische en rationele, op wetenschappelijk onderzoek gebaseerde oplossing, waarover experts het eens zijn. En heel wat beleidsmakers volgen die visie. Begin 2019 gingen in Vlaanderen bijvoorbeeld zowat alle politieke partijen

Infrastructuur werd vroeger beschouwd als een deel van het publieke domein, waarop een publieke logica diende te worden toegepast.

Een deel van de potentiële weggebruikers uitsluiten is een structureel kenmerk van rekeningrijden.

akkoord om rekeningrijden in te voeren, op VB en PVDA na. De wetenschappelijke consensus breidde zich uit tot een politieke consensus. Rekeningrijden wordt niet gepresenteerd als een van de mogelijke opties, maar als een noodzakelijk kwaad, waarvoor geen alternatief bestaat. Regelmatig kan men lezen dat ‘alle experts’ het eens zijn over rekeningrijden, wat de expertise in twijfel trekt van al wie kritisch staat tegenover rekeningrijden. Af en

toe kan men ook de indruk krijgen dat een goede burger alleen maar voor rekeningrijden kan zijn omdat het goed is voor de maatschappij, althans volgens de welvaartseconomie.

De bevolking, waarvan een aanzienlijk deel rekeningrijden afwijst, wordt niet betrokken in een participatietraject om mee na te denken over het mobiliteitsbeleid. De bevolking moet onderwezen worden om zo overtuigd te raken van de noodzaak van rekeningrijden. Gedragswetenschappers sluiten zich aan bij de coalitie voor rekeningrijden en gaan na hoe mensen overtuigd kunnen worden van het gelijk van de transportexperten. Zo bestelde het Vlaams Gewest een draagvlakstudie om het idee aan de bevolking te verkopen. Echt succesvol bleek dat niet te zijn, maar het illustreert dat het niet de bedoeling is dat mensen een andere mening hebben over mobiliteit. Valt zo'n houding niet veeleer onder de noemer overheidspropaganda dan onder het organiseren van een politiek debat waarbij verschillende meningen op een evenwaardige manier aan bod komen? Ook het vermijden van een politiek debat, het wijzen op een consensus onder experts en het benadrukken dat er geen alternatief is, zijn elementen die geregeld in verband worden gebracht met het neoliberalisme.

Besluit

Rekeningrijden wenst iets te doen aan files, luchtvervuiling, de uitstoot van broeikasgassen en andere prangende aan mobiliteit gerelateerde problemen, maar het is geen neutrale oplossing: rekeningrijden is een liberaal politiek project dat mobiliteit fundamenteel wenst te hertekenen. Het loodst het gebruik van de publieke ruimte binnen in het domein van private eigendomsrechten. Een kilometerheffing komt immers neer op het invoeren van een markt voor het recht om op een bepaald moment op een bepaalde weg te mogen rijden.

Het is naïef te denken dat rekeningrijden sociaal en ecologisch zal zijn. Rekeningrijden stelt geen fundamentele vragen bij het hoge niveau

van automobilititeit, maar wenst deze mobiliteit productiever te maken. Dat betekent dat iemand die succesvol is in het binnenrijven van inkomsten, meer recht heeft om mobiliteit te kopen. Wie volgens marktnormen minder ‘productief’ is, riskeert sociale uitsluiting door vervoersarmoede. Rekeningrijden herdefinieert bereikbaarheidsnoden en -wensen als economische vraag en betalingsbereidheid van het individu. Die nadruk op productiviteit is een voorwaarde om van rekeningrijden een onderdeel van de elitaire consensus in Brussel en Vlaanderen te maken.

De recente discussies over een kilometerheffing laten twee fundamentele problemen zien op het vlak van democratie. Ten eerste is de centrale vraag bij rekeningrijden: “Hoeveel ben *ik* bereid te betalen voor *mijn* verplaatsingen”. Het gaat dus niet om het collectief organiseren van de vrijheid om ons te verplaatsen, waarbij we luisteren naar anderen om hun mobiliteitsnoden en -wensen te begrijpen. Promotoren van marktdenken stellen weleens dat mensen elke dag stemmen met hun bankkaart en dat hun aankoopgedrag toont wat hun noden zijn. Het prijsmechanisme zorgt er bovendien voor dat we geconfronteerd worden met wat het aan anderen kost. Door op die manier sociale kwesties te individualiseren en in markttermen te beschrijven helpt het neoliberale discours democratie te neutraliseren. Een ethische en morele kwestie is geen voer meer voor debat en collectieve actie, maar een individuele financiële afweging. Een debat over welke verplaatsingen maatschappelijk wenselijk of schadelijk zijn, wordt op die manier vermeden.

