

OPINIE

Carlos Ghosn,
topman Renault-Nissan, over de malaise in de autosector

'Het enige goede nieuws kan komen van de groeilanden. In China zijn er 50 auto's per 1.000 inwoners. Vergelijk dat met gemiddeld 600 wagens in het Westen en zelfs 800 in de VS, en je weet dat er vraag op komst is.'

Time

John Kay,
columnist, over Barack Obama

'Hij staat voor een dilemma waarmee alle politici zijn geconfronteerd sinds de val van het socialisme: een nieuwe progressieve versie van de verhouding tussen staat en markt formuleren.'

Financial Times

Jacques Hubert-Rodier,
columnist, over de wederzijdse militaire dreigementen tussen Rusland en de VS

'De wereld is anders dan tijdens de Cubaanse raketten crisis in 1962. Maar het huidige rondje armworstelen, voor een stuk door wederzijds onbegrip, zoals de Russische president Dmitri Medvedev heeft toegegeven in Washington, is wel verontrustend.'

Les Echos

DONDERDAG 20 NOVEMBER 2008

INFRASTRUCTUURWERKEN Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse hangt met haken en ogen aan elkaar

VERBREDING SCHIPDONKKANAAL NIET OP DRIJFZAND BASEREN

De procedure waarmee de Vlaamse regering grote infrastructuurwerken aanpakt, is imposant. Een centrale pijler op weg naar objectieve besluitvorming is de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA). Maar in het dossier voor de verbreding van het Schipdonkkanaal, waarmee men via de binnenscheepvaart de haven van Zeebrugge wil ontsluiten, wringt daar nu net het schoentje. De veel te rooskleurige MKBA doorstaat de degelijkheidstest niet. Een regeringsbeslissing baseren op een slechte studie zou een vergissing van formaat zijn.

Georges Allaert
Frank Naert

En van de dossiers op de agenda van de Vlaamse regering is het project Seine-Schelde-West. Dat beoogt de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de binnenscheepvaart. Daartoe zou het Schipdonkkanaal vanaf de haven van Zeebrugge tot aan Schipdonk (de kruising met het kanaal Gent-Brugge) bevaarbaar gemaakt worden voor binnenschepen tot 4.500 ton. Een verbreding dringt zich dan op, evenals een aansluiting op de Zeebrugse haven en de aanpassing van enkele bruggen op het traject.

De procedure die de Vlaamse regering heeft opgezet om grote infrastructuurwerken zoals de verbreding van het Schipdonkkanaal beslissingsmatig te benaderen is indrukwekkend. Gebruikmakend van een arsenaal aan beschikbare technieken wordt gewerkt naar een zo objectief mogelijke besluitvorming. In deze procedure neemt de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) een centrale plaats in, naast het Milieu-Effectenrapport (MER).

De MKBA gaat na wat de maatschappelijke baten en de maatschappelijke kosten zijn van een project en moet uitmaken of een project maatschappelijk rendabel is en de problemen oplost die het project verondersteld wordt op te lossen. Een degelijke MKBA vormt dan de basis voor een goede beslissing. Het lijkt er evenwel sterk op dat de MKBA van het Schipdonkkanaal een degelijk-



In de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse van de Vlaamse regering over de verbreding van het Schipdonkkanaal zijn belangrijke infrastructuurkosten uit het oog verloren.

FOTO: STEFAAN DECLERCQ

heidstest niet doorstaat. We stellen een resem tekortkomingen vast.

CONGESTIE

Bepaalde belangrijke infrastructuurkosten zijn niet opgenomen: passeerstroken, het wegvoeren en het opslaan van het grondverzet, het aanbrengen van ballast en bijkomend grondverzet om folie te plaatsen waar grote grondwaterdaling verwacht wordt, het vernieuwen van de bruggen over de expressweg, de verbindingswegen naar de bruggen, de wegverbindingen ter hoogte van de aansluiting met de achterhaven, wachtrommen bij pompstations, aanpassingen aan de nutsleidingen...

Vervolgens werd geen rekening gehouden met de volledige wijziging aan de woon-, erfgoed- en recreatie waarde in het gebied, noch met het verlies aan natuurwaarde.

Aan dit lijstje kan nog de congestie

”

De Vlaamse belastingbetaler heeft weinig boodschap aan voordelen die buiten Vlaanderen terechtkomen.

worden toegevoegd die zal ontstaan op andere punten van de trajecten waarop meer binnenscheepvaart zal komen. De MKBA verwacht een toenemende trafiek naar Frankrijk, wat betekent dat Kortrijk gepasseerd moet worden. Daar zal men dus meer congestiekosten ondervinden onder de vorm van files voor opgehaalde bruggen. De baten van het vermijden van zulke kosten rond Brugge worden expliciet meegenomen, maar niet de extra congestiekosten elders.

VERZILTING

Specialisten in waterhuishouding stellen voorts dat de aansluiting van het Schipdonkkanaal op de Zeebrugse haven een enorme impact zal hebben op de verziltingsgraad in het kanaal en de omgeving. De kosten voor het vermijden daarvan (of indien men niet wenst in te grijpen, de kosten van de verzilting zelf) worden enkel pro memoria vermeld.

Dit zijn belangrijke lacunes in de MKBA die een cruciale impact hebben op de resultaten ervan en die de MKBA ongeschikt maken als beslissingsinstrument. Vooral het niet rekening houden met het verlies aan natuurwaarde en aan lokale maatschappelijke toegevoegde waarde voor de kleine kernen in de tracé corridor (rond het traject van het Schipdonkkanaal) is een blunder van formaat. Het is de expliciete en primordiale bedoeling van een MKBA daarmee rekening te houden.

De baten zijn gebaseerd op de trafieckprognoses. Tussen 2006 en 2030 wordt uitgegaan van een stijging van de trafiek met 57,5 miljoen ton. De trafiek zou dan 97,5 miljoen ton bedragen. 7,2 miljoen ton daarvan zou via het verbrede Schipdonkkanaal vervoerd worden. Ongeveer 50 miljoen ton moet dus getransporteerd worden via weg, spoor en estuaire vaart (die gebeurt met speciale boten, gesub-

sidiëerd door de Vlaamse overheid, die het traject kust-Westerschelde-Antwerpen volgen). De kosten daarvan, iets wat strikt genomen uit het bestek van de MKBA valt, zullen fenomenaal zijn.

De baten van de trafiek die over het verbrede kanaal zal verlopen, zijn bovendien overdreven ingeschat, doordat niet op gepaste wijze rekening wordt gehouden met het alternatief van de estuaire vaart. De gebruikte parameters voor de estuaire vaart (vaartijden, vaarafstanden, lichtijden, aantal sluispassages en vaste kosten) zijn niet realistisch, en vertekenen de baten van het alternatief via de binnenvaart.

Er kunnen dus vraagtekens gezet worden bij de gebruikte trafieckprognoses en bij de inschatting van de verwachte baten.

BELASTINGBETALER

Belangrijk in het verhaal is ook de keuze van het geografisch perspectief bij het verdelen van de baten van het project. Volgens de auteurs van het MKBA is dat het Europese standpunt. Het ligt evenwel meer voor de hand het Vlaamse niveau, dat tenslotte het project zal betalen, als uitgangspunt te nemen. De Vlaamse belastingbetaler heeft weinig boodschap aan voordelen die buiten Vlaanderen terechtkomen. Het rendement van de verbreding van het Schipdonkkanaal wordt dan, zelfs in het scenario van hoge groei, sterk gereduceerd en wordt in de meeste gevallen zelfs negatief. Een negatief rendement wordt onvermijdelijk, ook voor het Europese niveau, als ook de 'vergeten' kosten van het project gemonetariseerd zouden worden.

Tot slot lijken de baten voornamelijk verre toekomst. Zelfs met inachtneming van de internationale baten wordt het rendement pas positief in 2040.

Deze analyse toont dus aan dat de MKBA de zaken te rooskleurig bekijkt. Het zou een kapitale blunder zijn een regeringsbeslissing te baseren op een studie die met haken en ogen aan elkaar hangt.

Georges Allaert is hoogleraar Ruimtelijke Economie en Ruimtelijke Planning aan de Universiteit Gent.

Frank Naert is hoogleraar Economie aan de Hogeschool Gent en de Universiteit Gent.

Reageren? opinie@tijd.be

FISCALITEIT Vermogensrendementbelasting zou sterkste schouders dwingen ook duit in het zakje te doen

Vlaktaks verhoogt nettoloon en bestrijdt kredietcrisis

Het invoeren van een vlaktaks heeft helemaal niet asociaal of onbetaalbaar te zijn, zoals sommigen beweren. Een uniform tarief van 15 procent voor particulieren en bedrijven is geen cadeau aan de rijken, maar voor iedereen die werkt.