Dit brengt ons bij het tweede probleem op het vlak van democratie. Het debat over rekeningrijden sluit dissidente stemmen uit door ze niet als volwaardige gesprekspartners te zien omdat ze ingaan tegen de consensus onder experts en dus onwetenschappelijk, emotioneel of egoïstisch zijn. Dat gebeurt door een kilometerheffing voor te stellen als een technische kwestie en dus niet als een ethisch, politiek en moreel vraagstuk. Wie om sociale en ecologische redenen vragen stelt bij de plannen voor een kilometerheffing wordt in hetzelfde kamp geplaatst als tegenstanders van rekeningrijden die het als hun recht zien om met de auto de publieke ruimte in te nemen, anderen te verdringen en gezondheid en milieu te schaden. Niet alle kritische stemmen over rekeningrijden kunnen echter gereduceerd worden tot stemmen die de huidige privileges van het dominante autosysteem wensen te behouden. Er lijkt bijvoorbeeld weinig ruimte te zijn voor visies die het autogebruik radicaal wensen terug te dringen (het aantal voertuigkilometers daalt in de verschillende scenario's voor een kilometerheffing in Brussel met minder dan 10%) of die vervoersarmoede en niet de files als hét mobiliteitsprobleem zien.

Wanneer mobiliteit of een ander maatschappelijk thema aan de democratie wordt onttrokken, dan is de eerste stap om het te herpolitiseren een kritische analyse die blootlegt hoe het recht van mensen om mee te beslissen wordt beperkt. Dat is wat dit artikel beoogt: tonen dat neoliberale beleidsstrategieën niet uitblinken op het vlak van democratie. Daarnaast moet men een alternatieve visie ontwikkelen en in de praktijk brengen. Daarvoor zijn debatten en experimenten nodig en misschien niet zozeer academische beschouwingen die olijsten welke mobiliteitsmaatregelen een regering zou moeten nemen.

Deze bijdrage is gebaseerd op het boek *Rekeningrijden: een goed idee?* dat in 2020 verscheen bij Garant, Antwerpen. De wetenschappelijke bronverwijzingen zijn daarin terug te vinden.



- 1 "Kamerbrief Tussenrapportage onderzoek Betalen naar gebruik", *Rijksoverheid*, 16 oktober 2020.
- 2 John Thornton, "UK government reportedly considering mile-based road pricing scheme", *Citti*, 17 november 2020.
- 3 Bruno Blondé, "Waar een wil is, is een tolgeweg", *De Standaard*, 23 oktober 2020.
- 4 Griet De Ceuster et al. "SMARTMOVE: IMPACTANALYSE. Effecten op de mobiliteit en externe kosten van transport, budgettaire effecten en sociaal-economische effecten", *Motivity*, Bruxelles, 2020; Christophe Heyndrickx. "Uitrol van een systeem van wegenheffing: OIWP8: Sociaal verantwoord beleid, flankerende maatregelen en armoedetoets". *Département de la Mobilité et des Travaux publics*, Bruxelles, 2019.
- 5 Cette idée est sur la table de la SNCB depuis un certain temps déjà, voir par exemple Thomas Vanoutrive, "De prijs van een rit met de trein: Vrijheid vóór het spoor versus vrijheid dóór het spoor", *De Gids op Maatschappelijk Gebied*, 106 (10), 2015, p. 25-30.
- 6 Themis Chronopoulos, "Congestion pricing: The political viability of a neoliberal spatial mobility proposal in London, Stockholm, and New York City", *Urban Research & Practice*, 5(2), 2012, p. 187-208; David Harvey, *A brief History of Neoliberalism*. Oxford University Press, Oxford, 2005.
- 7 Thomas Vanoutrive, "Don't think of them as roads. Think of them as road transport markets. Congestion pricing as a neoliberal political project", *Progress in Planning*, 117, 2017, p. 1-21.