Werner Niemegeers

In tegenstelling tot wat de auteurs van het Leuvens Economisch Standpunt (LES 125) beweren (De Tijd, 7 november), kost het concreet uitgewerkte belastingstelsel in het boek 'Vlaktaks. Rechtvaardig en doeltreffend' (Roularta Books, 2008) van Eric Pompen en Werner Niemegeers de schatkist geen eurocent, terwijl het socialezekerheidsstelsel integraal behouden blijft. Bovendien lost het boek de discrepantie tussen belasting op arbeid en kapitaal op. In die zin sluiten de ideeën dicht aan bij de 'Second Life Tax' - een concept van Willem Vermeend en Rick van der Ploeg, tevens ex-socialistische ministers in de Nederlandse regering - dan bij de vage plannen van Open VLD en LDD. De invoering van een uniform tarief

van 15 procent voor zowel particulieren als bedrijven - inclusief een belastingvrije som van 12.500 euro en de afschaffing van alle aftrekposten - is hoegenaamd geen cadeau aan de rijken, maar belooft wel iedereen die werkt in onze maatschappij. Wie kan daar nu iets op tegen hebben?

De berekeningen van André Decoster en Kris De Swardt zijn overigens enkel en alleen gebaseerd op aanslagformulieren van loon- en weddetrekkenden uit 2002. Hun statistieken dateren van vóór de laatste belastinghervorming, toen er nog maar half zoveel codes - lees uitzonderingen en vrijstellingen - waren in het belastingformulier als nu. Daarnaast liggen de aanslagvoeten van de werknemers beduidend hoger dan die van zelfstandigen, die meer kosten kunnen inbrengen en meer mogen aftrekken van hun belastingen. De professoren houden evenmin rekening met de managementvennootschappen, die van de lagere kmo-tarieven genieten in de vennootschapsbelasting. Zo vallen de echte grootverdieners uit hun vergelijking.

Laten we eerlijk zijn, bij de loon- en weddetrekkenden zitten geen rijken. Grootverdieners zijn mensen zoals Albert Frère, die tijdens de eerste negen maanden van dit jaar via zijn holding GBL bijna 900 miljoen euro aan belastingvrije meerwaarden realiseerde, of Didier Bel-

lens, de topman van Belgacom, die na een regeringstussenkomst netto nog 1,5 miljoen euro van zijn brutovergoeding van 1,8 miljoen euro overhoudt. Het progressieve stelsel, dat de Leuvense economie zo fel verdedigen, laat deze inkomsten praktisch ongemoeid. Waarom richten zij hun pijlen niet op de echte vermogenden? Erger nog, zij zwijgen in alle talen over de vermogensrendementsbelasting van 15 procent die in het boek staat. Nochtans dwingt die maatregel de sterkste schouders ook een duit in het zakje te doen.

KRAAKHELDER

Het LES neemt evenmin de schandalige besteding van het belastinggeld op de korrel. Nochtans is de Europese Centrale Bank kraakhelder in haar conclusie. De Belgische overheid verspilft jaarlijks 34 procent van haar middelen. Dat komt neer op een verlies van meer dan 50 miljard euro, of meer dan de opbrengsten uit de personen- en de vennootschapsbelasting samen! Het boek pakt dat probleem wel aan, en maakt duidelijk dat een efficiënt staatsapparaat minstens 10 miljard euro aan besparingen oplevert, voldoende voor een aanzienlijke daling van de belastingdruk.

Voorts besteden de onderzoekers geen aandacht aan het voorstel om de aftrek-

baarheid van alle intresten af te schaffen voor bedrijven. In 2006 beliepen de totale schulden (vreemd vermogen) van de niet-financiële vennootschappen niet minder dan 565 miljard euro. Als je daar een intrestlast van 5 procent van neemt, kom je aan zo'n 28 miljard euro aan aftrekbare intrestlasten. Met een belastingtarief van 34 procent levert de afschaffing van die aftrekpost dus iets meer dan 9,5 miljard euro op (evenveel als de vennootschapsbelasting vandaag oplevert). Dat toont aan dat de intrestaf trek voor particulieren en bedrijven eigenlijk verkapt subsidie aan de financiële instellingen is. Zo effent het boek het pad voor de afschaffing van de notionele interestaf trek - een besparing van 500 miljoen euro.

Waarom verdedigen de Leuvense economie ten slotte nog altijd het zogenaamd progressieve systeem, als zelfs de éminence grise van de Belgische fiscaliteit - wijlen Albert Tiberghien - al in 1991 pleitte voor de afschaffing van de inkomstenbelasting wegens haar verregaand onrechtvaardige karakter?

Het boek toont ook de manier om de malaise bij de federale overheidsdienst Financiën te keren, het rechtvaardigheidsprincipe in het fiscale stelsel te herstellen en uit de kredietcrisis te geraken.

Werner Niemegeers is advocaat bij Consult.

